



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



*В изпълнение на под-дейност:*

*8.7. Изготвяне на окончателен вариант на доклад на предварителното проучване*

## ПРЕДВАРИТЕЛНО ПРОУЧВАНЕ

за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт  
и развитието на съвместен механизъм за подкрепа  
на интермодални връзки в трансграничния регион  
Румъния-България,  
които ще облекчат използването на TEN-T мрежата  
по 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“

## ФИНАЛЕН ДОКЛАД

Изпълнител: ДЗЗД „TEN-T Мрежи - предварителни проучвания“, град София  
Договор № 034 / 23.01.2017 г.



## СЪДЪРЖАНИЕ

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА .....	6
СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ В ТЕКСТА .....	8
СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА .....	11
СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ В ТЕКСТА .....	13
ИЗПОЛЗВАНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ .....	20
ГЛАВА I. ВЪВЕДЕНИЕ .....	26
1.1. Общ преглед .....	27
1.2. Цели и обхват .....	27
1.2.1. Цели на предварителното проучване .....	27
1.2.2. Обхват на предварителното проучване .....	28
1.3. Политически и правен контекст .....	42
1.3.1. Общностна нормативна рамка .....	43
1.3.2. Национални стратегически документи на Република Румъния .....	45
1.3.3. Национални стратегически документи на Република България .....	46
1.4. Подход, принципи и критерии .....	50
1.5. Процес на разработване на предварителното проучване .....	51
ГЛАВА II. АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ .....	53
РАЗДЕЛ I. ПРЕГЛЕД НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА .....	54
1.1. Състояние на транспортната инфраструктура в трансграничния регион (вкл. проблеми за трансграничния регион) .....	54
1.1.1. Актуална гранична инфраструктура Румъния-България .....	54
1.1.2. Инфраструктура за преминаване на границата между Румъния и България .....	55
1.1.3. Достъпност и свързаност на региона .....	60
1.2. Състояние на инфраструктура за автомобилен транспорт .....	62
1.2.1. Състояние на инфраструктурата за автомобилен транспорт в румънската част на трансграничния регион .....	62
1.2.2. Състояние на инфраструктурата за автомобилен транспорт в българската част на трансграничния регион .....	72
1.3. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт (речен, морски) ...	95
1.3.1. Състояние на вътрешноводния път в трансграничния участък на р. Дунав .....	95
1.3.2. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт в румънската част на трансграничния регион .....	100
1.3.3. Състояние на инфраструктурата за воден транспорт в българската част на трансграничния регион .....	112
1.4. Състояние на железопътен транспорт .....	137
1.4.1. Състояние на железопътния транспорт в румънската част на трансграничния регион .....	137
1.4.2. Състояние на железопътния транспорт в българската част на трансграничния регион .....	145
1.5. Състояние на въздушния транспорт .....	164
1.5.1. Състояние на въздушния транспорт в румънската част на трансграничния регион .....	166



1.5.2. Състояние на въздушния транспорт в българската част на трансграничния регион.....	168
1.6. Изводи за състоянието на транспортната инфраструктура в трансграничния регион .....	174
<b>РАЗДЕЛ II. ФАКТИЧЕСКИ, ИКОНОМИЧЕСКИ И ФИНАНСОВ АНАЛИЗ НА ТРАФИКА: ПЪТНИЧЕСКИ И ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ .....</b>	<b>180</b>
2.1. Фактически анализ на пътническия трафик.....	180
2.1.1. Фактически анализ на пътническия трафик в Румъния.....	180
2.1.2. Фактически анализ на пътническия трафик в България.....	191
2.2. Фактически анализ на товарния трафик .....	202
2.2.1. Фактически анализ на товарния трафик в Румъния .....	202
2.2.2. Фактически анализ на товарния трафик в България .....	204
2.3. Икономически и финансов анализ на трафика .....	217
2.3.1. Икономически и финансов анализ на трафика в Румъния .....	218
2.3.2. Икономически и финансов анализ на трафика в България .....	221
2.4. Изводи .....	230
<b>РАЗДЕЛ III. ВЛИЯНИЕ НА ТРАНСПОРТА ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ (ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА) .....</b>	<b>235</b>
3.1. Нормативна база .....	235
3.2. Предимства и недостатъци на видовете транспорт.....	239
3.3. Фактори на въздействие върху околната среда, живите организми и човека и замърсители (вредни вещества), генерирани от различните видове транспорт .....	243
3.4. Влияние на шумовото замърсяване върху околната среда.....	246
3.5. Потребление на различни ресурси от видовете транспорт, замърсяващи околната среда (горива, смазочни материали и др.) .....	252
3.6. Влияние върху защитените зони.....	254
3.7. Мерки за намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда .....	256
3.8. Констатации и препоръки за преодоляване, предотвратяване и ограничаване на вредните и негативни въздействия върху околната среда .....	257
<b>РАЗДЕЛ IV. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА БЕЗОПАСНОСТ.....</b>	<b>263</b>
4.1. Съществуващо състояние и причини за възникване на аварийни ситуации по видове транспорт .....	264
4.2. Други фактори за възникване на аварийни ситуации в транспортната система.....	285
4.3. Регионална аварийност по видове транспорт .....	287
4.4. Мерки за транспортна безопасност .....	291
<b>РАЗДЕЛ V. ПРЕГЛЕД НА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА (TEN-T) И УСТАНОВЯВАНЕ НА ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН В НЕЯ .....</b>	<b>294</b>
5.1. Преглед на развитието на TEN-T мрежата .....	294
5.2. Място на трансграничния регион Румъния-България в TEN-T мрежата ..	297
<b>РАЗДЕЛ VI. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛОЖИМОТО НАЦИОНАЛНО И ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА .....</b>	<b>303</b>
6.1. Европейско законодателство .....	303
6.1.1. Основни инструменти на политиката на TEN-T в ЕС .....	303
6.1.2. Анализ на приложимото европейско законодателство.....	304
6.2. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република Румъния .....	329



6.2.1. Автомобилен транспорт .....	329
6.2.2. Воден транспорт .....	337
6.2.3. Железопътен транспорт .....	349
6.2.4. Въздушен транспорт .....	361
6.3. Анализ на приложимостта на нормативната уредба на Република България .....	368
6.3.1. Автомобилен транспорт .....	369
6.3.2. Воден транспорт .....	376
6.3.3. Железопътен транспорт .....	381
6.3.4. Въздушен транспорт .....	385
6.3.5. Интермодалност. Комбинирани превози и товари .....	388
ГЛАВА III. АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ВЪЗЛИ/ВРЪЗКИ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ, КАКТО И ПРОУЧВАНЕ И АНАЛИЗ НА ДОБРИ ПРАКТИКИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В РАМКИТЕ НА TEN-T МРЕЖАТА .....	395
РАЗДЕЛ I. СЪЩЕСТВУВАЩИ ИНТЕРМОДАЛНИ ВРЪЗКИ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ .....	396
1.1. Същност на интермодалните връзки/възли .....	396
1.2. Съществуващи интермодални връзки/възли в Румъния .....	397
1.3. Съществуващи интермодални връзки/възли в България .....	401
1.4. Обща оценка на текущото състояние по видове транспорт при съществуващите интермодални връзки .....	403
1.5. Потенциал за развитие .....	408
РАЗДЕЛ II. ДОБРИ ПРАКТИКИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В РАМКИТЕ НА TEN-T МРЕЖАТА .....	416
2.1. Добри практики за изграждане и управление на интермодална инфраструктура .....	416
2.2. Добри практики за интермодален транспорт .....	448
2.3. Добри практики за опазване на околната среда .....	453
2.4. Добри практики за партньорски проекти .....	458
2.5. Добри практики за публично - частно партньорство .....	460
2.6. Възможности за прилагане на добрите практики в трансграничния регион .....	468
2.7. Изводи .....	469
ГЛАВА IV. ВАРИАНТИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА TEN-T МРЕЖАТА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ ЧРЕЗ УКРЕПВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ВРЪЗКИ .....	471
4.1. Критерии за разработване на варианти .....	472
4.2. Варианти за интермодални възли/връзки .....	472
4.2.1. Основни положения при избора на варианти .....	472
4.2.2. SWOT анализ на транспортния сектор с перспектива на развитието на интермодалния транспорт .....	479
4.2.3. Варианти за интермодалните връзки/възли .....	482
4.3. Изводи и препоръки .....	487
4.3.1. Обосновка на избора на най-ефективен вариант .....	487
4.3.2. Тенденции за дългосрочно развитие .....	511
4.3.3. Препоръки за мерки за адаптиране на състоянието на отделните видове транспорт за целите на интермодалността .....	512





<b>ГЛАВА V. МЯСТО И РОЛЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ ПРИ ИЗБОРА НА</b>	
<b>ВАРИАНТ .....</b>	<b>516</b>
5.1. Заинтересовани страни.....	517
5.1.1. Заинтересовани страни в Румъния.....	517
5.1.2. Заинтересовани страни в България.....	518
5.2. Участие при избор най-ефективен вариант .....	519
5.2.1. Участие на заинтересованите страни в Румъния.....	519
5.2.2. Участие на заинтересованите страни в България.....	520
5.3. Констатации и препоръки от заинтересованите страни .....	526
5.3.1. Констатации и препоръки от заинтересованите страни в Румъния.....	526
5.3.2. Констатации и препоръки от заинтересованите страни в България.....	527
5.4. Констатации и препоръки от заинтересованите страни .....	530
5.4.1. Предварителни условия за функциониране на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки.....	531
5.4.2. Варианти за Съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки .....	532
<b>ГЛАВА VI. ИЗВОДИ И ПРЕПОРЪКИ.....</b>	<b>536</b>



## СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

АД	акционерно дружество
АДО	Асоциация на дунавските общини
АЕЦ	атомна електроцентрала
АИ	авиационни инциденти
АЛС	автоматична локомотивна сигнализация
АМ	автомагистрала
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АПУ	автоматични прелезни устройства
АРАМИС	Система за диспечерско управление на влаковото движение в участъка
БДЖ ПП	Български държавни железници пътни превози
БДЖ ТП	Български държавни железници товарни превози
БРТПП	Българо -румънска търговско промишлена палата
вкл.	включително
г.	година
ГДВ	График за движение на влаковете
ГДГП	Главна дирекция „Гранична полиция“
ГКПП	Граничен контролно-пропускателен пункт
Гр.	град
ДВ	Държавен вестник
ДДС	Данък добавена стойност
ДДФ	Дунавски Драгажен Флот
ДЗЗД	Дружество по закона за задълженията и договорите
ДОВОС	Доклад за оценка на въздействието на околната среда
ДП НКЖИ	Държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ДП РВД	Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“
ЕБВР	Европейска банка за възстановяване и развитие
ЕЕН	Единно европейско небе
ЕЗФРСР	Европейският земеделски фонд за развитие на селските райони
ЕИБ	Европейската инвестиционна банка
ЕИП	Европейско икономическо пространство
ЕК	Европейска комисия
ЕО	Европейска общност
ЕО	Екологична оценка
ЕС	Европейски съюз
ЕСМТ	Европейска конференция на министрите на транспорта
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕТК	Европейски транспортен корикор
ЕУЕСТ	Европейската услуга за електронно събиране на такса за изминато разстояние
ЕФРР	Европейския фонд за регионално развитие
ж.п.	железопътен
ЗГВ	Закон за гражданското въздухоплаване
ЗДП	Закон за движението по пътищата
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗЗШОС	Закона за защита от шума в околната среда
ЗМПВВППРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България



ЗОУ	Задължителни обществени услуги
ЗП	Закон за пътищата
ИАОС	Изпълнителна агенция „Околна среда“
ИАППД	Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“
ИКТ	Информационно - комуникационни технологии
ИТС	Интелигентните транспортни системи
ИУГ	Излезли от употреба гуми
ИУМПС	Излезли от употреба моторни превозни средства
кв.км	квадратен километър
км	километър
км/ч	Километра в час
КТК	Кодекс за търговското корабоплаване
КФ	Кохезионен фонд
ЛП	Летателна площадка
ЛЦ за ОВД	Летищен център за обслужване на въздушното движение
м	метър
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МПС	Моторни превозни средства
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройство
МС	Министерски съвет
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
НКАПИ	Национална компания за администриране на пътната инфраструктура
ННО	Национални надзорни органи
НПР	Национална програма за развитие
НПДЕВИ	Националния план за действие за енергията от възобновяеми източници
НПО	Неправителствена организация
НСИ	Национален статистически институт
НСРР	Национална стратегия за регионално развитие
ОВД	обслужване на въздушното движение
ОВОС	Оценка за въздействието на околната среда
ОЕТК	Общоевропейски транспортен коридор
ОНД	Общност на независимите държави
ООН	Организация на обединените нации
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма транспорт
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
ОПУ	Областно пътно управление
ОСР	Обща стратегическа рамка
ПАБ	полуавтоматична блокировка
ПТП	Пътно - транспортно произшествия
ПЧП	Публично - частно партньорство
р.	река
РИС / RIS	Речните информационни системи
РОВР	„Ръководене и отчитане на влаковата работа“
РПМ	Републиканска пътна мрежа
СЕО	Стратегическа екологична оценка
СКШ	стратегическа карта за шум
т.	тон



т/год.	Тона / годишно
ТГС	трансгранично сътрудничество
ТЕТК	Трансевропейски транспортен коридор
ТПС	Тягови подстанции
ТПТП	Тежко пътно- транспортно произшествие
ТРД	товарно-разтоварна дейност
ФБВП	Функционален блок от въздушното пространство
ха	хектар
хил.	хиляда
ЦКИВП	Център за координиране използването на въздушното пространство
ШЗЕ	шумозащитни екрани
AGR	Европейско споразумение за главните международни пътни артерии
ANAF	Службата, осъществяваща фискален контрол
CEF	Механизма за свързване на Европа
CO <sub>2</sub>	Въглероден диоксид
CO	Въглероден окис
EASA	Европейската агенция за авиационна безопасност
ERI	Електронно докладване
ERTMS	European railway traffic management system (за контрол на влаковете в Европа)
ERTMS/ETCS	European train control system (за контрол на влаковете в Европа)
FAO	Организацията на ООН за прехрана и земеделие
MARPOL	„Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби “
NM VOC	Неметанови летливи органични съединения
NUTS	Класификация на териториалните единици за статистически цели
TEN-T	Трансевропейската транспортна мрежа
TEU	единици равни на 20 фута

### 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:	Важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Долж
Таблица 5:	Важни пътища за обществен транспорт, преминаващи през окръг Олт
Таблица 6:	Важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Телеорман
Таблица 7:	Важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Гюргево
Таблица 8:	Важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Кълъраш
Таблица 9:	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 настилка 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 Когалничяну, 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, влакилометри (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 трансграничния регион Румъния-България в Румъния
Таблица 83:	Възли от основната и разширената мрежа на територията на българската част на трансграничния регион Румъния-България
Таблица 84:	Развитие на трафика за контейнери в пристанище Констанца
Таблица 85:	Общо TEU-та по река Дунав
Таблица 86:	Оборудване и текущо състояние на мултимодални терминали в Румъния
Таблица 87:	Контейнерен трафик през базовата година (TEU-ве на ден)
Таблица 88:	Списък на частни дружества с добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата
Таблица 89:	Силни и слаби страни, възможности и заплахи на транспортния сектор с перспектива на развитието на интермодалния транспорт
Таблица 90:	Вариант 1. Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България
Таблица 91:	Вариант 2. Интермодални връзки за оптимизиране използването на TEN-T-жата в трансграничния регион Румъния-България
Таблица 92:	Вариант 3. Интермодални връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България
Таблица 93:	Контейнерен трафик (прогноза) в зоната на влияние на ИВТ Русе
Таблица 94:	Списък на стратегически проекти, свързани с оптимизиране използването на TEN-T-жата в трансграничния регион
Таблица 95:	Констатации и препоръки на заинтересованите страни





### СПИСЪК НА СХЕМИТЕ В ТЕКСТА

Схема 1:	Трансграничен регион Румъния-България
Схема 2:	Местоположение на окръг Мехединци
Схема 3:	Местоположение на окръг Долж
Схема 4:	Местоположение на окръг Олт
Схема 5:	Местоположение на окръг Телеорман
Схема 6:	Местоположение на окръг Гюргево
Схема 7:	Местоположение на окръг Кълъраш
Схема 8:	Местоположение на окръг Констанца
Схема 9:	Местоположение на област Видин
Схема 10:	Местоположение на област Монтана
Схема 11:	Местоположение на област Враца
Схема 12:	Местоположение на област Плевен
Схема 13:	Местоположение на област Велико Търново
Схема 14:	Местоположение на област Русе
Схема 15:	Местоположение на област Силистра
Схема 16:	Местоположение на област Добрич
Схема 17:	Карта на Дунав мост Русе - Гюргево
Схема 18:	Карта на Дунав мост 2, Видин - Калафат
Схема 19:	Маршрут България-Румъния през фериботна връзка Оряхово - Бекет
Схема 20:	Маршрут България-Румъния през фериботна връзка Свищов - Зимница
Схема 21:	Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния-България
Схема 22:	Пътна карта на Окръг Мехединци
Схема 23:	Пътна карта на Окръг Долж
Схема 24:	Пътни карта на Окръг Олт
Схема 25:	Състояние на пътищата по области в България
Схема 26:	Инфраструктурна обезпеченост на българската част на трансграничния регион с автогари и автобусни спирки
Схема 27:	Проекти изпълнени от АПИ по ТГС България-Румъния
Схема 28:	Транспортна инфраструктура на територията на област Видин
Схема 29:	Транспортна инфраструктура на територията на област Враца
Схема 30:	Транспортна инфраструктура на територията на област Монтана
Схема 31:	Транспортна инфраструктура на територията на област Плевен
Схема 32:	Транспортна инфраструктура на територията на област Велико Търново
Схема 33:	Транспортна инфраструктура на територията на област Русе
Схема 34:	Транспортна инфраструктура на територията на област Силистра
Схема 35:	Транспортна инфраструктура на територията на област Добрич
Схема 36:	Плавателен път на Река Дунав
Схема 37:	Пристанище Дробета - Турну - Северин
Схема 38:	Пристанище Оршова
Схема 39:	Пристанище Калафат
Схема 40:	Пристанище Бекет
Схема 41:	Пристанище Корабия
Схема 42:	Пристанище Гюргево
Схема 43:	Пристанище Кълъраш
Схема 44:	Пристанище Олтеница
Схема 45:	Пристанище Констанца
Схема 46:	Пристанище Мангалия
Схема 47:	Пристанище Мидия



Схема 48:	Пристанище Черна вода
Схема 49:	Карта на пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“
Схема 50:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Север“
Схема 51:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Център“
Схема 52:	Карта на пристанищен терминал „Видин-Юг“
Схема 53:	Карта на пристанище Оряхово
Схема 54:	Карта на пристанище Лом
Схема 55:	Карта на пристанище Сомовит
Схема 56:	Карта на пристанище Свищов
Схема 57:	Карта на пристанищен терминал Русе-изток
Схема 58:	Карта на пристанищен терминал Русе - запад
Схема 59:	Карта на пътнически терминал Русе - Център
Схема 60:	Карта на пристанище Тутракан
Схема 61:	Карта на пътнически терминал Силистра
Схема 62:	Карта на пристанище Балчик
Схема 63:	Визуализация на корабния трафик
Схема 64:	Железопътна мрежа на Република Румъния
Схема 65:	Карта на железопътната мрежа в обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния-България
Схема 66:	Карта на електрифицираните и неелектрифицирани участъци от железопътната мрежа и ограниченията по фидерни зони
Схема 67:	Системи за осигуряване на движението на влаковете в експлоатационните пунктове
Схема 68:	Системи за осигуряване на движението на влаковете в междугарията
Схема 69:	Системи за телекомуникации
Схема 70:	Системи за контрол на движението на влаковете АЛС/ETCS
Схема 71:	Летища в Румъния
Схема 72:	Летища в българската част на трансграничния регион Румъния-България
Схема 73:	Разпределение на трафика за 2020 г. по Републиканските пътища - прогноза, България
Схема 74:	Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили, България
Схема 75:	Републиканска автобусна транспортна мрежа в България
Схема 76:	Реализиран годишен средно дневен автобусен трафик
Схема 77:	Маршрути на пътнически влакове в България
Схема 78:	Товарни влакове по категории, в България
Схема 79:	Директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика
Схема 80:	Локални товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика
Схема 81:	Карта на защитените природни обекти в българската част на трансграничния район
Схема 82:	Пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП в българската част на трансграничния регион
Схема 83:	Основна (ключова) TEN-T мрежа на ЕС
Схема 84:	Коридор №4 и Коридор №7, пресичащи територията на трансграничния регион Румъния-България
Схема 85:	Схема на контейнерен терминал в пристанище „Русе - Изток“
Схема 86:	Мрежа от мултимодални терминали, предложена от МР.ГТ на Румъния
Схема 87:	Мрежа от мултимодални терминали, България
Схема 88:	Транс-европейски транспортен коридор № 6



Схема 89:	Схема на Висящ мост над Вистула
Схема 90:	План-схема на пристанище Вуосаари
Схема 91:	Транспортни връзки на пристанище Вуосаари
Схема 92:	Вътрешна транспортна схема на пристанище Вуосаари
Схема 93:	Предназначение на отделните територии на пристанище Солун
Схема 94:	Основни пътни и жп артерии около района на пристанище Солун
Схема 95:	Пътна инфраструктура на пристанище Солун с отбелязани Входи (червена линия - жп, черна линия - път)
Схема 96:	Изглед на пътническият терминал Солун
Схема 97:	Зона за обществен достъп в Солун
Схема 98:	Схема на маршрута на „Ди Би Шенкер Рейл“
Схема 99:	Транссибирска железопътна линия
Схема 100:	Система за управление на качеството на въздуха на пристанище Талин, Естония
Схема 101:	Трасета на железопътни совалки, пристанище Гьотеборг, Швеция
Схема 102:	Вариант 1. Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България
Схема 103:	Вариант 2. Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България
Схема 104:	Вариант 3. Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България
Схема 105:	Вариантни трасета мост при Никопол - Турну Мъгуреле
Схема 106:	Трасе на мост при Никопол - Турну мъгуреле
Схема 107:	Място за изграждане на нов мост Силистра-Кълъраш
Схема 108:	Вариант за решение на новия мост Русе - Гюргево
Схема 109:	Схема на новия мост Русе - Гюргево
Схема 110:	Мост Калафат-Видин
Схема 111:	Ситуация на наличните транспортни връзки при моста Калафат-Видин
Схема 112:	Съществуваща инфраструктура в района на Калафат
Схема 113:	Съществуваща инфраструктура в района на Калафат
Схема 114:	Схема на функциониращия мост Русе-Гюргево
Схема 115:	Железопътна мрежа в района на зона Гюргево
Схема 116:	Пристанищна инфраструктура в град Гюргево
Схема 117:	Зони на влияние на интермодален терминал Русе

#### 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 возни по железопътната мрежа, България
Фигура 26:	Осигуреност с гари с вагонни возни, 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 Когалничяну, 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:	Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/месец
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 CO2 еквивалент
Фигура 113:	Регистрирани шумови нива в dB(A) по градовете в България за 2015 г.
Фигура 114:	Акустична визуализационна извадка - L24 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 транспорт 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 пострадалите 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
Фигура 167:	Основи елементи на интермодалния транспорт
Фигура 168:	Модел на собственост и управление на пристанище Хелзинки
Фигура 169:	Модел на Мониторингов комитет, пристанище Хелзинки
Фигура 170:	Идентифицирани заинтересовани страни
Фигура 171:	Кои според Вас са адекватни форми за включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?
Фигура 172:	Кои според Вас са пречките за активно включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?
Фигура 173:	Как определяте състоянието на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион
Фигура 174:	Кои са възможностите за развитие на транспортната мрежа в българската част на трансграничния регион Румъния-България?
Фигура 175:	Моля степенувайте по важност условия на които трябва да отговаря определянето на интермодалните връзки/възли!
Фигура 176:	Кои според вас са най-значимите обекти за включване в мрежата от интермодални връзки/ възли?
Фигура 177:	Прилагането на кои мерки би довело до подобряване на интермодалността в България?
Фигура 178:	Смятате ли, че Асоциацията на Дунавските общини „Дунав“ би допринесла за подобряване на състоянието на интермодалните връзки?
Фигура 179:	Вариант 1. Съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки
Фигура 180:	Вариант 2. Съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки
Фигура 181:	Оценка на качеството на пътищата в ЕС (2015-2016 г.)



Фигура 182:	Тенденции в промяна качество на пътната инфраструктура на България и Румъния
Фигура 183:	Оценка на качеството на пристанищната инфраструктура в ЕС (2015-2016 г.)
Фигура 184:	Тенденции в промяна качество на пристанищната инфраструктура в на България и Румъния
Фигура 185:	Оценка на качеството на железопътната инфраструктура в ЕС (2015-2016 г.)
Фигура 186:	Тенденции в промяна качество на железопътната инфраструктура в на България и Румъния



## ИЗПОЛЗВАНИ ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

Documentul de referință al rețelei C.F.R. - Compania Națională de Căi Ferate „CFR” - S.A., decembrie 2016;  
Master Plan General de Transport al României-AECOM, Ministerul Transporturilor, 2016;  
Elaborarea planului de amenajare a teritoriului județean Olt - Studiu de fundamentare-  
Rețele de transport, Halcrow Romania, 2011;  
Energy, transport and environment indicators, 2016 edition, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2016;  
Eurostat Regional Yearbook, 2016 Edition, Belgium, European Union, 2016;  
Planul de dezvoltare a județului Călărași pentru perioada 2014-2020 - Consiliul Județean Călărași, 2014;  
Planul de analiză și acoperire a riscurilor al județului Constanța - Secretariatul tehnic permanent al comitetului județean pentru situații de urgență, 2016;  
Planul de dezvoltare regional Sud-Est 2014-2020, Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud-Est, 2014;  
Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014 - 2020, ADR Sud-Vest Oltenia, 2014;  
Raport de experetiza, domeniul 1 - Dezvoltare economica, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;  
Raport de experetiza, domeniul 2 - Demografie, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;  
Raport de experetiza, domeniul 3 - Mediu, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;  
Raport de experetiza, domeniul 4 - Transporturi, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;  
Raport de experetiza, domeniul 5 - Dezvoltare rurala, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei publice, 2013;  
Raport de activitate CNCF ”CFR”-SA, Bucuresti, 2015;  
Studiu privind dezvoltarea urbană la nivel regional, ADR Sud-Vest Oltenia, 2011;  
Strategia Europa 2020 - Rezumat, Comunicare a Comisiei Europa 2020, Bruxelles 2010;  
Strategia de transport intermodal în România 2020 - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, mai 2011;  
Strategia de dezvoltare a județului Mehedinți pentru perioada 2014-2020 - Consiliul județean Mehedinți, 2015;  
Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014-2020, Consiliul Județean Dolj, Craiova, 2015;  
Strategia de dezvoltare a Zonei Metropolitane Constanta, Consiliul județean Constanta, 2014;  
Strategia de Dezvoltare Durabilă a Județului Teleorman 2010-2020, Consiliul județean Teleorman, 2010;  
Strategia de dezvoltare socio-economica a judetului Giurgiu 2014-2020, Consiliul județean Giurgiu, februarie 2014;  
Startegia comuna de dezvoltare a infrastructurii rutiere in judetul Teleorman, Consiliul județean Teleorman, martie 2012;  
Strategia Nationala pentru dezvoltare regionala 2014-2020, Ministerul Dezvoltarii Regionale si administratiei Publice, Bucuresti, 2013;  
Studiu privind transportul si mobilitatea in cadrul regiunii Sud-Vest Oltenia, ADR Sud-Vest Oltenia, 2015;  
Studiu privind Dezvoltarea urbană în Regiunea Sud-Est, situația actuală și oportunități de dezvoltare, Ministerul Dezvoltarii Regionale si administratiei Publice, Bucuresti, 2013;  
Studiu privind dezvoltarea urbana in regiunea Sud Muntenia - stadiul actual si scenariul de dezvoltare pentru perioada 2014-2020, Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud



Muntenia, 2013;

Studiu privind stadiul actual de dezvoltare al infrastructurii în regiunea sud-muntenia și perspective de dezvoltare, Agentia pentru Dezvoltare Regionala Sud Muntenia, decembrie 2012;

Transportul de pasageri și marfuri pe moduri de transport în anul 2015, Institutul National de Statistica, 2015;

Transportul pe Dunare. Porturi dunarene în România, RIA/PLATINA 2011;

СЕО, „Директива на Съвета 92/106/ЕИО от 07.2.1992 г. относно изготвяне на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки,” Официален вестник на Европейския съюз - L 368/38, Брюксел, 1992.

„Директива 96/53/ЕО на Съвета на ЕС,” Официален вестник на Европейските общности - L 235/59/17.9.1996 (31996L0053), Брюксел, 1996.

ЕП, „Регламент (ЕО) № 1692/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 24.10.2006 г. за въвеждане на втората програма „Марко Поло” и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1382/2003,” Европейски парламент и Съвета, Страсбург, 2006.

ЕК, „Програмата „Марко Поло” - резултати и перспективи (COM(2013) 278 final ),“ Европейска комисия, Брюксел, 2013.

ЕП и Съвета, „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,” Официален вестник на ЕС; L 348/1 от 20.12.2013 г., Брюксел, 2013.

ЕП и Съвета, „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,” Официален вестник на Европейския съюз, L 348/1 от 20.12.2013 г., Брюксел, 2013.

ЕК, „Нова политика на ЕС в областта на транспортната инфраструктура - основна информация; МЕМО/13/897,” Информационна бележка на ЕК, Брюксел, 2013.

ООН, „Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 май 1980 г.),“ Организации Объединенных Наций, Женева, 1980.

ЕАОС, „Европейска околна среда - Състояние и перспективи 2015: Синтезиращ доклад,” Службата за публикации на Европейския съюз, Люксембург, 2015.

Програмата „Марко Поло” — резултати и перспективи (COM(2013) 278 final ),“ Европейска комисия, Брюксел, 14.5.2013.

ЕП, „Европейски парламент,” 2015. [Онлайн]. Available: [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/bg/displayFtu.html?ftuld=FTU\\_5.7.4.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/bg/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.7.4.html).

ЕК, „Пътна карта за ефективно използване на ресурсите в Европа, COM(2011) 571 окончателен,” Европейска комисия, Брюксел, 2011.

ЕП, „РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 923/2009 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 16.09.2009 г.,“ Официален вестник на Европейския съюз, L 266/2 от 09.10.2009 г., Страсбург, 2009.

ЕК, „Директива 2009/33/ЕО на Европейския парламент и на Съвета за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства, COM(2013)2014 final,” Европейска комисия, Брюксел, 2013.

ЕК, „Механизъм за свързване на Европа,” Европейска комисия, Брюксел, 2011.

СЕС, WHITE PAPER: European transport policy for 2010: time to decide (COM(2001) 370 final), Brussels: Commission of the European communities, 2001

Е. СЕУ, „Directive (EU) 2015/719 amending Council Directive 96/53/EC,” Official Journal of the European Communities - L 115/1-6.5.2015, Brussels, 2015

ДВ, „Закон за железопътния транспорт (Обн., ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г.),“ Министерството на транспорта, информационните технологии и





съобщенията, ИА"ЖА", София, 2000.

ДВ, „Закон за пътищата (Обн., ДВ, бр. 26 от 29.03.2000 г.),“ Министерство на регионалното развитие и благоустройството, АПИ, София, 2000.

ДВ, „Закон за движение по пътищата (Обн., ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., в сила от 1.09.1999 г.),“ Министерствата на регионалното развитие и благоустройството, агенция "Пътна инфраструктура", София, 1999.

ДВ, „Закон за автомобилните превози (Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г.),“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ИА "Автомобилна администрация", София, 1999.

ДВ, „Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (Обн. ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г.),“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ИА"Морска администрация", София, 2000.

ДВ, „Кодекс на търговското корабоплаване (Обн. ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г.),“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, София, 1970.

ДВ, „Закон за гражданското въздухоплаване (Обн. ДВ, бр. 94 от 1.12.1972 г.),“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ГД"Гражданска въздухоплавателна администрация", София, 1972.

Наредба №55 от 29.01.2004 г. за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура

Наредба №58 от 02.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт

Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии

ДВ, „Наредба № 53 от 10.12.2003 г. за комбинирани превози на товари, Обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г.,“ Министерството на транспорта и съобщенията, София, 2005.

МТИТС, „Наредба № 11 от 31 октомври 2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари,“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ИА"Автомобилна администрация", София, 2002.

ДВ, „Наредба № 53 от 10.02.2003 г. за комбиниран превоз на товари, обн., ДВ, бр. 18 от 25.02.2003 г. кн. 3/2003 г., стр. 562 т. 9, р. 4, № 458,“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, София, 2003.

ИА"АА", „Споразумение между Република България и Европейската общност за установяване на определени условия за превоз на стоки по шосе и за насърчаване на комбинирания транспорт (Обн. ДВ, бр. 44 от 8 Май 2001 г.),“ Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация", София, 2001.

З.-о. НС, „ОСНОВНА МНОГОСТРАННА СПОГОДБА ЗА МЕЖДУНАРОДЕН ТРАНСПОРТ ЗА РАЗВИТИЕТО НА КОРИДОРА ЕВРОПА - КАВКАЗ - АЗИЯ (ДВ, бр. 79 от 07.09.1999 г.),“ Ратифицирана със закон, приет от 38-о Народно събрание, в сила от 7 август 1999 г., 1999.

МТС, „Наредба № 53 от 10 февруари 2003 г. за комбиниран превоз на товари, Обн. ДВ, бр. 18 от 25.02.2003,“ Министерство на транспорта и съобщенията, София, 2003. Национална стратегия за регионално развитие (НСРР) на Република България за периода 2012-2022 г.

МТИТС, „Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.,“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, София, 2010.

МТИТС, „Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията,“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, София, 2013.





МТИТС, „Оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 (секторна),“ Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията, София, 2008.

МТИТС, „Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020 г.“, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България, София, 2014.

МТИТС, „Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията,“ Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, София, 2013.

МТИТС, Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

МТИТС, „Стратегия за развитието на железопътния транспорт в Република България и план за оздравяване и развитиена групата на "Холдинг Български държавни железници" ЕАД за периода 2015 - 2022 г.,“ Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията, София, 2015.

МРРБ и МТИТС, „Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016 - 2022 г.,“ МРРБ; МТИТС, София, 2015.

Регионален план за развитие на Северен централен район за периода 2014-2020 г.

Регионален план за развитие на Североизточен район за периода 2014-2020 г.

Регионален план за развитие на Северозападен район за периода 2014-2020 г.

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

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

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

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

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

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

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

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

Областна стратегия за развитие на област Видин за периода 2014-2020

Еврорегион Русе-Гюргево - оперативни решения, мастерпланинг за интегрирано управление на възможностите за развитие

План за действие към стратегическа карта на шума в околната среда на агломерация Русе

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

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

Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Никопол

НСИ, „Национален Статистически Институт,“ 2017. [Онлайн]. Available: <http://www.nsi.bg/>.

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

„Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура (Референтен документ),“ ДП Национална компания "Железопътна инфраструктура", София, 2016.

ДП "НКЖИ", „ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Проекти финансирани със средства от ЕС,“ 2016. <http://www.rail-infra.bg/>.

ДП НКЖИ, „Приоритети в железопътната инфраструктура 2014-2020“, IX-та годишна конференция „Стратегическа инфраструктура“ България 2014, 27 март, София,“ ДП Национална компания "Железопътна инфраструктура", София, 2014.

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

Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК „ЖИ“, 2015

ДППИ, „Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ),“ 2016. <http://www.bgports.bg/>.

ИАЖА, „Организация на дейността по надзора в ИА „Железопътна администрация“,



национален орган по безопасността на Република България, "Изпълнителна агенция "Железопътна администрация", София, 2013.

ИА „ОС“, „Национален доклад за състоянието и опазването на околната среда в Република България през 2016 г., Изпълнителна агенция по околна среда, София  
PINE, Prospects for Inland Navigation within Enlarged Europe, full final report, 2004, стр. 150

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

PATJ Олт фаза 1 - Изследване обосновка на транспорта - Халкров Румъния  
МВФ, Световна икономическа перспектива: Legacies, Clouds, Uncertainties, октомври 2014

Darabann S., Stefanescu P., Crisan R., „Economic benefits of developing intermodal transport in EU“

C. Seidelmann, 40 Years Combined Transport Road-Rail in Europe - From Piggy-Back Transport to an Intermodal Transport System, 1st ред., Brussels: UIRR, 2010.

U.S./DT, „United States Department of Transportation, Transportation Terminology,“ 2015.

V. Roso и K. Lumsden, „The dry port concept: moving seaport activities inland,“ Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific, No. 78, 2009, pp. 87-101, 2009.

Europlatform, „Europlatform.info,“ 2016. <http://www.europlatform.info/>.

UIRR, „International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR),“ 2017. <http://www.uirr.com/>.

C. Bragdon и C. Berkowitz, „Twenty-first Century Intermodal Transportation Education,“ Semisequicentennial Transportation Conference Proceedings, pp. 1-9, 1997.

B. Jennings и M. C. Holcomb, „Beyond Containerization: The Broader Concept of Intermodalism,“ Transportation Journal, том 35, № Penn State University Press, pp. 5-13, 1996.

NEA, Freight flows in an enlarging Europe - From Facts to Visuals, Rijswijk: NEA, 2006.

EIA, „Annual Report - 2013 / Trendwatch 2030,“ European Intermodal Association (EIA), Brussels, 2013.

KombiConsult GmbH, Intermodality Ltd., PLANCO Consulting GmbH, и Gruppo CLAS S.p.A., „Analysis of the EU Combined Transport - Final Report,“ European Commission, Frankfurt, 2015.CEC,

I. U. f. R.-R. C. T. (UIRR), „International Union for Road-Rail Combined Transport (UIRR),“ 2015. <http://www.uirr.com/>.

Freightgate, „FREIGHTGATE - Global Leader in Logistics Supply Chain Solutions,“ 2000-2016. <http://logisticsportal.org/>.

OECD/ITF, Intermodal transport - National Peer Review: Turkey, Paris: <http://www.oecd.org/publishing>, 2009, p. 103.

U.S.DT, „United States Department of Transportation, Office of Intermodalism,“ 2015. [http://www.dot.gov/intermodal/about\\_us/html](http://www.dot.gov/intermodal/about_us/html).

TD/MT/CONF/I7, „Convention on International Multimodal,“ United Nations Publication, E.81.II.D.7 (Vol. I), New York, 1981.

CEU, „Directive (98/C 261/07), COM(1998) 414 final - 98/0227(SYN),“ Official Journal of the European Communities C 261/13 - 19.8.98, Brussels, 1998.

АЕБТРИ, „АЕБТРИ, Транспортна инфраструктура,“ 2002-2008. <http://www.aebtri.com/Default.aspx?Page=PageBA>.

Д. Нитова, „Актуални концепции за развитие на интермодалните превози“, No: 11-12/2014, „Железопътен транспорт“, pp. 20-24, ноември/декември 2014.

Информационен сборник за пътната мрежа на страната, Камара на строителите в България, 2016

Проект „Долен Дунав - Рейн“ - Европейска интеграция



Проект „Разработване на концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци“, МТБС и ИНФРАКЕЪР, 2014

Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ

С. Мартинов и колектив, „Проучване, оценка и анализ и разработване на обща стратегия за развитие на Клъстер „Зелен товарен транспорт“,“ София, 2015.

Р.Малинова, Дисертационен труд на тема: "Повишаване ефективността на интермодалните превози в България", София, УНСС, 2017.

Е. Малинова, Дисертационен труд на тема "Оценка на социало-икономическото въздействие на сухопътния пътнически транспорт", София: Университет за национално и световно стопанство, 2015.

С. Мартинов, Дисертационен труд на тема: "Оптимизация на структурата на наземната контейнерна транспортна система", София, Технически университет - София, 2014.

МС, „Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и оперативен план за изпълнение за периода 2006 - 2015 г.,“ Министерски съвет на Република България, София, 2006.

Р. Малинова, „Разположение на наземните центрове за модален трансфер и перспективи за развитието им като интермодални центрове,“ Механика, Транспорт, Комуникации - научно списание, София, 2015.

#### **Интернет адреси**

<http://ec.europa.eu>

<http://ec.europa.eu/eurostat>

<http://www.appsso.eurostat.ec.europa.eu>

<http://www.mrrb.government.bg/>

<http://www.nsi.bg>

<http://www.rfc7.eu/>

<http://www.rail-infra.bg/>

<http://www.iaja.government.bg>

<http://www.bulatsa.com>

<http://www.donauschiffahrt.info>

<http://www.insse.ro/> - pagina Institutului National de Statistica;

<http://statistici.insse.ro/shop/?lang=ro>, Institutul Național de Statistică, TEMPO online;

<http://www.aeroportcraiova.ro/> - pagina Aeroportul International Craiova;

<https://www.mk-airport.ro/> - pagina Aeroport International Mihail Kogalniceanu, Constanta;

<http://www.portofconstantza.com>, pagina Port Constanta, Midia si Mangalia;



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ГЛАВА I. ВЪВЕДЕНИЕ



## 1.1. Общ преглед

Настоящото предварително проучване е част от пакета документи, предвидени за изработване по 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 на Асоциация на Дунавските общини „Дунав“ (бенефициент). Проектът е финансиран по Програмата Interreg V-A Румъния-България 2014-2020 г. по приоритетна ос 1 „Добре свързан регион“, която се финансира от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и има за цел да развива граничната зона между двете страни чрез финансиране на съвместни проекти. Партньор по проекта на АДО „Дунав“ е Фондация Група екологична инициатива и устойчиво развитие - E.I.S.D.G Foundation (Румъния).

Основната цел на проекта е да подобри значително планирането, разработването и координирането на трансгранични транспортни системи за по-добри връзки с TEN-T мрежа в трансграничния регион.

Проектът адресира проблемите на достъпността, ефективността, екологичността и безопасността на транспортната система в региона, подобрявайки планирането, разработването и координирането на трансгранични транспортни системи за по-добри връзки с TEN-T мрежата. Това се постига чрез инвестиции в съвместно българо-румънско проучване, планиране и приемане на стратегически документи за оптимизиране на транспортната система чрез подобряване на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България.

В обхвата на проекта е предвидено и анализиране на текущото състояние на интермодалните връзки и тяхната роля за развитие на TEN-T мрежата в трансграничния регион; изработване на обща стратегия за укрепване на TEN-T мрежата, чрез подобряване на капацитета на интермодалните връзки и провеждането на 8 кръгли маси.

Настоящото предварително проучване е разработено в съответствие с обхвата на проекта, съгласно техническата спецификация и техническото предложение на ДЗЗД „TEN-T Мрежи - предварителни проучвания“ (България), съгласно Договор №34/ 23.01.2017 г. В настоящия документ са интегрирани и резултатите от проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния - България, изготвено от Факултета по механика на Университета от Крайова (Румъния), съгласно договор за изпълнител с Фондация Група екологична инициатива и устойчиво развитие - E.I.S.D.G Foundation.

## 1.2. Цели и обхват

### 1.2.1. Цели на предварителното проучване



Целта на предварителното проучване е дефинирана в Техническата спецификация като: предварителното проучване да послужи за изготвяне на Стратегия за развитие.

Извършването му се налага поради липсата на добра свързаност между четирите вида транспорт (автомобилен, воден, железопътен и въздушен) в трансграничния регион Румъния-България. Транспортната мрежа в региона не е оптимизирана. По този начин, достъпността на региона е сериозно ограничена за бизнеса и хората. Също така, пътната инфраструктура за външен и вътрешен транспорт е силно претоварена, създавайки тапи и намалявайки ефективността на товарния и пътнически транспорт в трансграничния регион. Тези проблеми силно завишават разходите за бизнес, както и за транспортното време. Това допълнително поставя въпросите за безопасността на движение по пътищата. Допълнително, броят на пътнотранспортните произшествия, включително и с фатален изход, е много висок. Необходима е нова, гъвкава и подобрена инфраструктура и интермодални връзки транспортна система в трансграничния регион Румъния-България.

### 1.2.2. Обхват на предварителното проучване

Предварителното проучване е с териториален обхват целия трансграничен регион Румъния-България.

#### 1.2.2.1. Трансграничен регион Румъния-България

Регионът покрива 19.8 % от територията на двете държави (69 285 км<sup>2</sup>), като 57.75 % принадлежи на Румъния, а 43.25% на България. От географска гледна точка, трансграничният регион включва северния бряг на река Дунав (Румъния) между Платото Мехединци, Румънската равнина, Делтата на Дунав и Черно море и южния бряг на река Дунав (България) между Стара Планина (планинско образувание на запад) и Дунавската равнина до Черно Море.

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 (Румъния), на запад и Вама Веке на изток. На река Дунав (470 км) се пада 75% от дължината на границата между градовете Видин (България) и Силистра (България), респективно Калафат и Кълъраш (Румъния). Сухопътната граница, между Кълъраш-Силистра и Черно море, отделя окръг Констанца (Румъния) от областите Силистра и Добрич (България) между река Дунав и Черно море.

Трансграничният регион граничи със следните територии:

- на север - на територията на Румъния: окръзите Букурещ, Горж, Вълча, Арджеш, Дъмбовица, Илфов, Яломица, Тулча;
- на запад - на територията на Румъния: окръг - Караш Северин и Република Сърбия;
- на запад - на територията на България: Република Сърбия;
- на юг - на територията на България: областите София, Ловеч, Габрово,





Разград, Стара Загора, Сливен, Търговище, Шумен, Варна;

- на изток - Черно море.

Населението на трансграничния район възлиза на 4.77 милиона жители, от които 3.16 милиона (66%) на територията на Румъния и 1.61 милиона (34%) на територията на България.

Трансграничната територия включва регионите от ниво 3 по NUTS разположени на границата между двете партниращи държави:

- Румъния – седем окръга: Мехединци, Долж, Олт, Телеорман, Гюргево, Кълъраш и Констанца,
- България – осем области: Видин, Враца, Монтана, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра и Добрич.

Схема 1. Трансграничен регион Румъния-България

#### РУМЪНИЯ

7 окръга:

МЕХЕДИНЦИ  
ДОЛЖ  
ОЛТ  
ТЕЛЕОРМАН  
ГЮРГЕВО  
КЪЛЪРАШ  
КОНСТАНЦА



#### БЪЛГАРИЯ

8 области:

ВИДИН  
МОНТАНА  
ВРАЦА  
ПЛЕВЕН  
ВЕЛИКО ТЪРНОВО  
РУСЕ  
СИЛИСТРА  
ДОБРИЧ

Трансграничният регион се намира под влиянието на четири важни града: столицата на Румъния - Букурещ, столицата на България - София, столицата на Сърбия - Белград и Истанбул - най-важният търговски център на Турция. Характеристика на региона са седемте пристанищни двойки градове: Калафат-Видин, Бекет-Оряхово, Турну Мъгуреле-Никопол, Зимнич-Свищов, Гюргево-Русе, Олтеница-Тутракан, Кълъраш-Силистра. Със своето разположение и с условията на достъпност, създадени от елементите на природна среда (Черно море и Дунав) трансграничният регион представлява свързващ елемент между Централна Европа и Изтока.

#### 1.2.2.2. Представяне на румънската част от трансграничния регион

Румънската част от трансграничния регион е с площ от 39 329 кв.км и представлява 16.44% от площта на страната. От географска гледна точка, релефът на зоната обхваща заливните площи на река Дунав, равнината и хълмистата част. Надморската височина варира от 30 до 350 м от юг към север. Румънската част принадлежи в голяма степен към румънската равнина, а друга част принадлежи към Добруджанското плато (област Констанца) и Гетското плато (област Мехединци, област Олт).

Окръзите от дунавската зона принадлежат към умерения климатичен



пояс, със средиземноморско влияние, дължащо се на позицията юг, югоизток. Близостта до извивката на планинската верига Карпати - Стара планина допринася за по-топлият климат в сравнение с централната и северната част на страната. Хидрографската мрежа е представена от р. Дунав, която тече по граничната зона между Крепостта и Кълъраш; от р. Жиу, която пресича окръг Долж от Филиаш до Завал в протежение на 104 км; река Олт, която пресича окръг Олт в протежение на близо 50 км; Дъмбовица, която пресича окръзите Гюргево и Кълъраш.

## Окръг Мехединци

Схема 2. Местоположение на окръг Мехединци



Окръг Мехединци е разположен в югозападната част на Румъния, по левия бряг на Дунав, на излизането му от дефилето. Има площ от 493289 ха (2,1% от площта на страната) и граничи с окръзите: Караш - Северин на запад, Горж на север и Долж на югоизток. На север граничи с България и Сърбия.

От гледна точка на административната организация, в състава на окръга влизат две общини (Дробета - Турну Северин и Оршо̀ва), 3 града (Байа де Арама, Стрехайа и Вънжу Маре), 61 кметства и 344 села. На 1 януари 2016 жителите на окръга наброяват 286 678 души, от които 145 419 жени и 141 259 мъже, като разпределението по местоживеене показва лека урбанизация (145 437 души, формиращи 51 % градско население и 141 241 души - 49 % селско население). Населението представлява 1,3 % от населението на Румъния, като се класира на 38 място в йерархията на окръзите (вкл. и окръг Букурещ).

Окръгът е пресечен от европейско шосе E70, а експлоатирането на канала Рейн - Майн - Дунав поставя на окръга и града Дробета Турну Северин възможност за директен контакт с всички крайбрежни градове от Черно до Северно море. Градското население на окръг Мехединци е разпределено по следния начин:

- Община Дробета- Турну Северин с население от 109 647 жители, пристанище на Дунав, седалище на окръг;
- Кметство Оршо̀ва с население от 12 923 жители, пристанище на Дунав;
- Град Бая де Арама с население от 5 592 жители;
- Град Стрехая с население от 11 398 жители;
- Град Ванжу Маре с население от 5 877 жители.

## Окръг Долж

Схема 3. Местоположение на окръг Долж



Общата площ на Окръг Долж е 7 414 кв. км и представлява 3,1% от площта на страната. Долж се намира на 7 място между административно-териториалните единици на Румъния. Окръга има население от общо 700 117 жители, от които 387 151 (55%) живеят в градска и 312 966 (45%) в селска среда, към 01.01.2016 г.

Градското население е разположено по следния начин:

- Община Крайова с 305 689 жители е най-значимият градски и административен център на окръга.
- Община Калафат с около 18 507 жители е градски център с богато историческо минало.
- Община Байлещ с население от около 19 993 жители, като населеното място има агро-индустриален профил.
- Град Филиаш е с население от приблизително 18 426 жители. В града функционират индустриални единици в сферата на електротехниката, механиката, машинното конструиране и дървообработването.
- Град Сегарча е с население от 8 013 жители. Разполага с индустриални единици в сферата на хранителната промишленост и химията и е силен аграрен център.
- Град Дабулени, с население от 12 175 жители е важен аграрен и лозарски център.
- Град Бекет, с население от 4 348 жители, е пристанище на Дунав с фериботна връзка с България и контролен пункт за преминаване на границата.

## Окръг Олт

Схема 4. Местоположение на окръг Олт



Окръг Олт е разположен в южната част на Румъния, между Дунав и Гетското плато, като е фокусиран в долната част на река Олт. Окръгът заема приблизително 2,3% от площта на страната, като по големина е на 24-то място в териториално - административното разпределение.

Окръгът е с обща площ от 5507 км и население от 450 094 жители към 01.01.2016 г., от които 195 669 (43 %) живеят в градска и 254.425 (57 %) - в селска среда.

Градското население на окръг Олт е разпределено по следния начин:

- Община Слатина, седалище на окръга, с население от 84 546 жители;
- Община Каракал, бивша столица на Романази, с население от 35 207 жители;
- Град Балс с население от 21 170 жители;



- Град Корабия с 18 239 жители;
- Град Драганеш - Олт с население от 12 015 жители;
- Град Пятра - Олт с население от 6 576 жители;
- Град Поткоава с население от 5 849 жители;
- Град Скорническ с население от 12 067 жители.

## Окръг Телеорман

Схема 5. Местоположение на окръг Телеорман



Окръг Телеорман е разположен в южната част на страната, в средата на румънската равнина, причислявана към средно големите по-територия окръзи, с площ от 5.790 кв.км, което представлява 2,4% от площта на страната (19 място). Съставен е от 3 общини, 3 града и 92 кметства, с 231 села, с население от 389 433 жители

към 01.01.2016 г., от които 141 850 (36%) живеят в градовете и 247 583 (64 %) в селата.

Седалището на окръга е община Александрия. Като функционална типология, Александрия е община от категорията на средните градове с комплексни икономическо- социални функции, с роля за координиране и хармонизирани на развитието в територията. Рошиори де Веде е община от категорията на средните градове, железопътен възел с промишлени и обслужващи функции на населението от северозападната част на окръга. По подобен начин, Турну Мъгуреле се включва в типологията на средните градове, като също е промишлен и пристанищен център с роля за обслужване на жителите от югозападната част на окръга. Зимнич е речно пристанище с административна роля от местно значение, а Виделе запазва участието си в петролната промишленост с наличието на сонда за извличане на петрол. Повече от селата на окръг Телеорман са с преобладаващ аграрен тип, но основният проблем, по отношение на мрежата от населени места е ниската степен на урбанизация на окръга.

Градското население на окръг Телеорман е разпределено по следния начин:

- Община Александрия, седалище на окръга, с население през 2016 г. от 845 452 жители;
- Община Рошиори де Веде с население от 32 582 жители;
- Община Турну Магуреле с население от 29 974 жители;
- Град Виделе с население от 11 752 жители;
- Град Зимнич с население от 15 441 жители.

## Окръг Гюргево

Схема 6. Местоположение на окръг Гюргево





Окръг Гюргево е разположен в южната част на страната в рамките на голямата географска единица, наречена Румънската равнина, с площ от 3 526 кв.км. Максималната надморска височина е 136 м, регистрирана в северната част на окръга, а минималната е 12 м в Дунавската равнина.

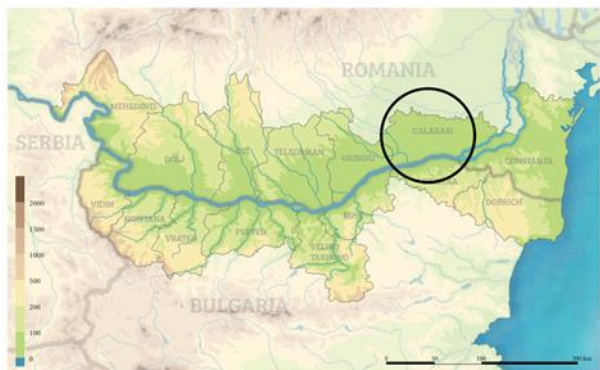
Хидрографската мрежа е съставена от реките, които протичат през територията на окръга, част от които са Арджеш и неговите основни притоци (Дъмбовица, Сабар, Няжлов). Река Дунав представлява основния колектор и отстои на 72 км дължина от България. Най-значимото езеро е Комана, разположено в долината на Няжлов.

Окръг Гюргево към 01.01.2016 г. наброява 276 781 жители, от които 90348 (32%) са в градовете и 186 433 (68 %) са в селата. Окръгът обхваща община Гюргево, град Болинтин Вале, град Михайлещ и 51 кметства със 167 села. Градското население на окръг Гюргево (90 348 жители) е разпределено така:

- Община Гюргево, който е административен център на окръга, с население от 69051 жители;
- Град Болинтин- Вале с население от 13 694 жители;
- Град Михайлещ с население от 7 603 жители.

## Окръг Кълъраш

Схема 7. Местоположение на окръг Кълъраш



Окръг Кълъраш е с обща площ от 5 088 кв.км, представляващи 2,1% от площта на страната. Той е 28-я по големина окръг в Румъния. Граничи на север с окръг Яломица, на югоизток с окръг Констанца, на запад с окръг Гюргево и окръг Илфов и на юг - с България. Окръгът е създаден през 1981 г., като административната му структура се състои от 2 общини,

3 града, 50 кметства и 160 села, с общ брой население от 317 293 жители, от които 127 090 (40 %) живеят в градска среда и 190 203 (60 %) в селска. Окръг Кълъраш има релеф, чиято доминираща характеристика представлява равнината, ливадите и блатата. Хидрографската мрежа е доминирана от река Дунав, която разграничава на юг и югоизток територията на окръга на разстояние от 150 км и реките Арджеш и Дъмбовица, които чрез ниските си части дренират северозападната част. Градското население на окръг Кълъраш е разпределено по следния начин:

- Община Кълъраш с население от 77.576 жители;



- Община Олтеница с население от 28 309 жители;
- Град Будещ с население от 7 733 жители;
- Град Фундуля с население от 6 764 жители;
- Град Лехлиу Гара с население от 6 708 жители.

Окръгът разполага с две пристанища: едното на р. Дунав в община Олтеница и другото – на ръкава Борча в община Кълъраш. Двете са предназначени за транспорт на пътници и стоки. Пристанището Кълъраш разполага с ферибот с предназначение пресичането на Дунав между Кълъръш и Силистра (България).

## Окръг Констанца

Схема 8. Местоположение на окръг Констанца



Окръг Констанца е разположен в югоизточната част на Румъния, като на север граничи с окръг Тулча, на изток – с Черно море, на юг с България и на запад с р. Дунав. Заема площ от 7 071 кв.км и е на 8-мо място между окръзите на Румъния. От териториално- административна гледна точка е разделен на 3 общини, 9 града и 57 кметства. Броят на

населението е 759 768 жители, разпределени по следния начин: 536 279 (70%) жители в градовете и 233 489 жители в селата (30%).

Градското население е разпределено по следния начин:

- Община Констанца с население от 317 832 жители;;
- Община Мангалия с население от 42 208 жители;
- Община Меджидия с население от 46 045 жители;
- Град Баняса с население от 5 830 жители;
- Град Чернавода с население от 19 401 жители;
- Град Ефорие с население от 10 978 жители;
- Град Хършова с население от 11 228 жители;
- Град Мурфатлар с население от 11 633 жители;
- Град Наводар с население от 41 660 жители;
- Град Негру Вода с население от 5 778 жители;
- Град Овидиу с население от 15 613 жители;
- Град Текиргьол с население от 8 073 жители.

Черноморското крайбрежие е формирано на север от пясъчни кордони, които разделят езерата от морето, а в южната част се издига стръмна скала, формирана от варовик и лъос с височина от 15-30 м. Отличителна черта на окръга е наличието на естествени езера и ливади, както и на лагуните (Олтина, Синое, Ташаул, Текиргьол, Мангалия).

### 1.2.2.3. Представяне на българската част от трансграничния регион

Българската част от трансграничния регион е с площ от 29 973 кв.км и



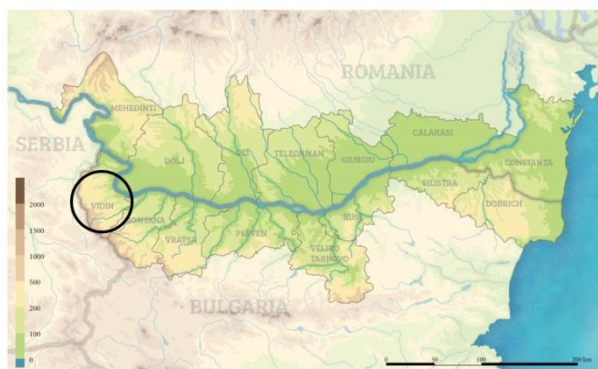


представлява 27% от площта на страната. Районът обхваща Дунавската равнина, заключена между Стара планина и река Дунав, като в източната част обхваща северната част на българския бряг на черноморското крайбрежие, част от източния дял на Стара планина, част от Лудогорието и Добруджа. Релефът е низинен като постепенно преминава от запад на изток в хълмисто-платовиден. Средната надморска височина е 178 м. Областите от дунавската равнина са с умерен континентален климат, с горещо лято и студена зима. Наблюдава се нахлуване на тропичен въздух, както и на арктичен през студеното полугодие.

Хидрографската мрежа е представена от р. Дунав. По-големи реки са Лом, Огоста, Искър, Осъм, Вит, Янтра. Повечето речни долини имат полегати леви и стръмни десни склонове, а крайните западни реки и реките в Добруджа са с ждреловидни долини.

## Област Видин

Схема 9. Местоположение на област Видин



Област Видин се намира в северозападната част на България и обхваща площ от 3033 кв. км, което представлява 2.73% от територията на страната.<sup>1</sup> На север областта граничи с Република Румъния, на запад е в съседство с Република Сърбия, на юг е оградена от Стара планина, а на изток граничи с област Монтана.

Естествената северна граница - река Дунав, обуславя възможността за преки връзки с всички страни от Дунавския басейн. Областта включва обширни площи с разнообразен релеф. В посока от североизток към северозапад се редуват части от следните морфографски единици: Дунавска хълмиста равнина, Предбалкан и Главна старопланинска верига, които обуславят постепенно увеличаване на надморската височина на релефа в същата посока. Обширните крайбрежни низини - Видинска и Арчаро-Орсойска, са едни от най-плодородните земи, превърнати в обработваеми площи. Наличните водни ресурси на територията на областта са формирани от повърхностни и подземни води. Реките Тимок и Дунав са естествената ни граница с Република Сърбия и Република Румъния. През областта преминават два Транс-европейски коридора: коридор №4 и коридор №7.

Територията на областта включва 140 населени места, обединени в 11 общини. Административен център е град Видин. Населението наброява 88 867 души, като градското население представлява 64% (56 918 души), а селското - 36% (31 949 души)<sup>2</sup>, населението в следните общини:

- Белоградчик - 5 861 души;
- Бойница - 1 077 души;

<sup>1</sup> По данни от баланса на територията на Агенцията по геодезия, картография и кадастър към Министерството на регионалното развитие и благоустройството. [http://www.cadastre.bg/ploshti\\_po\\_oblasti](http://www.cadastre.bg/ploshti_po_oblasti)

<sup>2</sup> Данни за население по области, общини, местоживее и пол на НСИ към 31.12.2016 г.



- Брегово - 4 808 души;
- Видин - 55 790 души;
- Грамада - 1 916 души;
- Димово - 5 845 души;
- Кула - 3 867 души;
- Макреш - 1 389 души;
- Ново село - 2 691 души;
- Ружинци - 3 766 души;
- Чупрене - 1 857 души;

## Област Монтана

Схема 10. Местоположение на област Монтана



Област Монтана се намира в северозападната част на България и е с обща площ от 3636 кв. км, което е 3,3 % от територията на Република България. Северна граница на областта е река Дунав, която е и държавна граница с Румъния, а на югозапад областта граничи със Сърбия, на юг е ограничена от северните склонове на Стара

планина. Съседна област в западна посока е Видин, в източна - област Враца и в южна посока - област София. През областта преминават два Транс-европейски коридора: коридор №4 и коридор №7.

Релефът на областта е разнообразен - низинно-равнинен, хълмисто-планински и котловинен. От север на юг в обхвата на областта попадат части от Орсойската крайдунавска низина, от Дунавската равнина, Предбалкана и Стара планина. В старопланинската част е и най-високата точка от територията на областта - връх Ком (2 016 м.) и са оформени котловинни полета и долинни понижения - Берковската котловина, Вършецкото долинно понижение. Речната мрежа включва реките Дунав, Огоста, Цибрица и Лом и техните притоци.

Територията на областта включва 130 населени места, обединени в 11 общини, 6 от които са с периферно, гранично положение и са с потенциал за осъществяване на трансгранично сътрудничество с общини от съседни страни - Сърбия и Румъния. Административен център на областта е град Монтана.

Населението наброява 134 669 души, като преобладава градското - 64% (85 751 души), а селското е 36% (48 918 души). Населението е разпределено в следните общини:

- Берковица - 16 951 души;
- Бойчиновци - 8 475 души;
- Брусарци - 4 531 души;
- Вълчедръм - 8 834 души;
- Вършец - 7 486 души;



- Георги Дамяново - 2 372 души;
- Лом - 25 568 души;
- Медковец - 3 731 души;
- Монтана - 49 267 души;
- Чипровци - 3 353 души;
- Якимово - 4 101 души;

## Област Враца

Схема 11. Местоположение на област Враца



Област Враца е разположена в северозападната част на Република България. Територията на област Враца заема 3620 кв.км, което представлява 1/26 част от територията на България. На север област Враца има граница с окръг Долж, Румъния по течението на река Дунав, която е и държавна граница

между Република България и Република Румъния. На запад областта граничи с област Монтана, на юг - със София област, а на изток - с областите Ловеч и Плевен. Област Враца има благоприятното географско разположение - близост до столицата, добри транспортни връзки, наличие на м два Транс-европейски транспортни коридори (коридор №4 и коридор №7), както и на ферибот Оряхово. Релефът е сравнително разнообразен - от равнинен по поречието на река Дунав, хълмист с преобладаваща надморска височина 150-300 м в посока север и на юг - планински, включващ Врачанската планина. Релефът е прорязан от редица напречни и надлъжни речни долини, образуващи сложно устроена долинна мрежа. През територията на областта преминават реките - Искър, Ботуня, Лева, Огоста, Скът и др.

В област Враца има общо 123 населени места, обединени в 10 общини. На територията на областта са разположени 8 града, които са и общински центрове. Административен център на областта е град Враца. Населението на Област Враца е 168 727 души, от които 98 139 души (58%) живеят в градовете, а 70 588 души (42%)-в селата. Населението е разпределено в следните общини:

- Борован - 5 376 души;
- Бяла Слатина - 22 470 души;
- Враца - 65 905 души;
- Козлодуй - 19 738 души;
- Криводол - 8 977 души;
- Мездра - 19 427 души;
- Мизия - 6 520 души;
- Оряхово - 10 065 души;
- Роман - 5 772 души;
- Хайредин - 4 477 души.

## Област Плевен



Схема 12. Местоположение на област Плевен



Област Плевен е разположена в централната част на Северна България с площ 4653 кв. км, представляващи 3.9% от територията на страната. На север опира до р. Дунав, на изток е с общи граници с област Велико Търново, на юг - с област Ловеч и на запад - с област Враца.

Релефът е равнинно-хълмист. Тук попадат части от Дунавската равнина (сред които се открояват Плевенските височини), както и най-северните разклонения на Предбалкана. Релефът е дълбоко разчленен от широките долини на реките Искър, Вит и Осъм, които се вливат в р. Дунав. През територията на областта преминават важни отсечки от националната транспортна пътна и железопътна инфраструктура. Тя се пресича от участък от главната ж.п. линия София-Варна и от първокласен път Е -83 (Русе - Плевен - Ботевград). С регионално (надобластно значение) са и меридионалната ж.п. линия Свищов-Троян и второкласните пътища II-11, II-13 и II-35 (Бяла - Плевен - Троян - Карлово). Граничното положение на област Плевен и принадлежността ѝ към Българското Дунавско крайбрежие (72 километров излаз) с 4 малки речни пристанища (гр. Никопол, с. Сомовит, с. Загражден и с. Байкал) е благоприятен фактор за осъществяване на трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на р. Дунав.

В областта има 25 населени места, разпределени в 11 общини. Административен център на областта е град Плевен. Населението наброява 248 138 души, от което близо 67% (165 060 души) живеят в градовете, а 33% (83 078 души) живеят в селата. Населението е разпределено в следните общини:

- Белене - 8 983 души;
- Гулянци - 10 875 души;
- Долна Митрополия - 18 511 души;
- Долни Дъбник - 11 002 души;
- Искър - 6 287 души;
- Кнежа - 12 613 души;
- Левски - 18 149 души;
- Никопол - 8 332 души;
- Плевен - 122 181 души;
- Пордим - 5 763 души;
- Червен бряг - 25 442 души.

### Област Велико Търново

Схема 13. Местоположение на област Велико Търново

Област Велико Търново е





разположена в централната част на Северна България върху площ от 4662 кв.км (4.2% от територията на страната). Принадлежността ѝ към Българското Дунавско крайбрежие е благоприятен фактор за осъществяване на трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на р. Дунав.

Релефът в северната част е низинно-равнинен, а на юг - хълмисто-платовиден и планински. Речната мрежа в областта е добре развита. Реките са притоци главно на р. Янтра и Росица. Област Велико Търново се обслужва от два Пан-европейски транспортни коридори - № 7 и № 9. На територията на областта не са изградени автомагистрала и скоростни пътища, но трасето на бъдещата АМ „Хемус“ (София-Варна) през нея. От важно национално значение е доизграждането и модернизацията на крайдунавския крайбрежен път от Видин до Силистра, който е предвиден в Дунавската стратегия на Европейския съюз. През територията на областта преминават международните пътища: първокласен път I-3 Русе - Бяла - Плевен - София (Е83); първокласен път I-4 Ябланица - Велико Търново - Шумен; първокласен път I-5 Русе/Бяла - Велико Търново - Стара Загора -Кърджали -граница Гърция (Е85), формиращ направлението на ОЕТК №9.

В областта има 89 населени места, формиращи 10 общини. На територията на областта са разположени 14 града, повечето от които са общински центрове. От тях 3 града (Велико Търново, Горна Оряховица и Свищов) са в категорията на средните градове, а 1 - в категорията на малките - Павликени. Административен център е град Велико Търново. Населението на областта е 242 259 души, от които 70% (169 869 души) живеят в градовете, а 30% (72 390 души) живеят в селата. Населението е разпределено в следните общини:

- Велико Търново - 87 181 души;
- Горна Оряховица - 43 123 души;
- Елена - 8 798 души;
- Златарица - 3 799 души;
- Лясковец - 12 419 души;
- Павликени - 21 744 души;
- Полски Тръмбеш - 13 054 души;
- Свищов - 37 761 души;
- Стражица - 12 006 души;
- Сухиндол - 2 374 души;

## Област Русе

Схема 14. Местоположение на област Русе



Област Русе е разположена в Северна България с площ от 2803 кв.км (2.8 % от територията на страната). Северната граница на областта преминава по поречието на р. Дунав и съвпада с държавната граница с Румъния, където областта граничи с Гюргево. Принадлежността както към Дунавския макрорегион, така и към Черноморския регион

съществено благоприятства нейното социално-икономическо развитие. В област Русе е първото мостово съоръжение през р. Дунав - Дунав мост. По него минават железопътен и автомобилен транспорт и разстоянието от град Русе до румънската столица Букурещ е само 72 км. На територията на областта се пресичат два от деветте европейски транспортни коридора - №7 (Дунавската водна магистрала) и №9 Сухоземен транспортен коридор, свързващ Балтийско с Егейско море); преминават жп линиите Русе-Подкова (главна жп линия №4) и Русе-Каспичан (главна жп линия №9), осъществяващи връзката на българска територия между р. Дунав и Черно море (продължавайки по главна жп линия №2 до Варна), както и път I-5 (E85) Русе-Велико Търново, път 1-2 Русе-Варна (E70) и път I-21 Русе-Силистра.

Във физикогеографско отношение релефът е преобладаващо низинен и равнинно-хълмист, което благоприятства цялостното развитие на техническата инфраструктура. Областта е разположена на основния воден път на страната - река Дунав, който представлява най-значимият хидроресурс в региона. Реките Русенски Лом (с началните си притоци Бански, Черни, Бели и Малки Лом) и Янтра (в областта влиза само долното ѝ течение) имат ограничено стопанско ползване, поради особеностите на климата и карстовата основа.

Областта се състои от 8 общини, с общо 83 населени места, от които 9 са градове и 74 села. Административен център е град Русе. Населението на Област Русе е 223 489 души, като 78% е градското население (173 505 души) и 22% е селското население (49 984 души). Населението е разпределено в следните общини:

- Борово - 5 440 души;
- Бяла - 12 319 души;
- Ветово - 11 620 души;
- Две могили - 8 494 души;
- Иваново - 8 519 души;
- Русе - 161 838 души;
- Сливо поле - 10 085 души;
- Ценово - 5 174 души;

## Област Силистра

Схема 15. Местоположение на област Силистра

Област Силистра се намира в





Североизточна България, в равнинния район, част от Добруджа. Територията на областта обхваща 2846 кв.км (2.6% от територията на страната). Територията граничи с Румъния по протежението на десния бряг на р.Дунав, както и сухопътно с община Остров (Румъния). На запад и югозапад граничи с областите Русе и

Разград, а на юг и югоизток с Шумен и Добрич. Изградената инфраструктура на пристанища Силистра и Тутракан осигуряват връзките на страната чрез река Дунав със средноевропейските страни на запад и чрез делтата на р. Дунав - на изток. През територията на областта преминава единствено европейски транспортен коридор № 7 по северната граница на областта и страната. Автомагистрала и/или скоростни пътища липсват. 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/, провеждайки транзитните потоци между Турция и Румъния и страните от ОНД. Пътят „включва“ областта в националната транспортна мрежа и е основна връзка към София, Южна България и Черноморието. Освен река Дунав в областта няма пълноводни реки. Съществува само едно значимо изкуствено водно тяло - язовир Антимово, община Тутракан, както и някои плитки еутрофни езера, с най-голямо значение, от които е езерото Сребърна.

В областта се включват 118 населени места - 5 градове и 113 села, формиращи 7 общини. Административен център е град Силистра. Населението на Област Силистра е 111 957 души, като 44% е градското население (49 620 души), а 56% е селското население (62 337 души). Населението е разпределено в следните общини:

- Алфатар - 2 704 души;
- Главиница - 10 243 души;
- Дулово - 27 643 души;
- Кайнарджа - 5 115 души;
- Силистра - 47 130 души;
- Ситово - 5 110 души;
- Тутракан - 14 012 души.

## Област Добрич

Схема 16. Местоположение на област Добрич



Област Добрич е разположена в северната част на Североизточен район и заема площ от 4720 кв. км (4,24% от територията на Република България) и е с административни граници: на север - Република Румъния; на юг - областите Варна и Шумен; на изток - Черно море; на

запад - област Силистра. По характера на релефа районът е равнинен, слабо вълнообразен, нарязан от дълбоки суходоллия. Територията на областта обхваща източната част на най-северната геоморфоложка област на страната - Дунавската хълмиста равнина. Заема част от източната висока и платовидна подобласт - Провадийско Лудогорско - Добруджанската. Отличителното за нея е низинен и хълмисто-платовиден релеф. Областта се характеризира с най - малка гъстота на речната мрежа, обусловена от полския релеф, голямата инфилтрационна способност на скалите и сравнително малкото валежи.

Територията на област Добрич остава встрани от основните транспортни коридори „Север- Юг“ и „Изток- Запад“, но крайбрежният път I-9 граница Румъния - Дуранкулак - Шабла - Каварна - Балчик - Варна, с Европейска категоризация E87 е част от Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T. През област Добрич преминава и ж.п. линията Констанца- Варна, която е връзка между Русия, Украйна и Молдова с Република Турция.

Област Добрич включва в състава си 8 общини (215 населени места, от които 6 града). Административен център на областта е град Добрич. Населението на Област Добрич 178 438 е души, от които 123 051 души (69%) е градското население, а 55 387 души (31%) е селското население. То е разпределено в следните общини:

- Балчик - 19 875 души;
- Генерал Тошево - 13 595 души;
- Добрич - 20 882 души;
- Добрич - град - 85 402 души;
- Каварна - 14 394 души;
- Крушари - 4 126 души;
- Тервел - 15 554 души;
- Шабла - 4 610 души.

### 1.3. Политически и правен контекст

Настоящото предварително проучване отразява транспортната политика на Европейския съюз, на Република България и на Република Румъния по отношение използването 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.<sup>3</sup>

Предварителното проучване е съобразено със съответните стратегически и нормативни документи.

### 1.3.1. Общностна нормативна рамка

Основният европейски стратегически документ е Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г. Бялата книга предлага глобален поглед върху развитието на транспортния сектор и има за цел да очертае дългосрочна стратегия, която до 2050 г. да превърне транспортната система на ЕС в устойчива и конкурентоспособна система. Ключовите мерки са по-подробно представени в придружаващия работен документ (SEC(2011)391 окончателен).

Концепцията на ЕК за бъдещето на транспорта е представена във втората част на Бялата книга като акцентът е поставен на една основна цел: намаляване емисиите на парникови газове в областта на транспорта с 60 % до 2050 г. Посочени са десет конкретни измерения на тази цел, които да залегнат като основа на бъдещите политически инициативи и които най-общо са насочени към развиването и внедряването на устойчиви горива и системи за задвижване, към оптимизирането на мултимодалните логистични вериги и към повишаването на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи и пазарни стимули. Една от инициативите е свързана със създаване на единно европейско транспортно пространство: *„Единното европейско транспортно пространство трябва да улесни придвижването на граждани и товари, да намали разходите и увеличи устойчивостта на европейския транспорт. Единното европейско небе трябва да се въведе както е предвидено и още през 2011 г. Комисията ще се занимае с капацитета и качеството на летищата. Областта, в която все още се наблюдават най-явните затруднения, е вътрешният пазар на услуги в железопътния сектор, чието завършване трябва да стане приоритет, за да се постигне Единно европейско железопътно пространство. Това включва и премахването на технически, административни и правни пречки, които все още препятстват влизането на националните железопътни пазари. По-нататъшната интеграция на пазара за пътни товарни превози ще направи пътния транспорт по-ефективен и конкурентоспособен. В областта на морското корабоплаване, „синият пояс“ в моретата около Европа ще опрости формалностите за кораби, пътуващи между европейски пристанища и трябва да се създаде подходяща рамка, която да поеме европейските задачи в областта на вътрешния воден транспорт. Пазарният достъп до пристанищата трябва да се подобри още повече.“*<sup>4</sup>

<sup>3</sup> [ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm)

<sup>4</sup> Брюксел, 28.3.2011, COM(2011) 144 окончателен, Бяла книга



**Стратегия „Европа 2020“** е визира три подсилващи се взаимно приоритета: интелигентен растеж: изграждане на икономика, основаваща се на знания и иновации; устойчив растеж: насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите; приобщаващ растеж: стимулиране на икономика с високи равнища на заетост, която да доведе до социално и териториално сближаване. Тези три приоритета трябва да помогнат на ЕС и държавите-членки да постигнат високи нива на заетост, производителност и социално единство.<sup>5</sup> Изведени са седем инициативи, чрез които ще се постигне изпълнение на целите. Инициативата „Европа за ефективно използване на ресурсите“ има за цел да премахне връзката между икономическия растеж и използваните ресурси, да подкрепи преминаването към нисковъглеродна икономика, да увеличи приложението на възобновяеми енергийни източници, да модернизира транспортния сектор и да стимулира енергийната ефективност. На национално равнище държавите-членки трябва: да развият интелигентни, усъвършенствани и изцяло свързани помежду си транспортни и енергийни инфраструктури и да използват напълно ИКТ; да осигурят координирано изпълнение на инфраструктурни проекти, в рамките на основната мрежа на ЕС, които допринасят значително за ефективността на цялата транспортна система на ЕС.

„Хоризонт 2020“ е най-голямата европейска програма за научни изследвания и иновации за периода 2014 - 2020 г. Приоритет „Обществени предизвикателства“ подкрепя научни изследвания и иновации в области като климат, околна среда и транспорт. Целевата инвестиция е насочена към развитието на интелигентен, екологосъобразен и интегриран транспорт.<sup>6</sup>

Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета.<sup>7</sup>

В Регламента са определени единадесет тематични цели за ЕСИФ и Обща стратегическа рамка на ЕС (ОСР). За всяка от тематичните цели са определени основни цели, които трябва да се постигнат, ключови действия за всеки фонд по ОСР и съответните общи принципи за изпълнение за да се гарантира ефективно и ефикасно използване на фондовете. Пряко свързана с транспортния сектор е тематична цел 7 „Насърчаване на устойчивия транспорт и премахване на участъците с недостатъчен капацитет във всички ключови мрежови инфраструктури“.

В Приложение 1 към регламента е представена общата стратегическа

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:2020:FIN:BG:PDF>

<sup>6</sup> <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en>

<sup>7</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1303>



рамка (ОСР), която осигурява основата за по-добра координация между ЕСИФ и другите инструменти на ЕС. Рамката осигурява източник на стратегически насоки, които държавите членки и регионите да прилагат при програмирането на фондовете с оглед на специфичните си потребности, възможности и предизвикателства.

**Регламент № 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.**

С регламента се определят насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа и са дефинираните цели, 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.)

**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 финансира проекти, които попълват липсващите звена в енергийната, транспортната и цифровата структура на Европа. Инструментът също така помага европейската икономика да стане по-зелена, като насърчава по-чистите видове транспорт, високоскоростните широколентови връзки и по-лесното използване на енергия от възобновяеми източници в съответствие със стратегията „Европа 2020“. По МСЕ „Транспортен сектор“ ще бъдат съфинансирани проекти по TEN-T и проекти от „общ интерес“, като например инфраструктурни проекти с висока добавена стойност за ЕС. Тези инфраструктурни инвестиции могат да работят заедно с проекти, финансирани от ЕФРР, КФ и ЕЗФРСР, засягащи други части на основната мрежа TEN-T, както и разширената мрежа.

### **1.3.2. Национални стратегически документи на Република Румъния**

- **Общ генерален план за транспорта на Румъния АЕСОМ, Министерство на транспорта, 2016г.;**
- **План за регионално развитие югоизток 2014-2020, Югоизточна Агенция за регионално развитие 2014г.;**
- **Стратегия за интермодалния транспорт в Румъния 2020 г. - Министерство на транспорта и инфраструктурата, май 2011 г.;**
- **Национална стратегия за регионално развитие за периода 2014-2020 г., Министерство на регионалното развитие и публична администрация,**





Букурещ, 2013.

### **1.3.3. Национални стратегически документи на Република България**

**Националната стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012 - 2022 г.**

Националната стратегия за регионално развитие (НСРР) за периода 2012 - 2022 г. е основният документ, който определя стратегическата рамка на държавната политика за постигане на балансирано и устойчиво развитие на районите на страната и за преодоляване на вътрешнорегионалните и междурегионалните различия/неравенства в контекста на обобщевропейската политика за сближаване и постигане на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж.

Документът определя специфичните цели, кореспондиращи с развитие на транспортната мрежа:

- **Специфична цел 1: Подобряване на свързаността на районите в международен план - с големите градски центрове в съседните страни.**

Подобряването на свързаността на районите в национален и европейски план зависи пряко от усъвършенстване на мрежата на коридорите от трансевропейската транспортна мрежа TEN-T и на друга транспортна инфраструктура от европейско и национално значение. От значение за постигане на по-добра свързаност с големите градове в съседни страни, в рамките на българската част от трансграничния регион са скоростен път „София-Видин“ за Будапеща, АМ „Хемус“ и скоростен път „Велико Търново - Русе“ за Букурещ.

- **Специфична цел 2: Подобряване на транспортната свързаност в национален план, чрез развитие на пътната инфраструктура с регионално значение.**

Предвижда се да се обърне специално внимание на второкласните пътища преминаващи паралелно на брега на р. Дунав и свързващи дунавските общини една с друга. Посочените пътни връзки имат важна роля за разширяване на процеса на сътрудничество между общините в двете неформални териториални общности, на основа решаването на сходните им проблеми и използването на потенциала на граничния район за развитие и сътрудничество.

- **Специфична цел 3: Развитие на връзките „град-район“ и подобряване на достъпа до културни ценности, логистичните центрове, местата за рекреация и туризъм, производствените и бизнес зоните в районите.**

Връзките на града-център с околните територии, които са под прякото му





въздействие, често надхвърлят границите на града и общината и се простират и по-далече в рамките на зоната на далечно влияние. Взаимната обвързаност се проявява за големия град с предоставяне на места за производствени и логистични зони, места за рекреация и туризъм, за посещение на недвижими културни ценности, събития и др. Тази взаимна обвързаност изисква подобряване на транспортната достъпност от малките градове и села в периферията към главните транспортни оси и чрез тях към града-център. Дейностите по специфичната цел предвиждат реконструкция и изграждане на общинската пътна мрежа, осигуряваща или подобряваща достъпа до местата за предоставяне на публични услуги.

## Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020г.

Формулираната в Стратегията мисия на транспортния сектор е „да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като: осигурява ефикасен (с максимални ползи), ефективен (с минимални разходи) и устойчив (с минимални външни влияния) транспорт; подпомага балансираното регионално развитие; съдейства за пълноценното интегриране на страната в Европейските структури, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал.

Стратегическите цели на политиката в транспортния сектор до 2020 г. са:

- Постигане на икономическа ефективност;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Подобряване на регионалното и социално развитие и обвързаност.

Стратегическите приоритети на транспортния сектор до 2020 г. са:

- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Интегриране на българската транспортна система в европейската;
- Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция на транспортния пазар. Осигуряване на добра бизнес среда;
- Осигуряване на адекватно финансиране за функциониране и развитие на транспортния сектор. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове;
- Ограничаване негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Постигане на висока степен на безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и лесно достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Стратегическият документ определя и основните приоритети и мерки, които е необходимо да се изпълняват до 2020 г. Визията е към 2020 г. Република България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен и безопасен транспорт.



## Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. е най-актуалният стратегически документ, свързан с развитие на транспорта. Приет с Решение № 336 на Министерския съвет от 23.06.2017 г. и представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и рамка за инвестиции в транспорта. Документът е съобразен с изискванията за обхват, структура и съдържание на всеобхватен транспортен план и отговаря на приложимите тематични предварителни условия за ЕСИФ за периода 2014-2020 г., поети като ангажимент в Споразумението за партньорство с Република България.

Стратегията определя приноса на Република България към Единното европейско транспортно пространство в съответствие с Общите приоритети, съгласно член 10 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета, включително приоритети за инвестиции в основната и разширената TEN-T мрежа и във второстепенната свързаност.

С разработването на Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. са постигнати следните специфични цели: Създадена е база данни, необходима за целите на анализите на транспортния сектор, за прогнозиране на развитието на транспортната система и за разработване на национален транспортен модел; Извършен е детайлен анализ на нуждите на транспортния сектор, включващ автомобилен, железопътен, вътрешноводен, морски, въздушен и интермодален транспорт; Разработен е Национален мултимодален транспортен модел; Дефинирани са национални стратегически цели и стратегически приоритети; Формулирани са подходящи мерки за постигане на набелязаните цели; Предложен е списък с реалистични проекти, предвидени за съфинансиране от КФ и ЕФРР (със съответните времеви график, бюджет и източници на финансиране); На база извършени анализи са предложени мерки за развитие на административния капацитет на бенефициентите за подготовка и изпълнение на предвидените проекти; Изготвена е Стратегическа екологична оценка (СЕО) на Интегрирана Транспортна Стратегия в периода до 2030, съгласно изискванията на чл. 29, ал. 1 на Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми, която е одобрена от МОСВ. Становището по ЕО № 1-1/2017 на МОСВ и заложените в него условия и мерки са неотменна част от ИТС, и в частност - Доклад 7 на ИТС. Те ще бъдат прилагани към всички планове, програми, проекти и инвестиционни предложения, относими към или произтичащи от стратегията и ще бъдат съобразявани при техните етапи на изготвяне и реализация.

## Национална програма за развитие: България 2020

НПР БГ2020 е водещият стратегически и програмен документ, който конкретизира целите на политиките за развитие на страната до 2020 г., както на националните политики, така и на политиките на ЕС. Обхватът на документа е обусловен както от националната, така и от европейската стратегическа рамка и тяхната съгласуваност. Визията е към 2020 г. България да е държава с конкурентоспособна икономика, осигуряваща условия за пълноценна социална,



творческа и професионална реализация на личността чрез интелигентен, устойчив, приобщаващ и териториално балансиран икономически растеж. Дефинирани са три основни стратегически цели и осем стратегически приоритета.

Непосредствено с транспортния сектор са свързани стратегическа цел 2 „Изграждане на инфраструктурни мрежи, осигуряващи оптимални условия за развитие на икономиката и качествена и здравословна околна среда за населението“. Към разглежданата тема пряко отношение има приоритет 8: Подобряване на транспортната свързаност и достъпа до пазари. Приоритетът е свързан с изграждането и реконструкцията на транспортната инфраструктура и създаването на оптимални условия за развитие на икономиката, за подобряване на достъпа до пазари, за ограничаване на замърсяването на околната среда. Стратегическите инвестиции в сектора на транспорта ще допринесат за неговото реструктуриране, за въвеждане на принципите на доброто управление, за ресурсната ефективност и за повишаване на конкурентоспособността на икономиката.

Бързото развитие на транспортната инфраструктура е основно условие за генериране и поддържане на висок икономически растеж, за балансирано развитие и предпоставка за привличане и оползотворяване на местните, националните и чуждестранните частни инвестиции.

## **Национална програма за реформи**

Националната програма за реформи (НПР) е изготвена в изпълнение на стратегия „Европа 2020“ и в рамките на инструмента за по-добра координация на икономическите политики в ЕС - „Европейски семестър“. Документът включва мерки за изпълнение на препоръките и отстраняване на констатираните пропуски в Националния доклад за България и политики за повишаване на конкурентоспособността на икономиката. Направен е преглед на изпълнението на националните цели по Стратегия „Европа 2020“ към които се отнасят увеличаване на дела на енергията от ВИ в брутното крайно енергийно потребление на транспорта, потребление на електрическа енергия и биогорива от ново поколение и ограничаване на увеличението на нивата на парникови газове (GHG). Представена е връзката между приоритетите във финансирането на ЕСИФ за периода 2014-2020 г. с идентифицираните предизвикателства в Националния доклад за България за 2016 г., СП за 2015 г. и изпълнението на националните цели по Стратегия „Европа 2020“. В мерките на политиката е предвидено подобряване на транспортната инфраструктура и насърчаване на устойчивата градска мобилност.

## **Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“**

Стратегията на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТИ) 2014-2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007-2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано.



В ОПТТИ са формулирани следните приоритетни оси:

- „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;
- „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“;
- „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“;
- „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“;
- „Техническа помощ“.

Наред с предвидените по ОПТТИ 2014-2020 инвестиции, за посрещане на част от нуждите ще бъдат ползвани възможностите на ПЧП, по-специално за развитието на летища и пристанища. Инвестициите, свързани с развитието на въздушния, речния и морския транспорт, предвидени за финансиране по ОПТТИ, са насочени изцяло към създаване и/или развитие на интелигентни системи за подобряване на услугите и управлението на въздушния, речния и морския транспорт. За постигане на общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. и съответно на инвестиционните приоритети са формулирани седем специфични цели:

- Първата специфична цел е „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа“;
- Втората специфична цел е „Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“;
- Третата специфична цел е „Увеличение на използването на интермодален транспорт“;
- Четвъртата специфична цел е „Увеличение на използването на метро“;
- Петата специфична цел е „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи“;
- Шестата специфична цел е „Подобряване на управлението на железопътната мрежа“;
- Седмата специфична цел е „Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа“.

## 1.4. Подход, принципи и критерии

Процесът на разработване на предварителното проучване премина през три основни етапа: Подготвителен - в който се планира и организира работа на екипа; Същностен - в който се извършиха дейностите по същество, съобразно изискванията на Възложителя и Финален - който съдържа финален доклад за дейността „предварително проучване“.

Освен тези основни етапи в процеса на работа по предварителното проучване са осъществени пакет от хоризонтални дейности по съгласуване, координация, отчетност и управление на Договора.



Разработването на предварителното проучване се основава на „стратегическия подход“, „интегрирания подход“, „териториалния подход“, както и на „ориентирания към резултатите подход“. Стремешът е към концентрация на обхвата на разработката върху постигането на конкретния резултат. Проучен е пакет от действащи нормативни, стратегически и планови документи на европейско, национално регионално и местно ниво, секторни стратегии и програми, свързани с развитието на транспорта, статистически данни (НСИ и Евростат).

Основните принципи, приложени в процеса на работа са: сътрудничество; ефективна организация на работата на екипа; партньорство; отговорност; спазване на сроковете и др.

За целите на интегрирането на двете части от предварителното проучване (българска и румънска) бяха разработени Методически насоки за изготвяне на предварителното проучване в трансграничния регион Румъния-България на база определени критерии, приложими в работата на екипите от Румъния и България. Систематизирането, групирането и обобщаването на информацията бе осъществено по предварително зададени критерии - вид транспорт: автомобилен транспорт; воден транспорт (речен, морски); железопътен транспорт и въздушен транспорт) и вид трафик: пътнически и товарен. Прилагането на методическите указания подпомогна процеса на анализиране на проблемите на достъпността, ефективността, екологичността и безопасността на транспортната система в региона, анализиране на състоянието на интермодалните възли/връзки в трансграничния регион Румъния-България и разработване на варианти за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България чрез укрепване на интермодалните връзки.

## 1.5. Процес на разработване на предварителното проучване

Ключовите моменти при разработването на предварителното проучване обхващат:

- постигане на съответствие и взаимодействие с европейската политика за бъдещото развитие на Трансевропейските транспортни мрежи, както и тяхната роля за определянето на приоритетни коридори с национално и европейско значение, диференцираната подкрепа за развитие на определени видове транспорт, източници на финансиране и т.н., които ще определят усъвършенстването и функционирането на интегрирана и единна транспортна мрежа в европейското пространство;
- постигане на съответствие и взаимодействие с националните, регионалните, областните и общински стратегически документи за развитие на територията, в частта, свързана с транспортната инфраструктура и развитие на TEN-T мрежата;
- съобразяване с планираните териториални измерения, съответстващи на потенциала и перспективите за развитие на територията, отразени в стратегически документи на Румъния и България;



- прилагане на действащата нормативна уредба в Румъния и България;
- координация и взаимодействие със заинтересованите страни и партньори в работния процес и осигуряване на публичност, прозрачност и информация при изготвяне на предварителното проучване;
- използване на данни от надеждни източници на информация;

Предварителното проучване съдържа анализ на текущото състояние на транспортната система в българската част от трансграничния регион Румъния-България. Направен е преглед на транспортната инфраструктура на четирите основни вида транспорт: автомобилен, воден (речен, морски), железопътен и въздушен. Изготвен е фактически, икономически и финансов анализ на трафика: пътнически и товарен транспорт; изследвано е въздействието върху околната среда на различните видове транспорт и е анализирана транспортната безопасност. При направения преглед на развитието на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е установено мястото на трансграничния регион Румъния-България в нея. Представен е преглед на приложимото национално и европейско законодателство в областта на транспорта.

Изготвен е анализ на състоянието на интермодалните възли/връзки в трансграничния регион Румъния-България, както и проучване и анализ на добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата.

Във финалния доклад е представен избрания вариант за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България чрез укрепване на интермодалните връзки, вкл. фактически, икономически и финансов анализ; представени са прогнози за въздействието върху околната среда, за безопасността и сигурността и социални прогнози.

Във финалния доклад са отразени становищата на заинтересованите страни, взели участие при проведените 4 (четири) кръгли маси - две на територията на българската част и две на територията на румънската част от трансграничния регион Румъния-България.





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ГЛАВА II. АНАЛИЗ НА ТЕКУЩОТО СЪСТОЯНИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ- БЪЛГАРИЯ



## 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 е от два коридора ТЕН-Т, 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.

**Морската граница** е с дължина 22.2 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, Днепър, Днестър и др. Немалък дял в замърсяването имат и отпадъчните крайбрежни води. Поради ограничената самопречиствателна способност на морето, силно е намалено 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 предсавлява 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	ферибот
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 г. е повишена мобилност и взаимовръзка в трансграничния регион - 169 км построени/модернизирани пътища, обслужващи около 500 000 души.<sup>8</sup> 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.<sup>9</sup> 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

<sup>8</sup> Междинен доклад относно приключването на програмите, съфинансирани със средства на Европейския съюз и на страните от Европейското икономическо пространство през програмен период 2007 - 2013 г., както и постигнатия напредък по програмите за програмен период 2014 - 2020 г. (по данни към 30 юни 2016 г.)

<sup>9</sup> <http://www.brcci.eu/problemi-pri-preminavane-na-gkpp-bulgaria-romania>

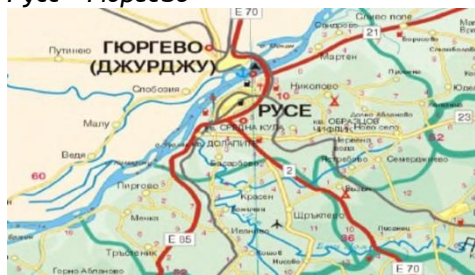


линии, които частично биха могли да отнемат трафика от Дунав мост при Русе-Гюргево. БРТПП разполага с информация за съществуващ интерес и готовност от страна на инвеститори, но е необходима координация за обследване на възможностите и организиране на контролно-пропускателните пунктове.

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

### Транспортна връзка Вид транспорт

Схема 17. Карта на Дунав мост Русе - Гюргево<sup>10</sup>



#### 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

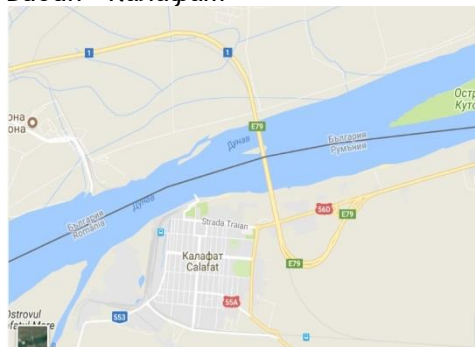
зоната на ГКПП Дунав мост е в изключително лошото състояние и се нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация. Самият мост има остра нужда от основен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

### Свързваща инфраструктура:

**България:** първокласен път I-5 (E85 Русе - В.Търново), първокласен път I-2 (E70 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 18. Карта на Дунав мост 2, Видин - Калафат<sup>11</sup>



#### 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 нива.

<sup>10</sup> Областна стратегия за развитие на Област Русе 2014 - 2020 г.

<sup>11</sup> <http://www.vidincalafatbridge.bg/bg/page/115>





## 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 (Е70) 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 19. Маршрут България - Румъния през фериботна връзка Оряхово - Бекет<sup>12</sup>



#### 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.

#### Транспортна връзка Вид транспорт

#### Никопол - Турну Мъгуреле Ферибот

<sup>12</sup> <http://www.ferry.bg/>



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 минути. 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

Схема 20. Маршрут България - Румъния през фериботна връзка Свищов - Зимнича<sup>13</sup>



#### Свищов - Зимнича

##### Ферибот

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 Близкия 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 главен път София - Русе при с. Българене за Свищов.

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

### 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

<sup>13</sup> <http://www.ferry.bg/>



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 21. Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния - България<sup>14</sup>



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

<sup>14</sup> Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България, 2015



под средното на страните от УЕ (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 22. 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, които 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. Важни пътища за обществен транспорт, преминаващи през окръг Мехединци

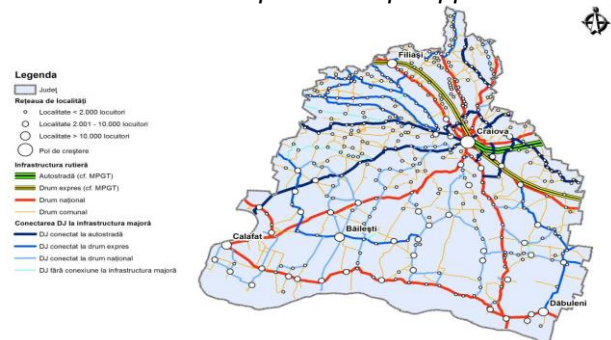
Път	Вид	Сектор	Дължина сектор	Единица	Качество
E70 (DN6)	Европейски	Дробета Турну Северин-Арджинеш (река Жиу )	69.5	км	Отлично
DN 56A	Национален главен	Симиан-Салчия	62	км	Отлично
DN 56C	Национален второстепенен	Бурила Маре-Салчия	60.4	км	Посредствен
DJ 562	Окръжен	Обарсия де камп-Дарвар	16	км	-
DJ 562A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



## 1.2.1.2. Окръг Долж

### Представяне

Схема 23. 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-Робанеш	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 (E70, E79) 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 (E 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 модернизирани, 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 10 675 км, което представлява 13,1% от пътищата на страната, заемайки шесто място по дължината на държавните пътища - 2 117 км, което е 12,8% от държавните пътища и пето място по отношение дължината на окръжни и общински пътища - 8 558 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

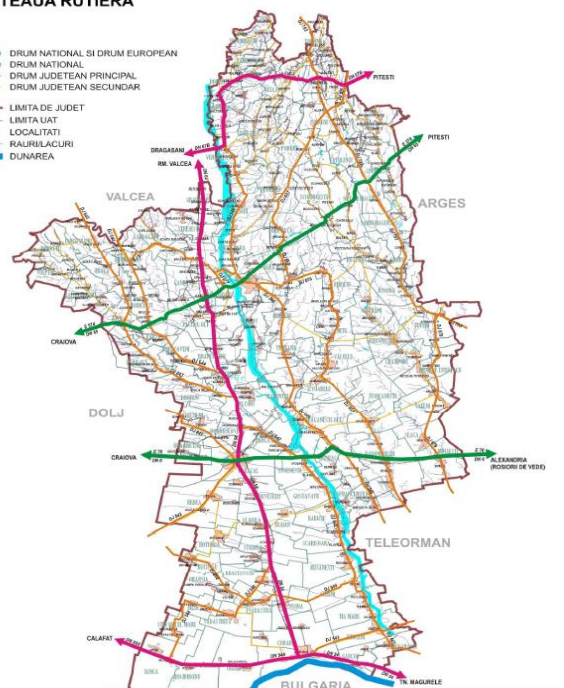
Най-важните обществени пътища, които пресичат окръг Олт и които осъществяват връзките между най-важните точки на европейските и държавните пътища са представени в таблицата по-долу.

Таблица 5. 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 - Джувараш	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 - Джувараш	60 км	Посредствен (Добрословен - Стоенещ)

Схема 24. Пътни карта на Окръг Олт

RETEAUA RUTIERA



Дължината на обществените пътища в окръг Олт е 2095 км, което представлява 2.57% от всички обществени пътища на Румъния, които са 81 693 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 44 и меридиан 25, 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:

- E70 - 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 - Драганец;
- Власка; Драганец 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. 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- Славитец- Турну Магуреле	32.7 км	
DJ653	Окръжен	Путинеу- Крангу	14 км	
DJ504	Окръжен	Александрия- Марзанец	24.8 км	Отличен (Александрия- чернету), Много лош(Чернету- Марзанец)
DJ506	Окръжен	Витанец- Марзанец-Бужору	40.5 км	

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

Фигура 1. Състояние на обществените пътища в окръг Телеорман



#### 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. 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	Plopsoru - 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 Михайлеш, 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 1 311 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.

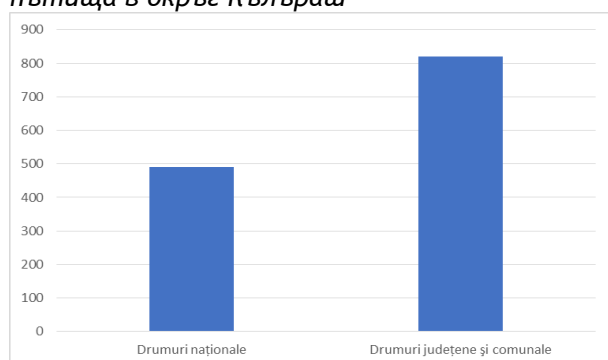
Таблица 8. Важни пътища за обществен транспорт, минаващи през окръг Кълъраш

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- Щефан 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 модернизиране 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. 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-Негрещ-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 5 461 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	Автомагистрали	Първо-класни	Второ-класни	Третокласни пътища и пътни връзки при кръстовища и възли
Общо за страната	19902	740	2983	4028	12151
Българска част на трансграничния 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 км). 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 TEN-T 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.<sup>15</sup>

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

Дължината на РПМ на 1000 жители /души население е показател, който е

<sup>15</sup> <http://www.regionalprofiles.bg/bg/research-2016/>



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 5 434 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)<sup>16</sup>

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	-	-	-	-

Средно за страната по показател „дължината на пътищата от РПМ на 1 000 души население по области“ се е увеличил от 2.54 км/ 1 000 души на 2.78 км/ 1 000 души население. С най-голяма дължина (км) от мрежата на 1 000 души население е област Видин (6.74).

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 Русе, Враца, Велико Търново. Най-значителен е техният дял от РМП в област Русе, където 2.9% са пътища без настилка.

Схема 25. Състояние на пътищата по Състоянието на пътищата по области области в България<sup>17</sup>

<sup>16</sup> НСИ, Републиканска пътна мрежа според вида на настилката към 31.12.2016

<sup>17</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



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.<sup>18</sup> 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 една 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 фуги; 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 фуги; корозирали отводнителни улеи; липсва осветление, захранващи ел.	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.

<sup>18</sup> Доклад относно състояние на тунелите по РПМ, АПИ, 2017 г.

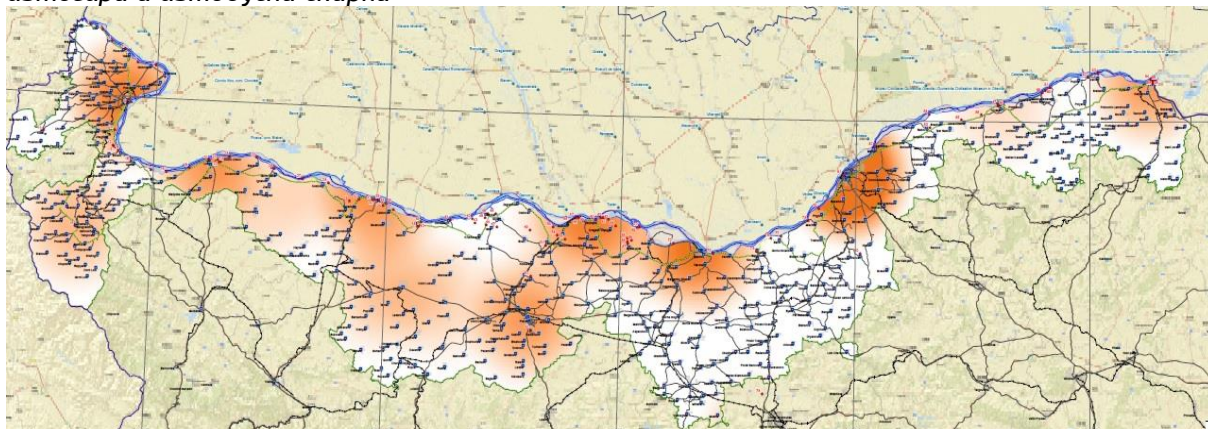


						табла.		
3	Враца	II-16	5+580	12	1	Пробив на хидроизолацията , наличие на издуване на торкрет бетона на местата с течове и начало на образуване на ледени висулки по дължина на свода. Последен пемонт - 2016г.	СЪЩЕСТВЕН РИСК	Постоянно наблюдение и отстраняване на ледени висулки и нестабилни части от облицовката. 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 26. 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 27. Проекти изпълнени от АПИ по ТГС България-Румъния<sup>19</sup>



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 4 619.00 км, обособени по категории, както следва: I категория - 2 364.7 км; II категория - 1 015.5 км; III категория - 1 238.8 км. Развитието на трансграничния регион се определя в голяма степен от

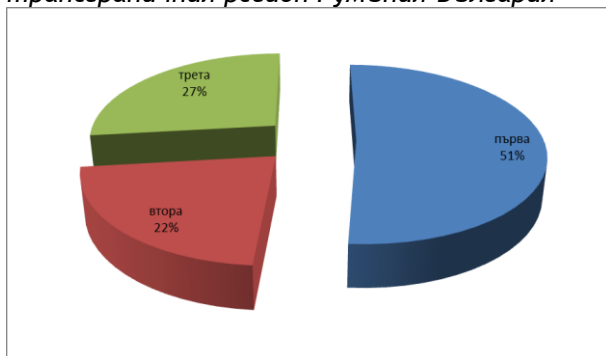
<sup>19</sup> <http://www.api.bg/index.php/bg/>





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 оказа 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

#### *Представяне*



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.

Схема 28. Транспортна инфраструктура на територията на област Видин

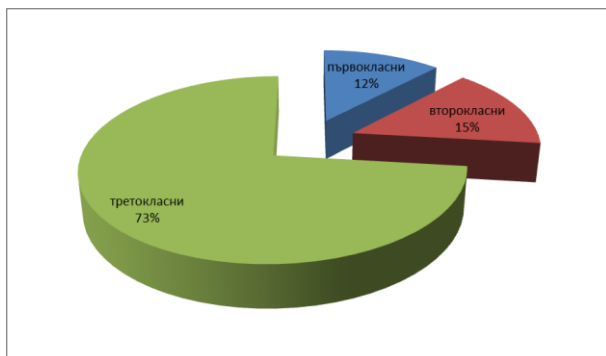


През областта преминават два трансевропейски коридора - № 4 Дрезден/Нюрнберг - Прага - Виена/Братислава - Будапеща - Крайова (Румъния) - Видин - София - Солун/Пловдив - Истанбул и № 7 р. Дунав (Рейн-Майн-Дунав), но независимо от това се отчита, че развитието е едностранчиво - изключително по отношение 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.<sup>20</sup> 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 РПМ в областта). Най- голям дял заемат третокласните пътища - 73% или 450 км.

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

Област Видин пътища от РПМ, 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 1 000 кв.км. От 2005 г. до момента няма съществена промяна в състоянието на пътната мрежа.

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

<sup>20</sup> Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Видин



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-Костищовци- /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 1999 г. 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

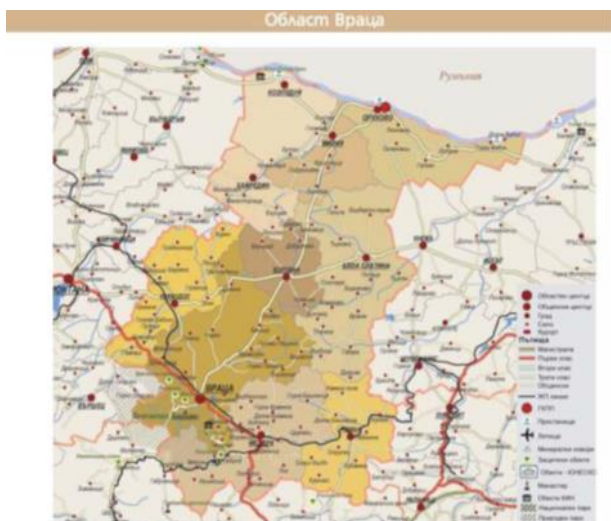
##### Представяне

Схема 29. Транспортна инфраструктура на територията на област Враца<sup>21</sup>

От първостепенно вътрешно и

<sup>21</sup> Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Враца





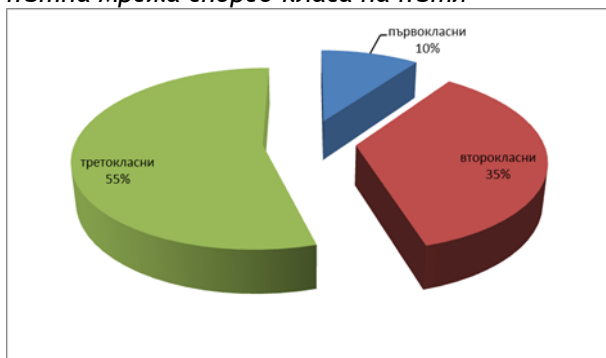
международно значение за област Враца са преминаващите през територията ѝ важни железопътни и шосейни коридори с национално и международно значение. Международен транзитен път Е79 - част от европейски транспортен коридор 4 Дрезден/ Нюрнберг - Прага - Виена/ Братислава - Будапеща - Крайова / Констанца - 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 Е79). Второкласните и третокласните пътища основно осигуряват транспортната обезпеченост на 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 30. Транспортна инфраструктура на територията на област Монтана<sup>22</sup>



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 Видин - Димово - Монтана - граница Враца).

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 E79, 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.

<sup>22</sup> Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Монтана

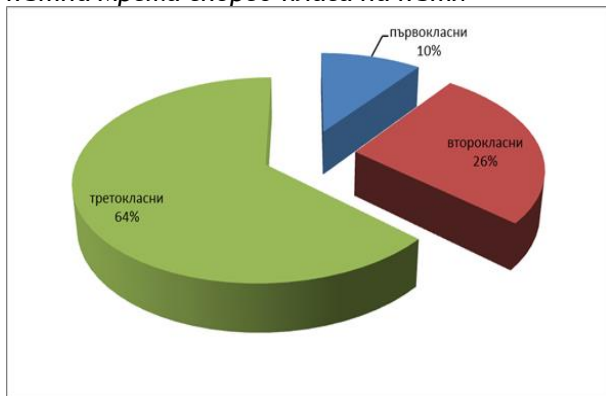


Таблица 18. Важни пътища в област Монтана

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 E79), 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 E79. 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 31. Транспортна инфраструктура на територията на област Плевен<sup>23</sup>



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 E83 „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

<sup>23</sup> Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Плевен



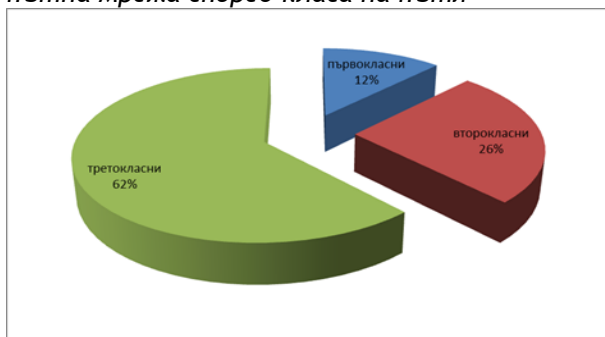
„Никопол-Плевен-Ловеч“ и „Плевен-Кнежа-Оряхово“ към Дунавските пристанища ще допринесе за по-ефективно използване на местните ресурси за развитие на областта.

Таблица 20. Важни пътища в област Плевен

Път	Вид	Сектор
I-3 (E83)	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 пътна мрежа според класа на пътя



Общата дължина на републиканската 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 32. Транспортна инфраструктура на територията на област Велико Търново<sup>24</sup>

Област Велико Търново се

<sup>24</sup> Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Велико Търново





обслужва от два Пан-европейски транспортни коридори - ОЕТК № 7 (р. Дунав) и ОЕТК № 9.

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.

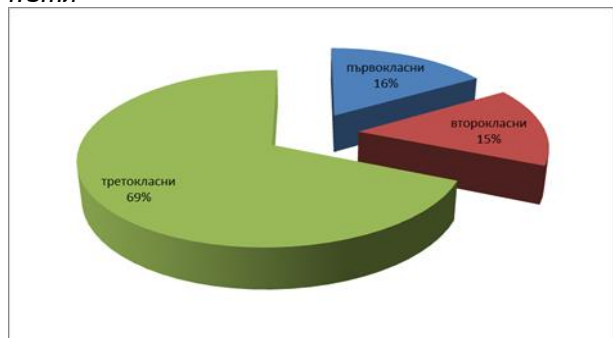
Таблица 22. Важни пътища в област Велико Търново

Път	Вид	Сектор
I-3 (E83)	Първокласен	Русе - Бяла - Плевен - София
I-4	Първокласен	Ябланица - Велико Търново - Шумен
I-5	Първокласен	Русе/Бяла - Велико Търново - Стара Загора -Кърджали -граница Гърция (E85) 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
Третокласни пътища и пътни връзки	643	643	643	643	643	643





при кръстовища и възли						
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. 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 снеготочистването през зимния сезон в общините Елена, Златарица и от части, Велико Търново.

### 1.2.2.8. Област Русе

#### Представяне

Схема 33. Транспортна инфраструктура на територията на област Русе<sup>25</sup>



Най-важните от тях са първокласен път I-5 (E85 Русе-В.Търново), първокласен път I-2 (E70 Русе-Варна), второкласен път II-21 (Русе-Силистра), второкласен път II-23 (Русе-Кубрат) и третокласен път III-501 (Русе-Две могили-Бяла). Всички те се явяват вход и изход в Република България през ГКПП Дунав-мост.

Таблица 24. Важни пътища в област Русе

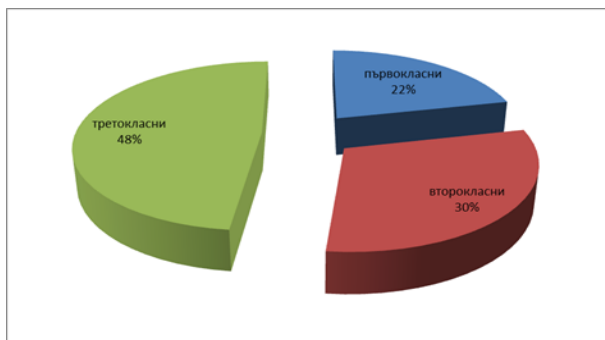
Път	Вид	Сектор
I-5 (E85)	първокласен	път Русе-В.Търново
път I-2 (E70)	първокласен	Русе-Варна
II-21	второкласен	Русе-Силистра
II-23	второкласен	Русе-Кубрат
III-501	третокласен	Русе-Две могили-Бяла

#### Пътна инфраструктура

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

Общата дължина на

<sup>25</sup> Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Русе



републиканската пътна мрежа в Област Русе е 512 км, от които 110 км първи клас, 155 км втори и 247 км трети клас. Второкласните пътища заемат сериозен дял от републиканската пътна мрежа и формират 11.3% от тях в региона или 3.8% от националните. Третокласни пътища и пътни връзки и възли са с относителен дял 7.3%.

За периода от 2011-2016 г. няма промяна в дължината на пътищата от Републиканската пътна мрежа.

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 (E85 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.

Възможност за решаване на проблемите е чрез изграждане на втори Дунав мост между Русе и Гюргево. Съществен принос за подобряване състоянието на транспортната свързаност е развитието на железопътната връзка „Солун-Кавала-Александруполис-Бургас-Варна-Русе“, за която е подписан Меморандум за разбирателство между България и Гърция. Документът регламентира подготвителните работи и съвместното управление на коридора от двете държави. Проектът предвижда свързването на река Дунав, Черно и Егейско море със скоростен железопътен коридор, както и развитие на пристанищата, които са част от основната ТЕН-Т мрежа. Включено е изграждането на двойна електрифицирана жп линия с внедрена ERTMS система за управление на железопътния трафик.



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 комбинирани превози, 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 (E70 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 (I-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 34. Транспортна инфраструктура на територията на област Силистра<sup>26</sup>*

Областта се обслужва от един

<sup>26</sup> Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Силистра



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;
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.

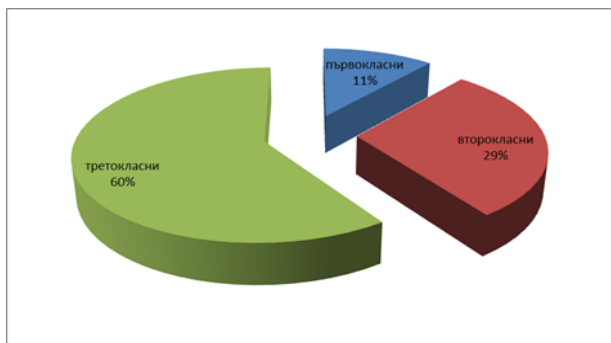
### Пътна инфраструктура

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 E87 е част от Трансевропейската транспортна мрежа TEN-T.

Схема 35. Транспортна инфраструктура на територията на област Добрич<sup>27</sup>

Единственият първокласен път

<sup>27</sup> Областна стратегия за развитие 2014 - 2020 год., област Добрич





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 Добричка община, 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 - околоръстен 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 потребност 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“;

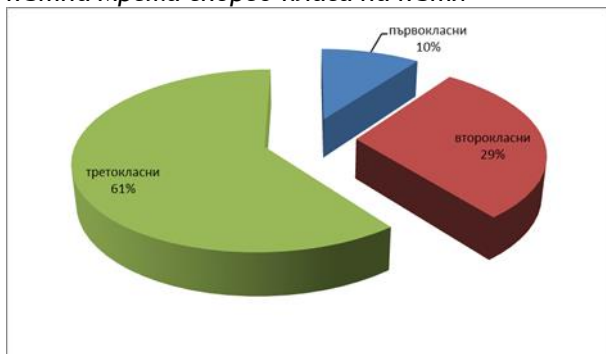


- Път II-27 „Разклон I-9 - Летище Балчик - Пристанище Балчик“;
- Път III-293 „Добрич - Крушари - Александрия“;
- Път III 2904 „Кардам - Спасово - Захари Стояново - Дуранкулак“;
- Път III-7105 „Добрич - Житница - Пчелник - Балик“.

От особена важност за областта е реализираният проект „Добромир - Крушари - трансграничен път“, (2011-2013 г.), финансиран по Програмата за Трансгранично Сътрудничество Румъния-България 2007-2013 г., Приоритетна ос 1. 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-Генерал Тошево-граница Република 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.<sup>28</sup> 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

<sup>28</sup> PINE, *Prospects for Inland Navigation within Enlarged Europe, full final report, 2004, сmp. 150*



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.

### 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.

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 август<sup>29</sup>, 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;

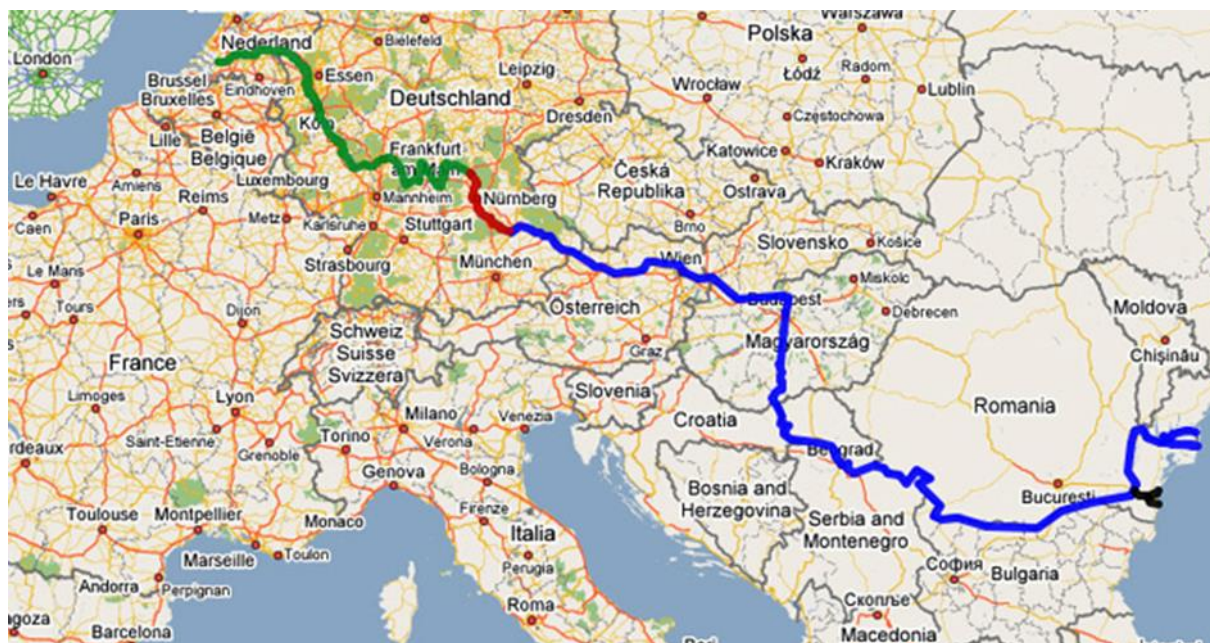
**Долен Дунав** - от Железни Врата до Сулина. Колебания във водното ниво на този участък се наблюдават през същите периоди от годината, които са характерни и за Среден Дунав.

Схема 36. Плавателен път на Река Дунав<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Via-Donau, [http://www.donauschiffahrt.info/daten\\_fakten/verkehrsweg\\_donau/eckdaten/](http://www.donauschiffahrt.info/daten_fakten/verkehrsweg_donau/eckdaten/), 2006,

<sup>30</sup> Източник: Проект „Долен Дунав - Рейн“ - Европейска интеграция





С откриването на плавателния канал Рейн - Майн - Дунав, значението на реката за трансграничния регион нараства, защото страната има възможност за 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 решение<sup>31</sup>, 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.<sup>32</sup>

Таблица 30. Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване<sup>33</sup>

Категория на навигационния вътрешноводен път	Размери на плавателните съдове			Дължина на просвета
	дължина	ширина	дълбочина на газене	
от I- <sup>ва</sup> до III- <sup>та</sup>	до 80 м	до 9 м	1.40 - 2.20 м	4.00 - 5.00 м
IV- <sup>та</sup>	80 - 85 м	9.50 м	2.50 м	5.25 - 7.00 м
V- <sup>та</sup> a	95 - 110 м	11.40 м	2.50 - 2.80 м	7.00 - 9.10 м
V- <sup>та</sup> b	172 - 175 м	11.40 м	2.50 - 2.80 м	7.00 - 9.10 м
VI- <sup>та</sup> a	95 - 110 м	22.80 м	2.50 - 4.50 м	7.00 - 9.10 м
VI- <sup>та</sup> b	185 - 195 м	22.80 м	2.50 - 4.50 м	7.00 - 9.10 м
VI- <sup>та</sup> c	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- <sup>ма</sup>	285 м	33 - 34.20 м и повече	2.50 - 4.50 м	9.10 м

<sup>31</sup> Решение № 92/2 на Европейската Комисия на Министрите на Транспортта, Брюксел, 1992 г.

<sup>32</sup> GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)

<sup>33</sup> Източник: Blue Book: Inventory of main standards and parameters of the E-waterway network.





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:

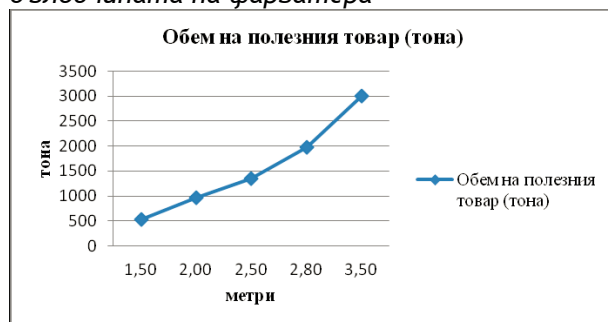
- Корабоплаването да се осъществява по всяко време на предвидения навигационен период;
- Навигационният период може да бъде по-кратък от 365 дни в годината само в случаите, когато състоянието на дадения речен участък се влияе от климатичните условия и е възможно образуването на ледоход;

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 фарватера<sup>34</sup>



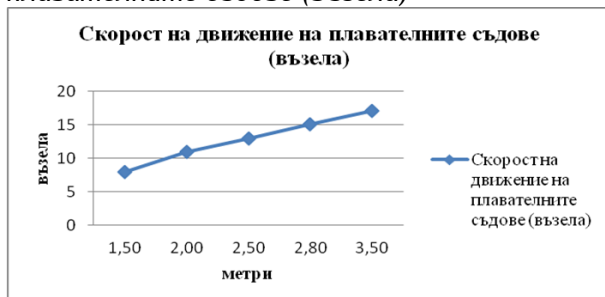
Наблюдава се правопрпорционална зависимост между обема на превозвания полезен товар и дълбочината на фарватера. Тази зависимост дава основание да се направи извода, че плавателните съдове с по-малък товарен капацитет и дълбочина на газене се използват при неблагоприятни условия на

<sup>34</sup> GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)



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.

Фигура 13. Скорост на движението на плавателните съдове (възела)<sup>35</sup>



Правопропорционална зависимост се забелязва и при въздействието на дълбочината на фарватера върху скоростта на движение на корабите. 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 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

<sup>35</sup> Източник: Дунавска Комисия



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 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 участъци<sup>36</sup> (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 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.

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 Република България и Република 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.

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

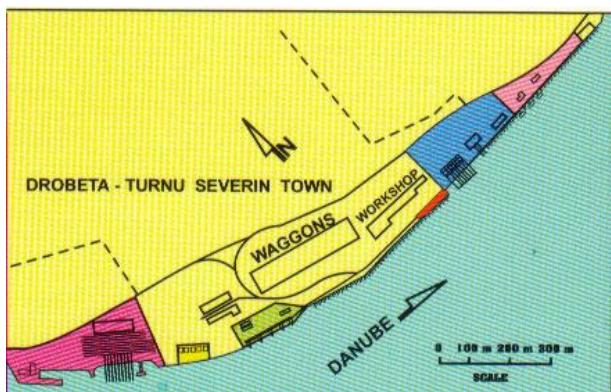
#### 1.3.2.1. Окръг Мехединци

##### Пристанище Дробета - Турну - Северин

Схема 37. Пристанище Дробета - Турну - Северин

Намира се под баража на

<sup>36</sup> Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network, “Blue Book”, second revised edition, UNECE, 2012, стр. 3



Железни врата II и е разположено на Коридор IV (S) по електрифицирана железопътна линия, част е и от пътен коридор E70. 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 АЕСОМ<sup>37</sup> 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.

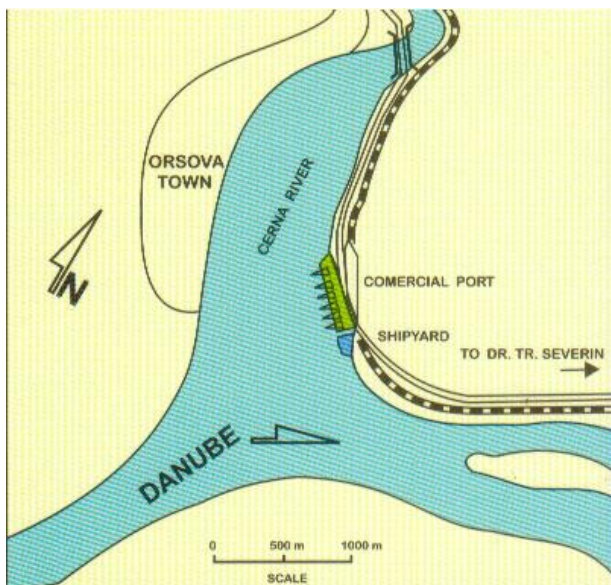
## Пристанище Оршова

Схема 38. Пристанище Оршова

Въпреки, че представлява

<sup>37</sup> Бележка: най-голямата инженерна консултантска корпорация в света





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.

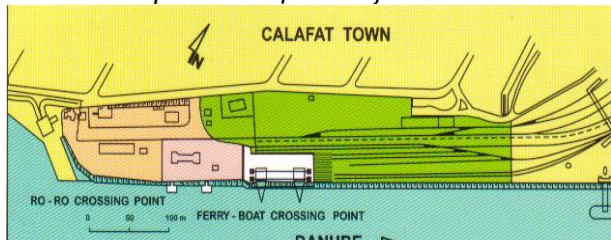
На пристанището има четири портативни крана (max. 16 т), 16 000 кв.м площ за съхранение на открито, 6 650 куб.м зърнени силози. Инфраструктурата е морално и физически амортизирана и е нужно да бъде модернизирана. Строителните материали и минералните продукти са важен компонент от стоковите, преминаващи 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 39. Пристанище Калафат



Пристанище Калафат е част от оновната TEN-T мрежа с площ от 51 000 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.

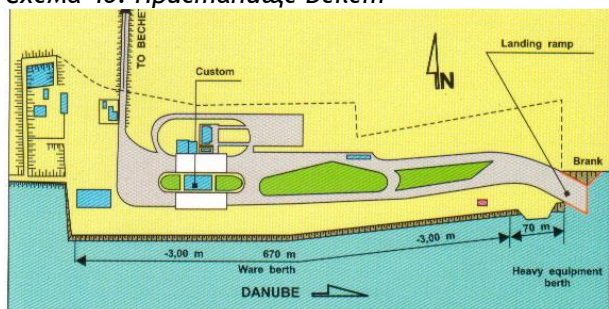
Съществуващата складова площ е 11 000 кв.м с капацитет 270 000 тона/год. Пристанището има достъп да пътната и железопътната мрежа. Изградени са модерни силози за зърно, които се използват от пристанищните оператори. След откриването на новия мост Видин-Калафат фериботната линия е спряна, поради по-високите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





## Пристанище Бекет

Схема 40. 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-Калрафат.

## 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 56A Калафат- Турну Северин).

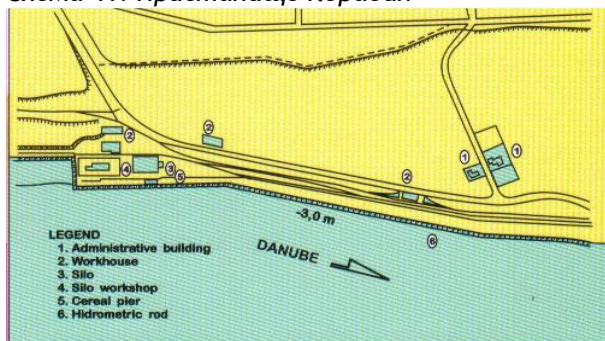
### 1.3.2.3. Окръг Олт

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 41. 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 A 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 автомобили, 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

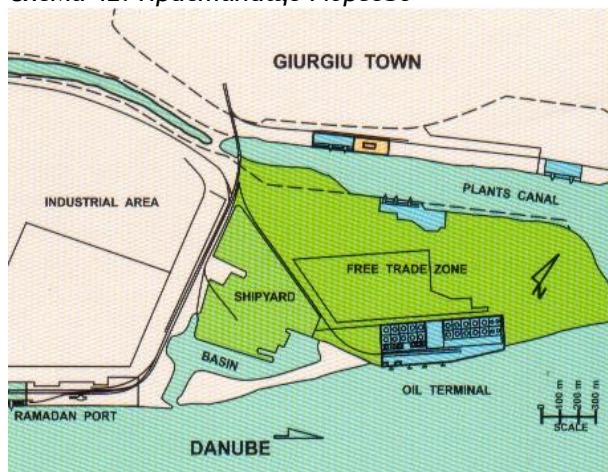
капацитет. В окръг Телеорман са отворени 2 пункта за преминаване с ферибот - в Турну Мъгуреле и в Зимнича (на икономическия оператор Интерагро). Принадлежността към европейски коридор VII би могла да се използва по-добре в интерес на окръг Телеорман и би могла да се превърне във важна транспортна връзка 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 42. 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 2 000 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 мили 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.

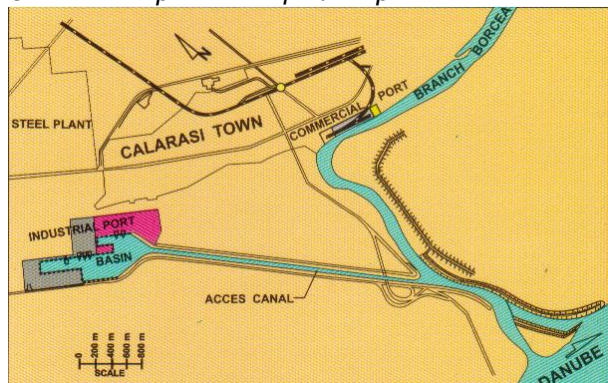
### 1.3.2.6. Окръг Кълъраш

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 43. 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 греда от преработени касети, пълни с натрошен камък.

Комуникации: достъп до мрежата на окръг Кълъраш и на DN 3 Букурещ-

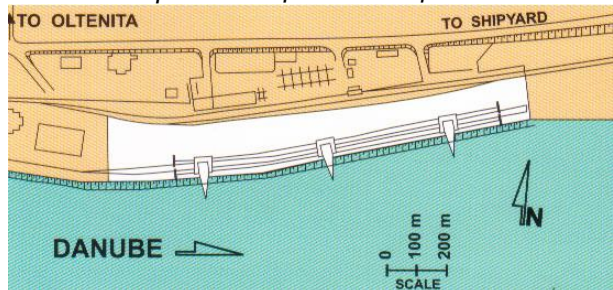




Кълъраш - Констанца, DN 3В Кълъраш- Фетеш, DN 31 Олтеница- Кълъраш; ЖП достъп (индустриално пристанище Станция ЖП Калараш Юг - Чулница).

## Пристанище Олтеница

Схема 44. 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 мили неоперативен фронт - переален кей, 300 мили переален кей за товарене/разтоварване на стоки, с 3 пристанищни крана 5 т х 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 45. 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 ж.п. 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: ж.п., 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 обслужва 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 46. 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, железопътна.

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)	Нг. 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

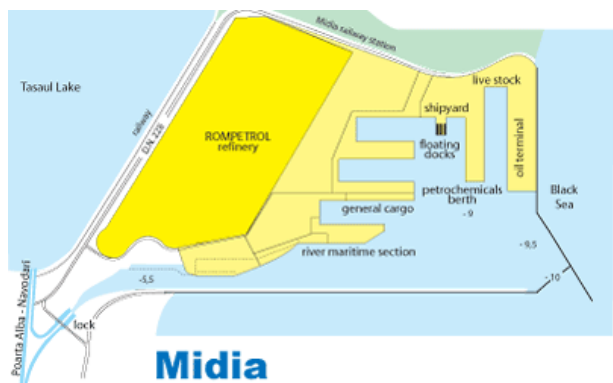
**Оборудване:** Пристанищни кранове: 1 x 120 т, 3 x 50 т, 1 x 15 т, 4 x 6.3 т.

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

## Пристанище Мидия

Схема 47. Пристанище Мидия

Пристанище Мидия е



разположено на брега на Черно море, на около 13.5 nm 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, железопътни, 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).

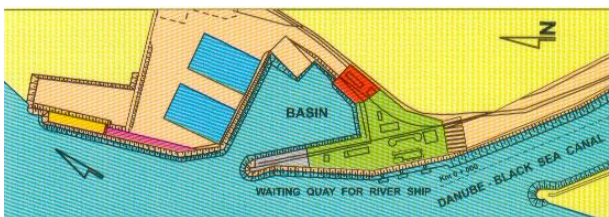
**Съхранение:** Магазини за съхранение на основни товари = 3 x 720 = 2 160 кв.м и асфалтирана платформа = 10 780 кв.м.

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

## Пристанище Черна вода

Схема 48. 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 по 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 Черна вода 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.<sup>38</sup>

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 кейовете 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 категорично подчертан по време на кръглите маси, проведени със заинтересованите страни в рамките на проекта). От това следва ниската степен на надежност 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.

<sup>38</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



- 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.

### 1.3.3.1. 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 в участъка от км 785 до км 791.300 на река Дунав, като неговата територия е с обща площ от 65 000 м<sup>2</sup> 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

### Пристанище Видин - Север

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

#### А.1. Пристанищен терминал „Фериботен комплекс Видин“

Схема 49. 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.<sup>39</sup>

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

#### А.2. 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 м<sup>2</sup> - 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.

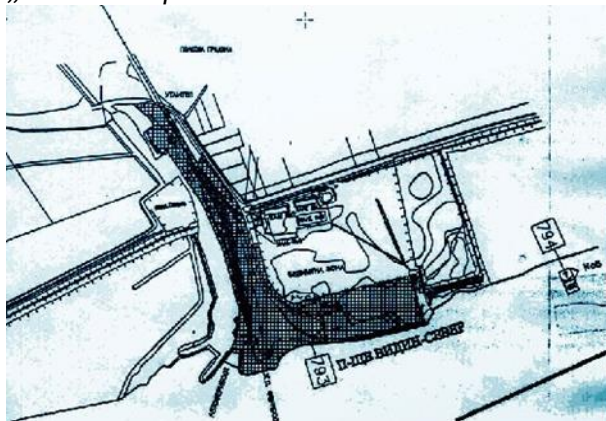
Схема 50. Карта на пристанищен терминал

Пристанищният терминал

<sup>39</sup> Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“



### „Видин-Север“



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.<sup>40</sup>

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.

### Б. Пристанищен терминал „Видин-Център“



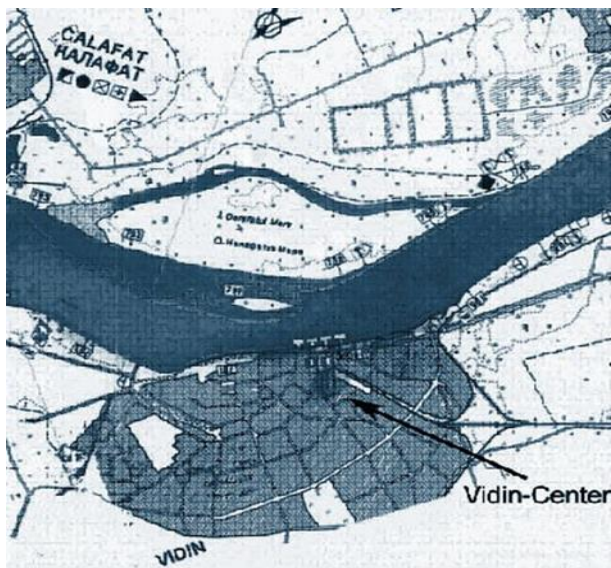
Пристанищната кейова стена е наклонен тип, насипна с каменна облицовка, с дължина 1440 м и оба открита площ 18 000 кв. м. Пред нея са монтирани седем понтона за приставане на плавателните съдове, като четири от понтоните съоръжения са за приемане и бункеровка на български и чуждестранни кораби за входни и изходни контроли.

Съществуващата сграда на речна гара, собственост на Община

Схема 51. Карта на пристанищен терминал „Видин-Център“

<sup>40</sup> Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“





Видин е ситуирана с добра функционалност в комуникационните връзки между трите пътнически транспортни обекта в града, а именно ж.п. гара, автогара и речна гара създавайки удобство за пристигащи и заминаващи пътници, без необходимост от допълнителен транспорт.<sup>41</sup>

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.

### В. 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.

Схема 52. Карта на пристанищен терминал „Видин-Юг“

<sup>41</sup> Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“





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“.<sup>42</sup>

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.

### 1.3.3.2. Област Враца

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

<sup>42</sup> Източник: ДП „Пристанищна Инфраструктура“

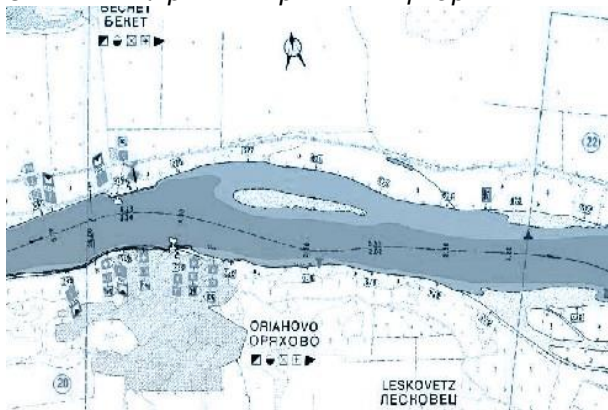


Пристанищен терминал Оряхово е предназначен за за генерални и насипни товари и пътници. Пристанището е специализирано в обработването на насипни, тежки, обемни, течни товари, суров петрол, рафинирани петролни продукти и Ро-Ро. Количеството товари, което може да бъде обработено по протежението на пристана 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 53. Карта на пристанище Оряхово



Пристанище Оряхово е с обща площ от 19 806 м<sup>2</sup> 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 м<sup>2</sup>) и закрити (962 м<sup>2</sup>) 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

#### 1.3.3.3. 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



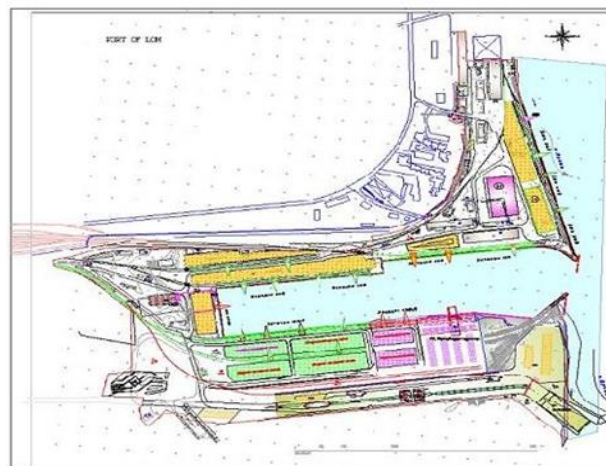
Пристанище Лом е определено като възел от разширената TEN-T мрежа на територията на Република България.

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.<sup>43</sup>

Пристанището е с обща площ 299 380 м<sup>2</sup> и разполага с 13 котвени стоянки. Порт Лом е специализиран в обработване и съхранение на насипни товари (руди и въглища); генерални товари; пакетиран, товари в течно състояние; контейнери, масови и обемни товари. Капацитетът на порта при 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 54. 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

<sup>43</sup> Областна стратегия за развитие на област Монтана 2014-2020 г.



квадратура 121 014 м<sup>2</sup>, както и склад за съхранение на течни товари с общ обем от 188 м<sup>3</sup>.

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 подходяща 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 са в размер над 22 млн. лева.

#### 1.3.3.4. 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 област Плевен се намира и 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.

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.<sup>44</sup> Пристанището с. Загражден, община Гулянци не функционира, но има желанието на местната общност е то да бъде възстановено с туристически цели.<sup>45</sup>

## 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 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.

<sup>44</sup> Общински план за развитие на община Долна Митрополия за периода 2014-2020 г.

<sup>45</sup> Общински план за развитие на община Гулянци за 2014-2020 г.





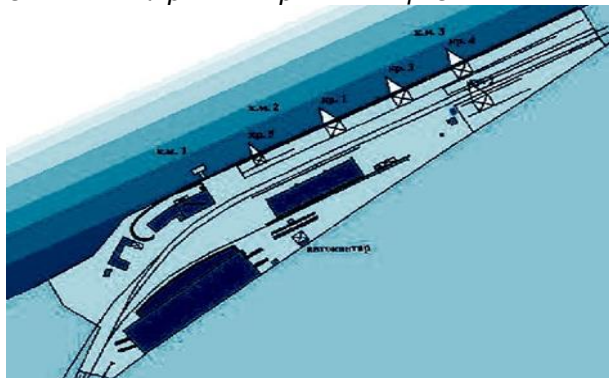
Обща дължина на корабните места:	30 м
Максимална дълбочина пред корабните места:	2.50 м
Открита складова площ:	0 кв. м
Закрита складова площ:	0 кв. м

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 55. 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 кв.м, а претоварните операции се осъществяват със специални съоръжения - 11 портални крана с капацитет 20 т. и 4 повдигаща 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.

### 1.3.3.5. 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 TEN-T 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 м<sup>2</sup> 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 56. 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.

### 1.3.3.6. 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 компекс 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 опеделено 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 открит площ 15 000 кв.м и открит 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 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 открит 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.км. 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.

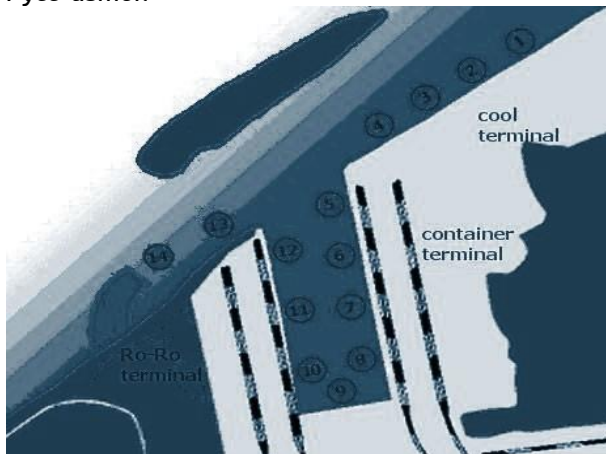
### Пристанищна инфраструктура

Пристанищен терминал Русе - Изток е с обща площ от 825 533 м<sup>2</sup>, като има възможност за разширяване и развитие. Към момента е усвоена около 470 000 м<sup>2</sup> от цялата площ.

#### А. Пристанищен терминал Русе-изток



Схема 57. Карта на пристанищен терминал Русе-изток



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 м<sup>2</sup>) и закрити (15 800 м<sup>2</sup>) 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 под готвян 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;

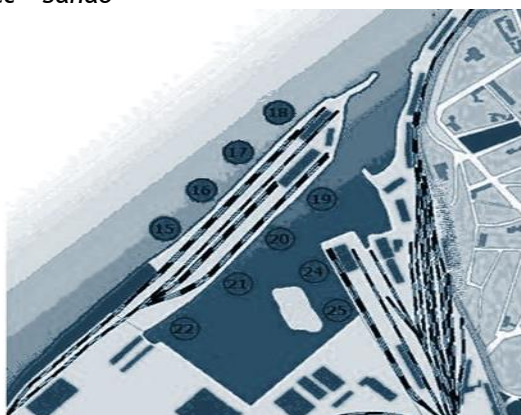
Таблица 42. Технически параметри на Пристанищен терминал Русе-изток

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 58. Карта на пристанищен терминал Русе - запад



Пристанищен терминал Русе-Запад е с обща площ от 117 000 м<sup>2</sup>, като е специализиран в обработването и складирането на насипни и рафинирани петролни продукти. Разполага с открити (27 600 м<sup>2</sup>) и закрити (8 900 м<sup>2</sup>) складови площи. Претоварната техника се състои от 9 броя електрически претоварни карна с общ товароподемност между 5 и 10 тона. Порт Русе-Запад е съоръжено и със собствена железопътна линия, а предвиденото количество товари, което може да бъде обработено за година е 491 000 т товари. Към момента оператор е ДП „Пристанищна инфраструктура“. Пристанищен терминал Русе-запад е подготвян за предоставяне на концесия.

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



Схема 59. Карта на пътнически терминал Русе - Център



Пристанищен терминал Русе-Център е с обща площ от 11 799 м<sup>2</sup>. 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 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

### 1.3.3.7. 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

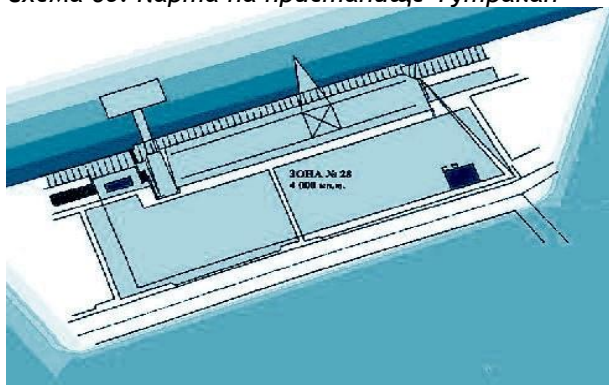


Пристанищен терминал Тутракан, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе. Наличните устройствени характеристики като съвкупност от територия, инфраструктура и съоръжения позволяват на Пристанищен терминал Тутракан да обработва насипни и генерални товари и да обслужва пътници.

### 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 60. 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

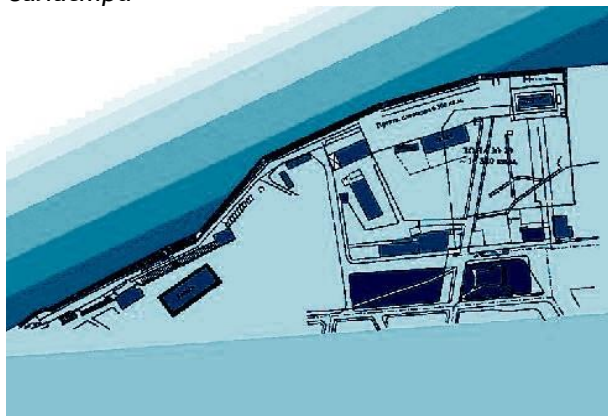
Пристанище Силистра е разположено на 75 км от канала Черна вода - Констанца и на 200 км от голямото украинско пристанище Рени. Пристанището е за обществен транспорт с национално значение за обслужване на пътници и корабно бункероване. Оборудвано е с необходимите специализирани съоръжения и транспортна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

## Пътнически терминал Силистра

Схема 61. 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. понтона 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 позволява акустирането на речно-морски кораби с товароподемност до 5 000 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

### 1.3.3.8. 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.

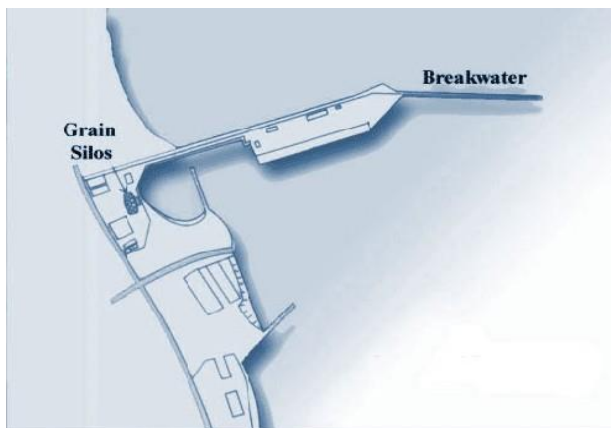
Пристанището е дадено на концесия през 2005 г. на „Порт - Балчик“ АД, за срок от 25 години и е в сила от 25.05.2006 г. Размерът на инвестициите за срока на концесия е 3 474 800 лв.

### Пристанищна инфраструктура

Схема 62. 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

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

#### Речни Информационни Системи<sup>46</sup>

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 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 БУЛРИС<sup>47</sup>

Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС,

<sup>46</sup> <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>,

<sup>47</sup> <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>,



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 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, широчина, 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, хидрографска 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

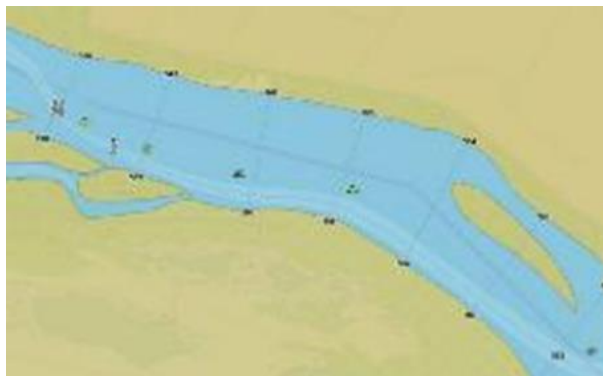
Web графичния потребителски интерфейс е интерфейс на потребителите на АИС подсистемата. AIS Web сървър е разработен да доставя на потребителя данните налични в АИС подсистемата. Картите използвани във AIS Web сървъра отговарят на стандарта S-57 Inland ENC и могат да бъдат актуализирани.

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).

Схема 63. Визуализация на корабния трафик



VTT km 487 - 499



VTT km 562-568

### **Национална система за управление на референтни данни (NRDMS)<sup>48</sup>**

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

<sup>48</sup> [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.





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)<sup>49</sup>**

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 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**

Железопътната мрежа на Румъния има връзки с всичките пет съседни страни. Габаритът на ж.п. мрежата е европейският (нормален) от 1435 мм. Съществуват някои къси части на ж.п. границите с Украйна (UZ) и Република

<sup>49</sup> [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.

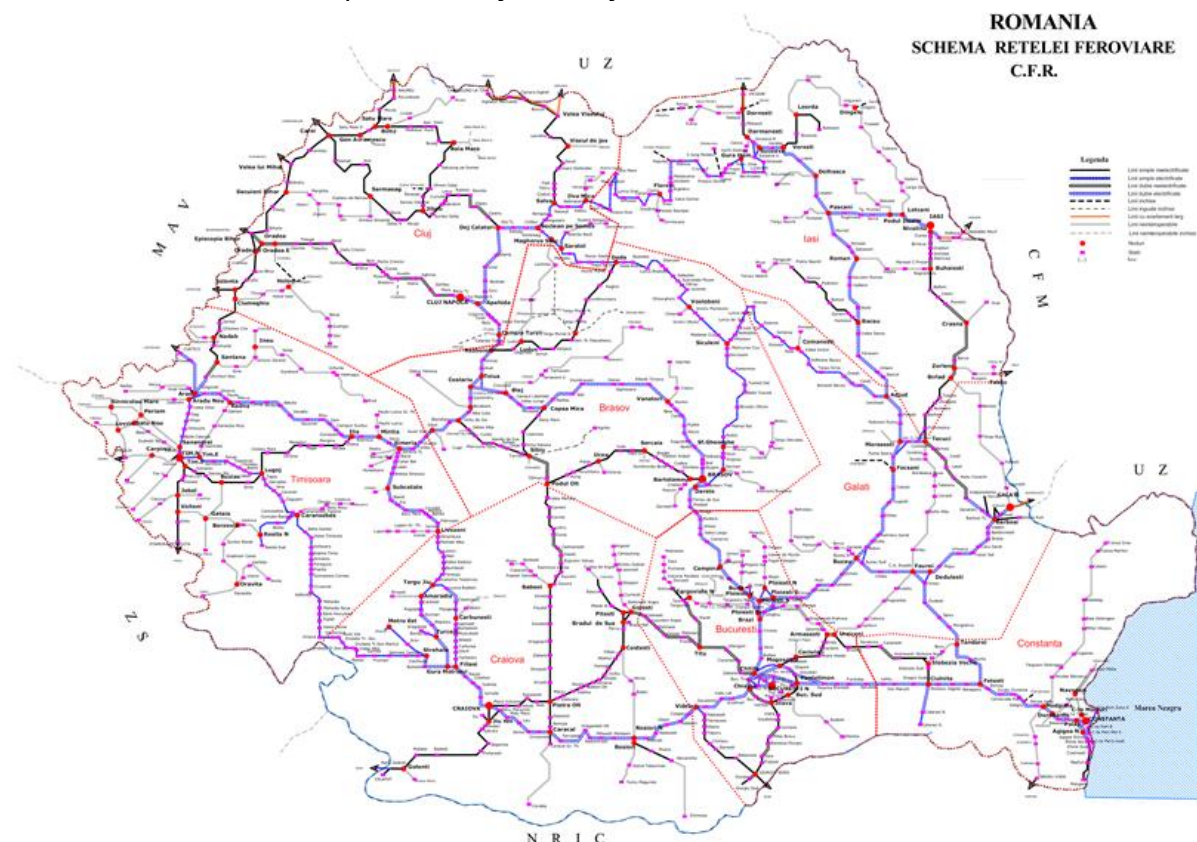


Молдова (CFM) при които, на разстояние от ж.п. гарата на границата към съседната ж.п. администрация, линията от нормални габарити е дублирана с линия от широк габарит от 1520 мм. Също така, има линия с широко междурелсие (1520 мм) на територията на Румъния от 44 км между спирките Терезва (UZ) - Къмпулунг ла Тиса (CFR) и Валя Вишеулуй (CFR) - Берлибас (UZ).

От гледна точка на капацитета за пътуване, от 10.637 км трасе на ж.п. мрежата на CFR:

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

Схема 64. Железопътна мрежа на Република Румъния



#### 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 ж.п. линии с една писта (105 км от общо 128 км) и 17.97% са с две (23 км). Гъстотата на ж.п. линиите е 25.1 км на 1000 км<sup>2</sup> територия, което е по-малко в сравнение с обезпечеността на ниво регион (33.9 км). Железопътните линии в окръга са почти изцяло електрифицирани, като има едно неелектрифицирано трасе от 4 км.

Таблица 49. Характеристики на ж.п. линиите на ниво окръг Мехединци

Общо жп мрежа, Мехединци		ЖП линии, включени в проучването			
128					
Електрифицирана	Неелектрифицирана	Наимен	Трасе	Вид	Възли



124		4		ование		
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна	Магистр ала 900	Дробета Турну Северин - Дробета Турн. Северин Е - Дробета Тн Северин Мf - Валя Алба - Балота - Гарница - Прунишор - Иджиоаса - Тамна - Стрехая - Чокиуца - Бутойещ - Гура Мортулуй	Електрифицирана обикновена (Дробета Турну Северин - Стрехая), Електрифицирана двойна (Стрехая- Гура Мортулуй)
101	23	4	-			
						Стрехая (914) Гура Мортулуй (221)

Окръгът е пресечен от изток на запад от ж.п. магистрала 900 Букурещ Север - Рошиори - Крайова - Флиаш - Дробета Турну Северин - Карансебеш - Лугож - Тимишоара - Стамора Моравица, с обща дължина от 533 км и габарит 1435 км. 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	Магистрала 900	Филияш - Ракар - Котофен - Исалница - Чернеле - Крайова - Бану Марачине - Малу Маре - Леу - Жянка	Електрифицирана двойна	Филияш (202) Крайова (901,912)
3	81	143	-	Линия 912	Крайова - Жиу Хм - Подар - Салкуца - Сегарча - Портарец - Байлещ - Мотатей - Голенц - Калафат град/ Калафат мост	Неелектрифицирана обикновена	Крайова
				Линия 901	Крайова - Плау Вулканец - Пйелещ - Робанец	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 S.A. 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.

Ж.П. 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 (ж.п. 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 (модернизирани 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). Жебезопътната мрежа 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 км<sup>2</sup>, като е много близо до гъстотата на страната от 45.3 км/1000 км<sup>2</sup> и над гъстотата на региона Югозападна Олтения (33,9 км/1000 км<sup>2</sup>). 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							
Електрифицирана		Неелектрифицирана		Наименование	Трасе	Вид	Възли
61		176					
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна	Магистрала 900	Грозавещ-Каракал-Фаркасле-Драганещ- Олт-Родомирещ-Михайлещ	Електрифицирана двойна	Каракал(910)
3	58	176	-				
				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 железниците<sup>50</sup> са:

- Неустроени ж.п. 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;
- ж.п. гари с незадоволително техническо състояние;
- Липса на ж.п. мрежа в равнинните части около Дунав;
- Липса на ж.п. и пътна връзка между Корабия към България;
- Намален капацитет за превоз на пътници и товари.

<sup>50</sup> РАТJ Олт фаза 1 - Изследване обосновка на транспорта - Халкров Румъния



#### 1.4.1.4. Окръг Телеорман

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

Железопътната мрежа има дължина от 39.10 (на 1 000 тр. територия), а 29% от общата дължина е електрифицирана (68 км). Ж.п. линиите от окръг Телеорман, намиращи се в експлоатация, са с нормални габарити, 164 км линии са с една писта, а с две са 67 км<sup>51</sup>.

Таблица 52. Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Телеорман

Общо жп мрежа, Телеорман				ЖП линии, включени в проучването			
231				Наименование	Трасе	Вид	Възли
Електрифицирана		Неелектрифицирана					
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 ж.п. 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 ж.п. транспорт Гюргево - Букурещ, както и краткото разстояние между града и столицата, разстояние, което стимулира транспорта с автобуси и микробуси.

<sup>51</sup> Източник: Статистическия годишник на окръг Телеорман 2015



Железопътната системата в окръг Гюргево е с дължина от 80 км, от които 30 км е електрифицирана, чрез която се осъществява връзката между 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. Ж.П. транспортът в рамките на Гюргево се извършва чрез система от ж.п. линии, гари и елементи на инфраструктурата (депо и др.).

Таблица 53. Характеристики на ж.п. линиите на ниво окръг Гюргево

Общо жп мрежа, Гюргево				ЖП линии, включени в проучването			
80							
Електрифицирана		Неелектрифицирана		Наименование	Трасе	Вид	Възли
30		50		Линия 903	Гюргево С-Баланоая-Станеш-Кирияку-Топору-Власка -	Неелектрифицирана обикновена	Гюргево С (902)
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна				
-	30	30	20				
				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 - Оршова - Дробета Турну Северин - Стрехая - 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 км<sup>2</sup> територия. Гъстотата на електрифицираните линии на 1000 км<sup>2</sup> територия е 28,9 км през 2015 г.<sup>52</sup>

Таблица 54. Характеристики на ЖП линиите на ниво окръг Кълъраш

Общо жп мрежа, Кълъраш				ЖП линии, включени в проучването			
188							
Електрифицирана		Неелектрифицирана		Наименование	Трасе	Вид	Възли
147		41					
ЖП обикновена	ЖП двойна	ЖП обикновена	ЖП двойна	Магистрала 800	Фундуля-Сарулец-Лехлиу-Дор Марунт-Драгош Вода-Чулница-Перишору	Електрифицирана двойна	Чулница (802 )
15	132	41	-				
				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 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	Наименовани	Трасе	Вид	Възли

<sup>52</sup> източник: Регионална статистическа дирекция Кълъраш





95		205		е		
ЖП обикновен а	ЖП двойн а	ЖП обикновен а	ЖП двойн а	Линия 804	Михай Витязул-Коджалак- Таргушор-Доброджа- Николае Балческу-Меджидия-Чокърлия- Кобадин-Касича- Негру Вода	Неелектрифициран а обикновена
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) , Неелектрифициран а обикновена (Аджиджа- Мангалия)
				Linia 807	Констанца - Наводар - Капу Мидия	Неелектрифициран а обикновена (сега се използва само за транспорт на стоки)
						Меджидия
						Фетещ (702 ), Меджидия (803,804), Констанца (806)
						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

### 1.4.2.1. 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.

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.

Схема 65. Карта на железопътната мрежа в обхвата на българската част на трансграничния регион Румъния-България<sup>53</sup>



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

<sup>53</sup> Източник: ДП НКЖИ



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.

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. Пристанщата 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“).

## Железен път и съоръжения

Възможностите за преминаване на железопътни возила са свързани с ограниченията по допустимото основно 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, т/ос	Вагони, т/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“<sup>54</sup>

№ 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

**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.

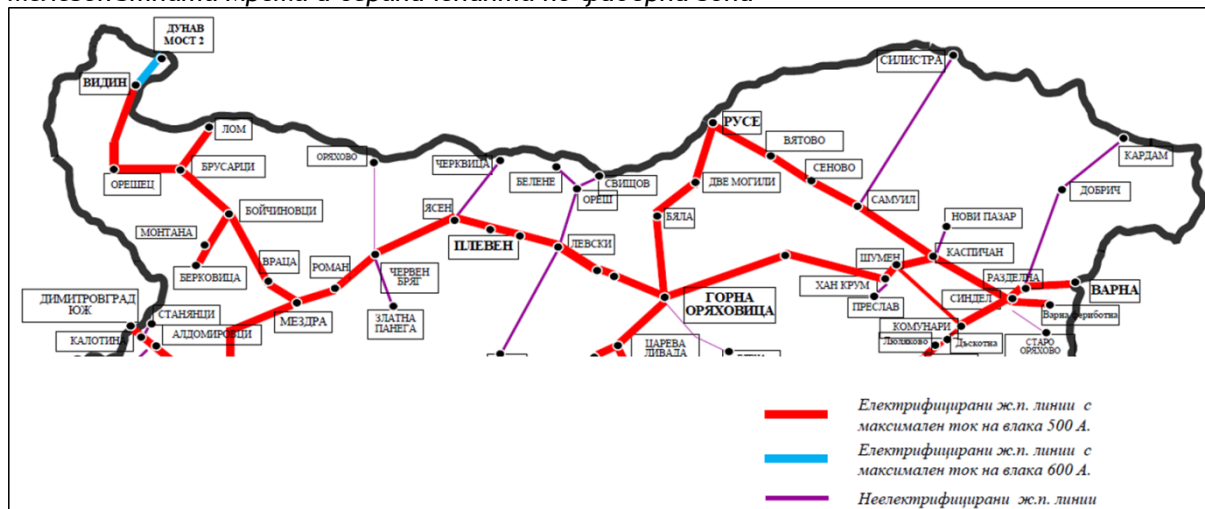
Електрифицираните железопътни линии от железопътната мрежа на ДП „НКЖИ“ са 747 км, което е над 70% от общата дължина на железопътната мрежа. Системата за захранване с електроенергия за тягови нужди на подвижния състав е изградена чрез въздушна контактна мрежа, работеща с номинално напрежение AC 25kV 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 500A за свързващите линии и 600A за модернизирани линии.

<sup>54</sup> Източник: : ДП „НКЖИ“



Схема 66. Карта на електрифицираните и неелектрифицирани участъци от железопътната мрежа и ограниченията по фидерни зони<sup>55</sup>



## 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; централизиран 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 67. Системи за осигуряване на движението на влаковете в експлоатационните пунктове

<sup>55</sup> Източник: : ДП „НКЖИ“



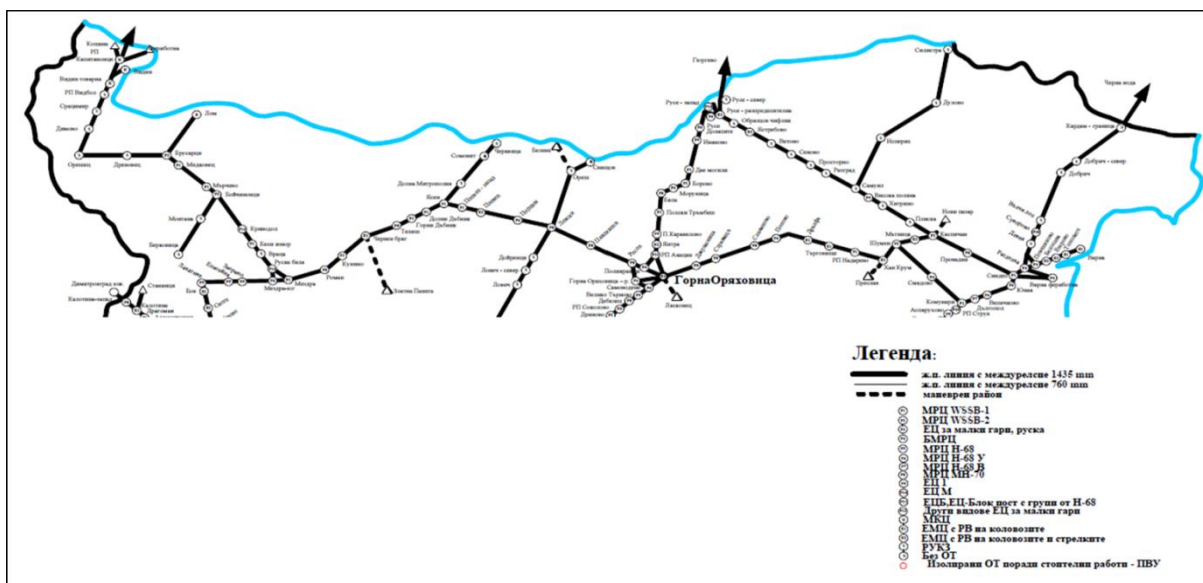
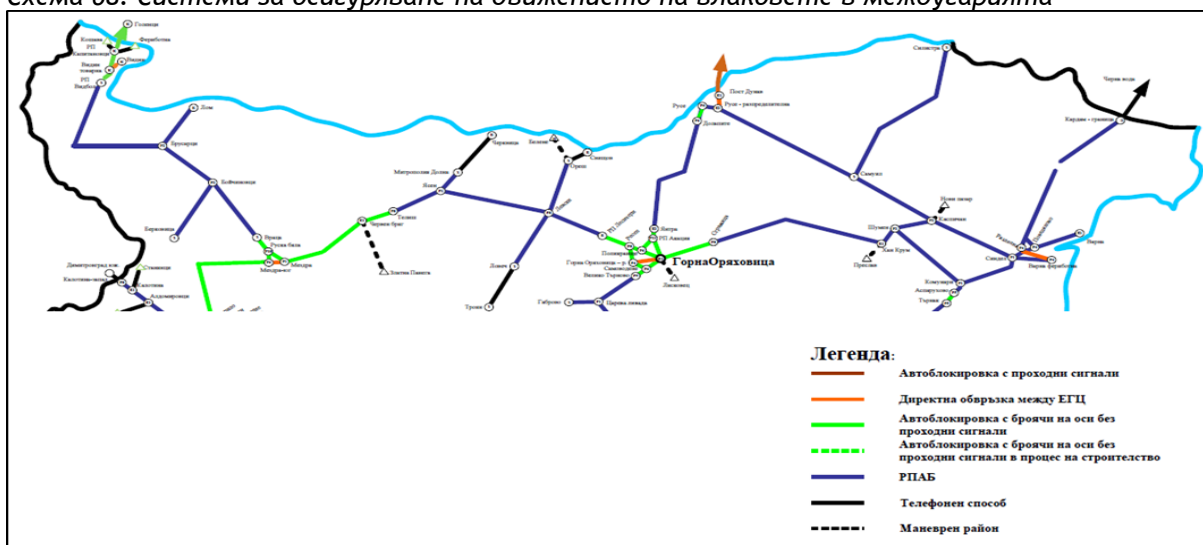


Схема 68. Системи за осигуряване на движението на влаковете в междугарията<sup>56</sup>

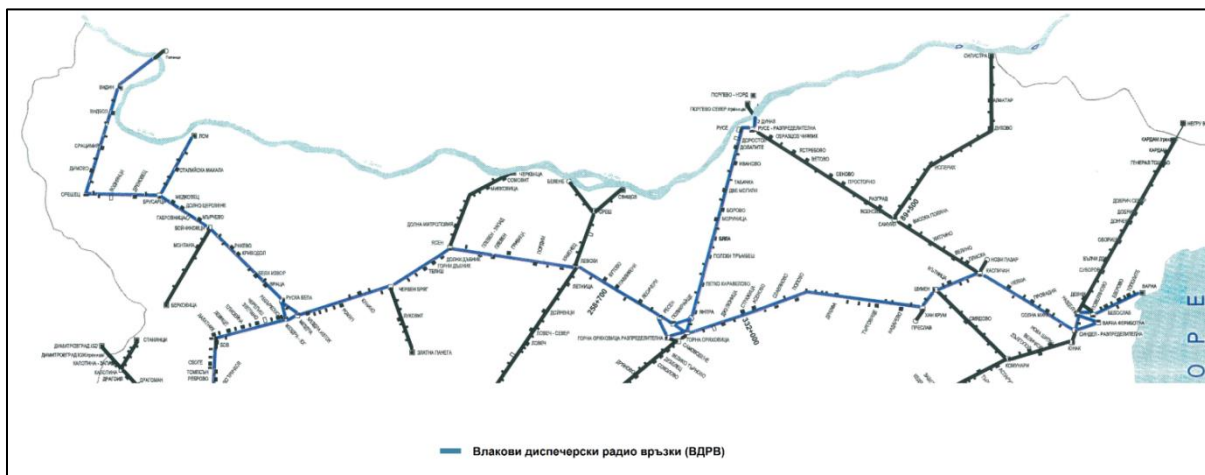


За контрол на трафика от ДП „НКЖИ“ са въведени системите „Ръководене и отчитане на влаковата работа“ (РОВР) и „Система за диспечерско управление на влаковото движение в участъка Крумово - Димитровград“ (АРАМИС). Системата РОВР проследява движението на влаковете по железопътната инфраструктура в реално 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 69. Системи за телекомуникации

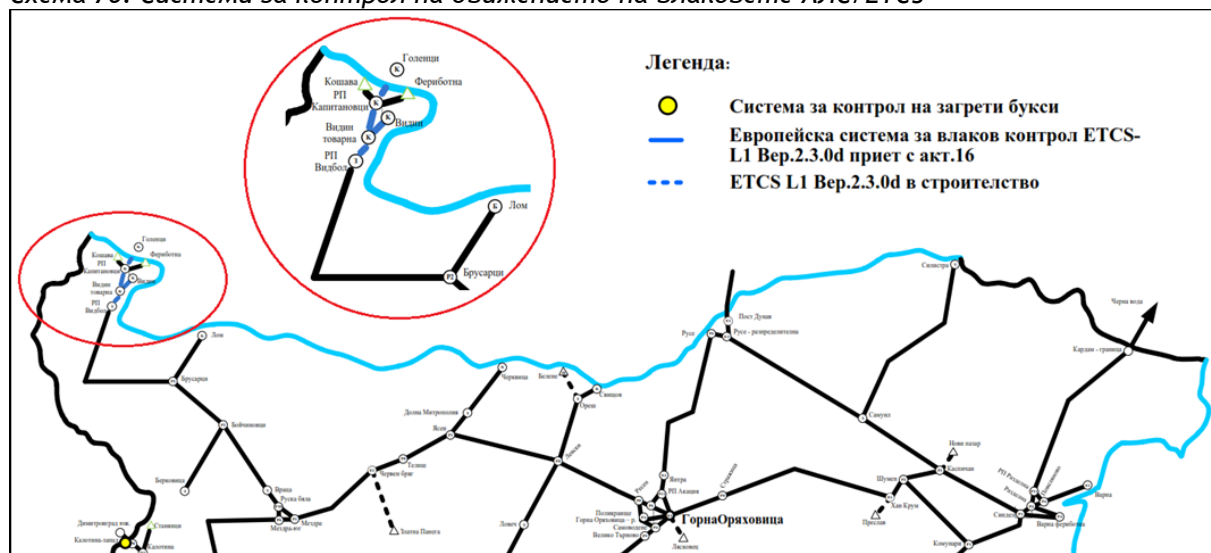
<sup>56</sup> Източник: : ДП „НКЖИ“



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 70. 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.<sup>57</sup>

## 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 пътният/железопътният 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.

<sup>57</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



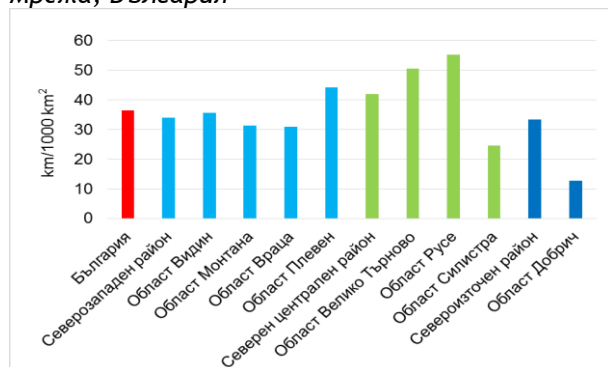
Към момента нито една от известните системи в железопътния транспорт у нас не може да бъде отнесена към ИТС, дори микрокомпютърните и диспечерски централизации, независимо от това, че притежават част от свойствата на ИТС.

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 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.<sup>58</sup>

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.

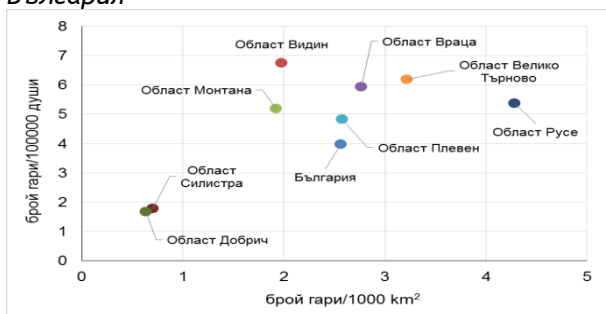
По показателя осигуреност на населението с железопътна мрежа водеща е област Видин, като всички изследвани области и райони са с по-висока осигуреност в сравнение със средната стойност за страната с изключение на област Добрич. По показателя гъстота на пътническите гари според територията водещо място от изследваните райони заема област Русе. Областите Силистра и Добрич са със значително по-ниски стойности на

<sup>58</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



показателя спрямо останалите области и средната стойност за страната. По показателя разпределение на броя на пътните 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.

Фигура 15. Осигуреност с пътнически гари, България

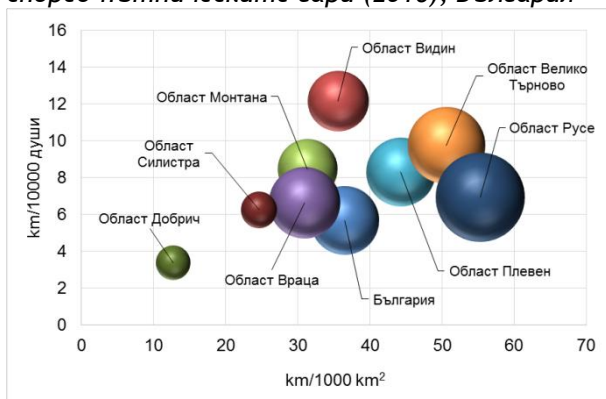


Сравнителна диаграма, показваща разпределението на изследваните области според осигуреността на населението и територията с пътнически гари е показана на фиг. 6. От диаграмата е видно, че със стойности по показателите над средните за страната са областите

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 фигурата 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 km²) 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.

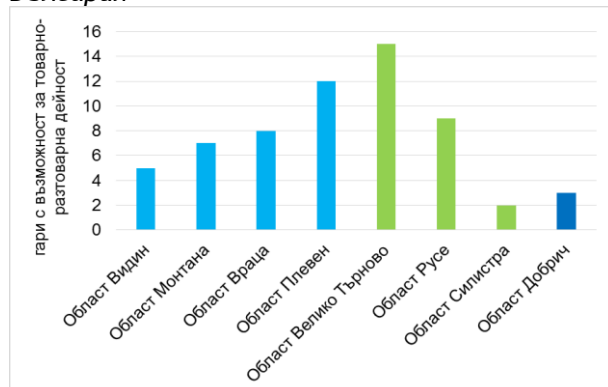




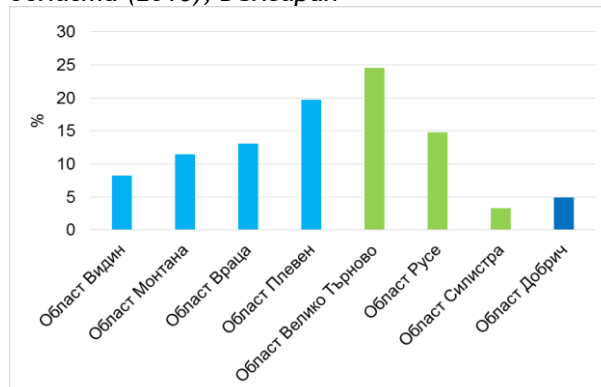
По отношение на възможностите за обслужване на пътниците, всички пътнически гари на територията на област Видин разполагат с чакалня, разположена в приемното здание на гарата и билетни каси. Две от гарите в областта разполагат с информационно табло, разположено в чакалнята, а 4 от гарите са съоръжени 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 следващите фигури.

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

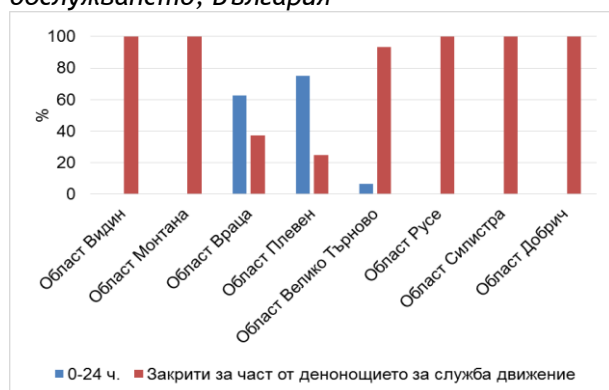


Разпределението между гарите с възможност за извършване на ТРД според периода на обслужване от служба движение - гари, които са закрити за



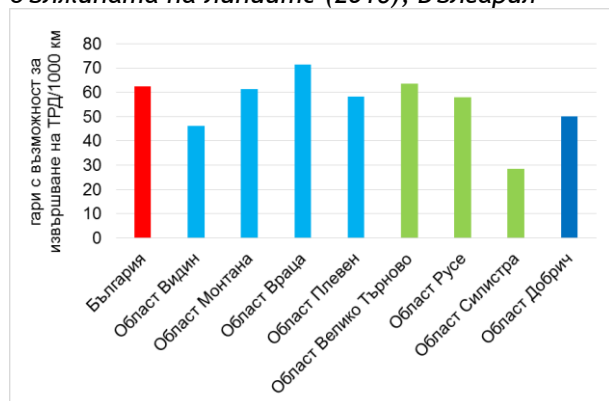
част от денонощието за служба движение през периода на действащия ГДВ и гари без прекъсване в обслужването, е посочено на фиг. 10. С непрекъснато 24 часово обслужване от служба движение в денонощието, за изследваните области, са 15 гари (25% от гарите) в които могат да се извършват ТРД, разположени в 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



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).

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

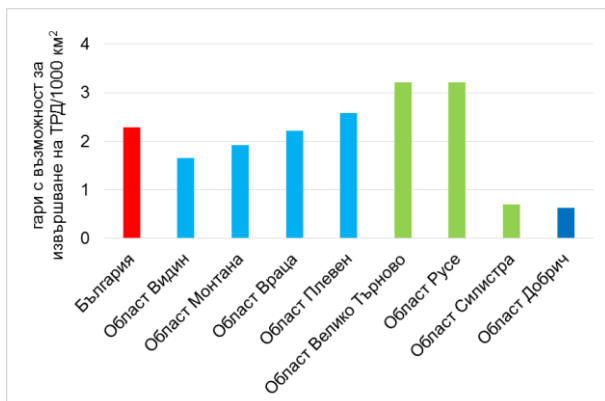


На фигурата е посочена гъстотата на гарите по железопътната мрежа в които може да се извършва ТРД според дължината на линиите в текущ път за изследваните области. В област Враца (71 гари/1000 км), следвана от област Велико Търново (64 гари/1000 км) се наблюдават стойности на параметъра по-високи от средната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

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

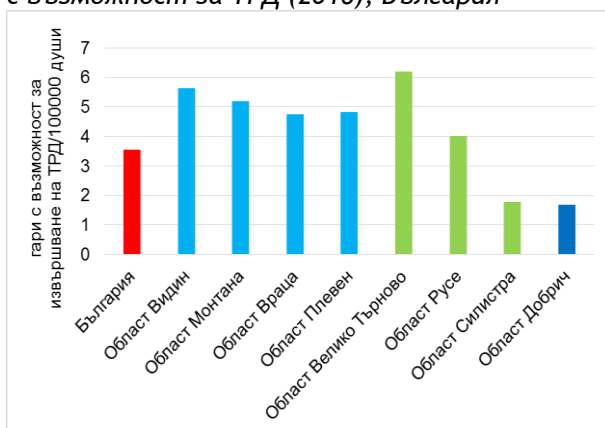
Регионалната осигуреност на



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 и разпределение (гъстота) на гарите спрямо населението.

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

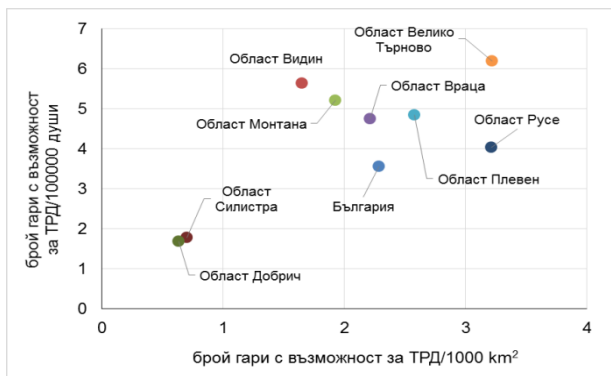


По показателя разпределение на броя на гарите с възможност за извършване на ТРД спрямо населението, водещо място от изследваните райони заема област Велико Търново, следвана от областите Видин, Монтана, Плевен, Враца и Русе. Стойностите на показателя за областите Силистра и Добрич са най-ниски от изследваните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

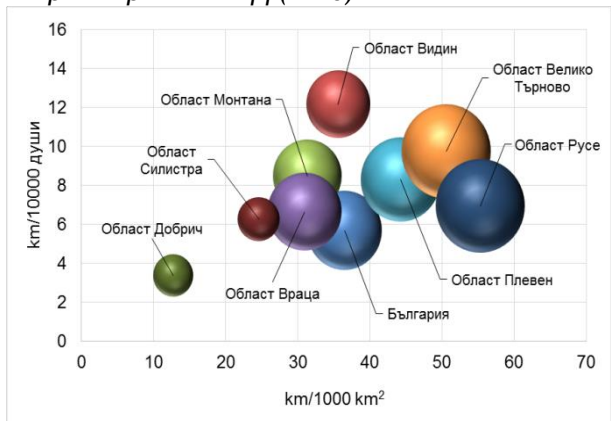
На фигурата е посочена



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 км<sup>2</sup>) 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)



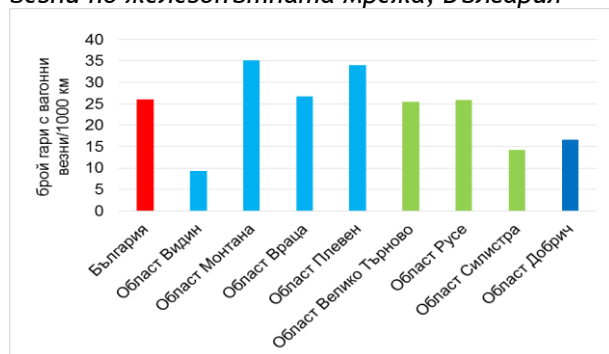
В обхвата на проучването, 27 от гарите в които могат да се извършват ТРД са съоръжени с вагонни везни с възможност за измерване на масата на вагони до 120 тона и максимална дължина 16, 20 или 21 м. В две гари на територията на област Русе (гарите Русе разпределителна и Русе север) в които не е предвидена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

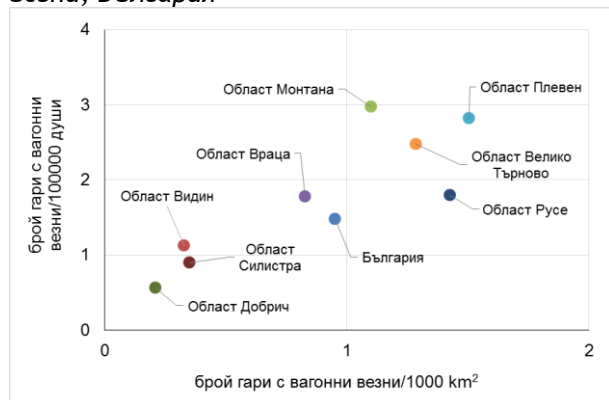
Фигура 25. Гъстота на гарите с вагонни везни по железопътната мрежа, България



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 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.





#### 1.4.2.2. 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 км<sup>2</sup>. 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 GB, а в участъка Видбол-Видин пътническа, р.п. Капитановци-граница с Румъния (Голенци) - GC. Допустимото осно натоварване на подвижния състав в участъка Брусарци - Орешец - Видин е 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

#### 1.4.2.3. 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 км<sup>2</sup>. 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 основно 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.

#### 1.4.2.4. 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 км<sup>2</sup>. 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 основно 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.

#### 1.4.2.5. 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 км<sup>2</sup>. 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.

#### 1.4.2.6. 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 км<sup>2</sup>. 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 GC. 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 осно 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.

#### 1.4.2.7. 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 км<sup>2</sup>. 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 осно 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 осно натоварване на подвижния състав 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

#### 1.4.2.8. 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 км<sup>2</sup>. 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 ГС и допустимо осно натоварване на подвижния състав 22 т/ос за локомотиви и 22,5 т/ос за вагони.

#### 1.4.2.9. 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 км<sup>2</sup>. 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 осно 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 поставения 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.<sup>59</sup>

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

Схема 71. 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.;

<sup>59</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 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 пристигаци/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 vidanja, 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 72. 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. В Долна Митрополия, област Плевен се намира учебна авиационна група „Георги Бенковски“ (бивше ВВУ). Задачите, които изпълнява са свързани с повишаване на летателната подготовка на летателния състав от авиационните формирования на ВВС, провеждане на летателното обучение на курсанти летци от Факултет „Авиационен“, обучение и професионалната квалификация на сержанти и войници за нуждите на ВВС.

#### **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 E79, 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.





България - 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

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. Близо 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 въздухоплателни средства; обслужване на въздухоплателни 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 стоянки. 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 образуваните се фуги с полимер-модифицирана битумна паста. В западно направление има подмяна на част от настилната 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 авиокомпани; 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; Обучения на пилоти; поддръжка и инспекция на самолети.

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 учебителни 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 / кацане	Бетонна писта за излитане и кацане: дълга 2,5 км, широка 50 м (в миналото 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; подсигурано 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 променено.

#### 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).<sup>60</sup> 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 държавната компания „Летище София“.

<sup>60</sup> [HTTPS://WWW.SOFIA-AIRPORT.BG/CONTENT/](https://www.sofia-airport.bg/content/)





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.<sup>61</sup>

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 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

<sup>61</sup> Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията





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 Република България и останалите страни членки на ЕС, като паралелно с това поставя и нови предизвикателства по отношение нейното доизграждане, поддръжка и оптимизация, вкл. изграждане на нови транспортни връзки (мостове над р. Дунав) между България и Румъния.

### **Воден транспорт**



Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от пристанища 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 корабоплаването.

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 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.

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 морски и вътрешно-водни 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, недостъпна инфраструктура (мостове) за преминаване на река Дунав .

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 дискусии за планиране и дефиниране на техническите параметри ще продължат.<sup>62</sup>

## 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.

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.

<sup>62</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.





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. Потокът 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
<b>Междуградски и интернационален транспорт на пътници ( хиляди пътници )</b>						
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
<b>Поток от пътници</b>						
<b>Междуградски и международен транспорт на пътници (милион пътници - км)</b>						
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.

Потоктът 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.

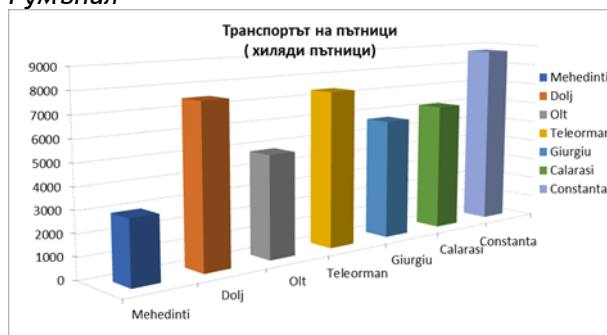
Фигура 31. Разпределение броя на пътниците с пътен транспорт - дял на окръзи, Румъния

В резултат на направения анализ е установено, че на ниво окръг в



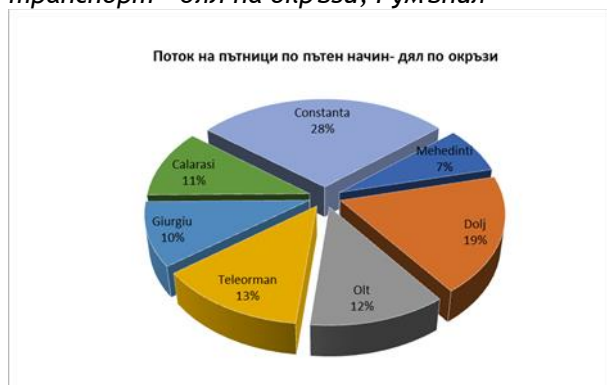
Констанца е регистрирана най-високата стойност на брой транспортирани пътници (20%), следван от окръзите Долж (18%) и Телеорман (17%).

Фигура 32. Транспорт на пътници по окръзи, Румъния

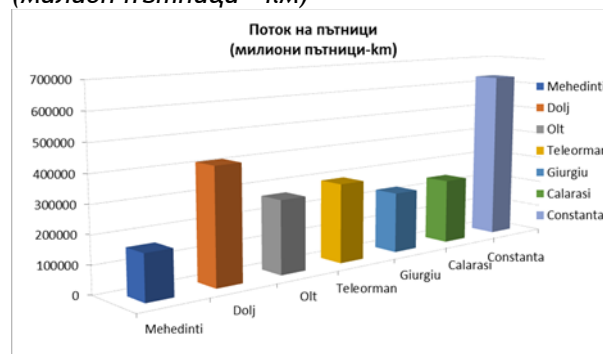


Делът на потока от пътници за пътния начин на транспорт, отчетен в окръзите, показва, че окръг Констанца заема първо място с над 28% от общия брой на пътници - км.

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 Мехединц 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.

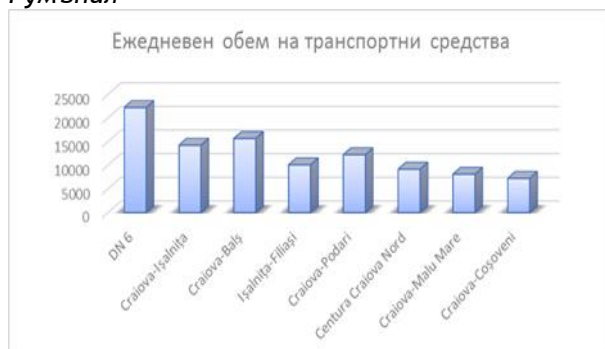
Фигура 38. Брой на регистрираните транспортни средства в окръг Долж, Румъния

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. 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.

Фигура 40. Ежедневен обем на транспортните средства, окръг Долж, Румъния



Фигура 41. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Долж, Румъния, пространствен вид



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. 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.

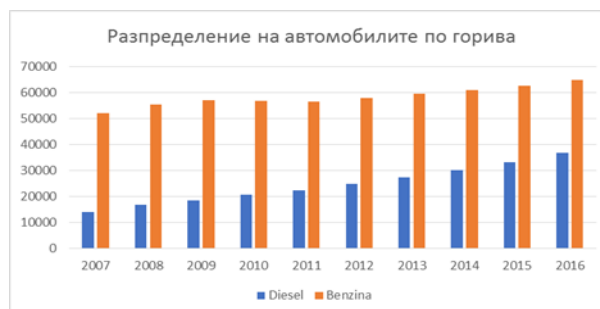
#### • Окръг Олт

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

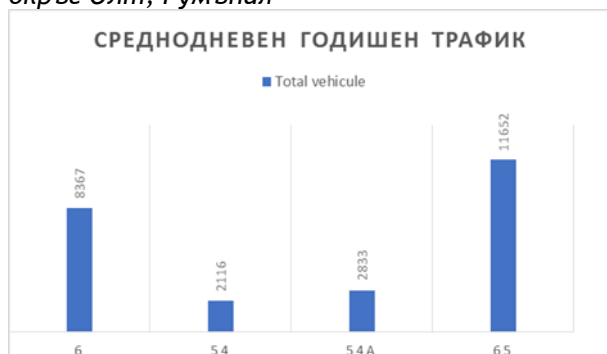
Фигура 43. Разпределение на автомобилите по вид гориво, окръг Олт, Румъния





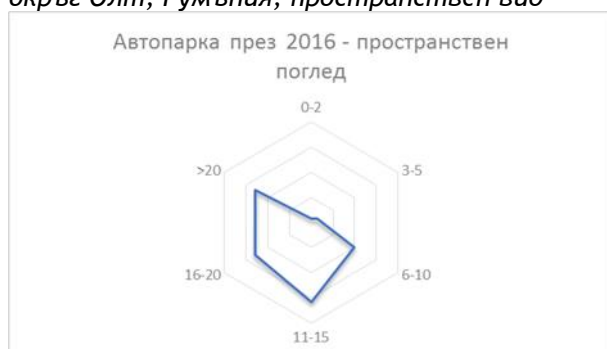
Може да се установи, че автопаркът е нараснал през всяка година с приблизително 7% започвайки от 2007 г. В същото време, от отчета за горивата на ниво окръг се забелязва, че преобладава бензинът, запазвайки се на нивата от 2016 г., а регистрираните на дизел автомобили са с приблизително 50% по-малко.

Фигура 44. Среднодневен годишен трафик, окръг Олт, Румъния



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.

Фигура 45. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Олт, Румъния, пространствен вид



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

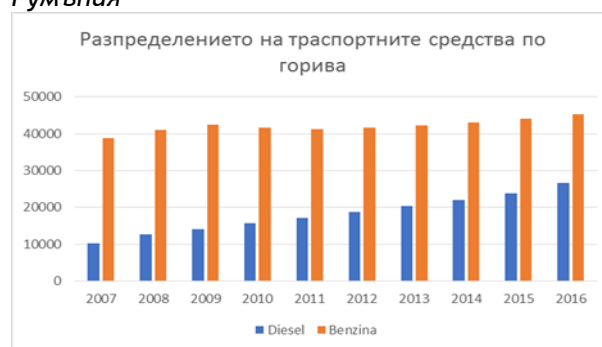
Според статистиката, извършена в рамките на DRPCIV структурата на автопарка и неговото развитие на ниво окръг Телеорман, може да се види в графиките от по-долу.

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



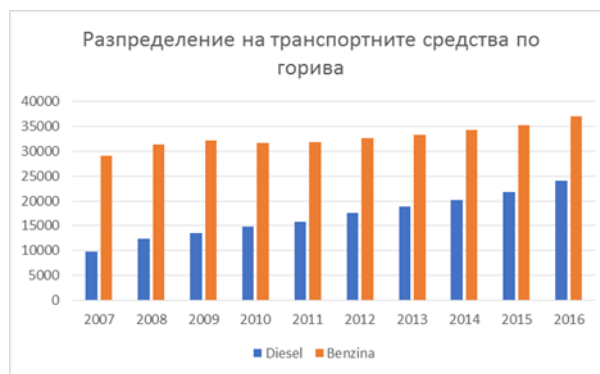
Друг начин за проследяване състоянието на трафика в окръга е оценката от гледна точка на средногодишния трафик по националните пътища, които пресичат окръга. Това може да бъде видяно на фигурата.

## 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



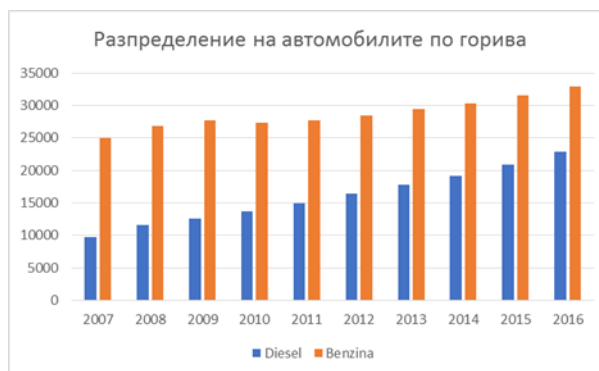
В същото време може да се види, че възрастта на автопарка е предимно от между 11 и 15 години, съпоставено с предходни години, когато възрастта е била между 6 и 10 години.

## • Окръг Кълъраш

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.

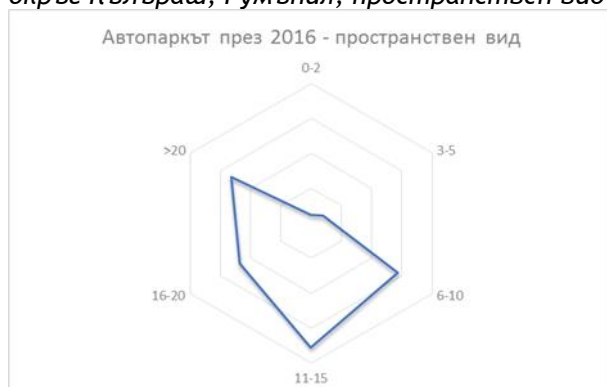
Фигура 53. Брой регистрирани транспортни средства, окръг Кълъраш, Румъния

Фигура 54. Разпределение на транспортните средства по вид гориво, окръг Кълъраш, Румъния

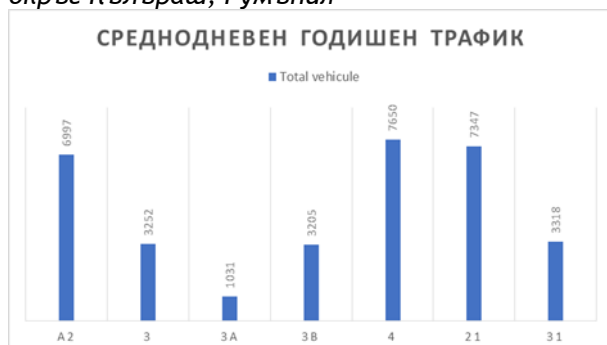


Въз основа на горните графики, може да се забележи постоянен ръст на автопарка на окръг Кълъраш, като някакъв застой се отчита между 2009 г. и 2010 г. В същото време се забелязва, че по отношение на използваното гориво, преобладава бензинът. Забелязва се, че между 2009 г. и 2010 г. съществува застой 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



Фигура 56. Среднодневен годишен трафик, окръг Кълъраш, Румъния



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.

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

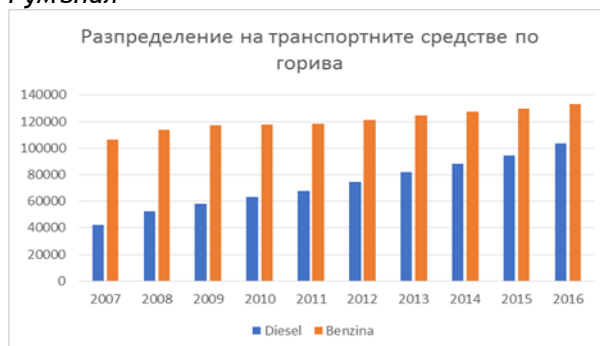
Фигура 58. Разпределение на транспортните средства



### средства, окръг Констанца, Румъния



### средства по вид гориво, окръг Констанца, Румъния



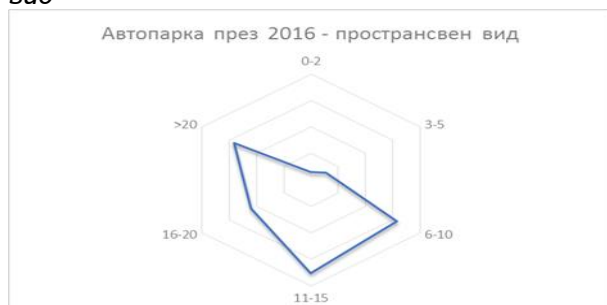
От тази графика се вижда, че има непрекъснат ръст на автопарка в окръг Констанца през периода 2007-2016. В същото време се забелязва застой на бензиновите автомобили за периода 2009-2012 г. От фигурата по-горе (разпределение на автомобилите по вид гориво) е видно, че автопаркът на дизеловите автомобили расте доста бързо през последните 4 години, приближавайки се до този на бензиновите.

Фигура 59. Среднодневен годишен трафик, окръг Констанца, Румъния



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.

Фигура 60. Автомобилен парк през 2016 г. на окръг Констанца, Румъния, пространствен вид



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

През 2016 г. летището регистрира 222 332 пътници (от вътрешен и международен трафик).

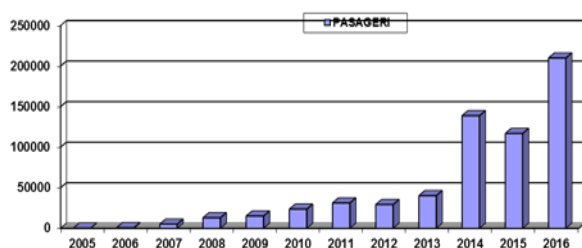




Таблица 64. Брой пътници преминали през международно летище Крайова, Румъния

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

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 Когалничану, Констанца

През 2016 г. летището е регистрирало 114.823 пътници (от вънрешен 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 Когалничану, 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.

Схема 73. Разпределение на трафика за 2020 г. по Републиканските пътища - прогноза, България<sup>63</sup>



Автомобилният трафик е с трайна тенденция към увеличаване.

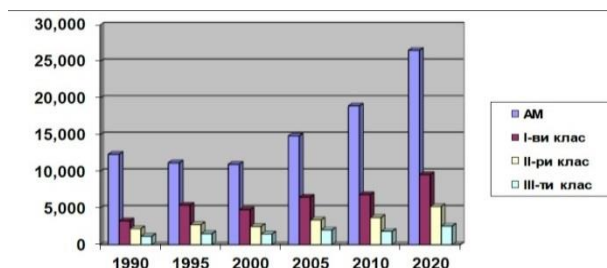
Според прогнозите за 2020 г. трафикът по автомагистралите, по пътищата I-ви и III-ти клас се очаква да нарасне с 40 % спрямо 2010 г., а по пътищата II-ри клас с 37.8%, а при общинските пътища с 15%. Увеличаването на автомобилния трафик поражда сериозни затруднения в някои от най-натоварените отсечки от пътната мрежа.

Фигура 63. Прогноза за нарастване на автомобилния трафика в България<sup>64</sup>

Това изисква приоритетно инвестиране в тяхното разширение.

<sup>63</sup> Информационен сборник за пътната мрежа на страната, Камара на строителите в България, 2016

<sup>64</sup> Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в република България 2016 - 2022 г.



Пътническите автомобилни превози се осъществява в две основни направления: пътнически превози, осъществени с леки автомобили и пътнически превози, осъществени с автобуси.

### Пътувания с лек автомобил

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.<sup>65</sup>

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), 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.

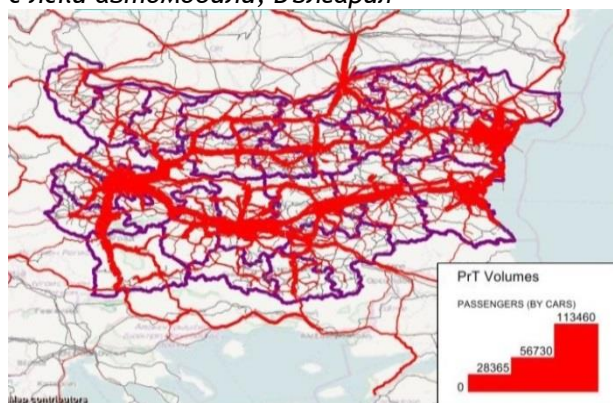
Броят на автомобилите в страната към 2010 г. е 2 602 463, а през 2015 година 3 162 037. Това са съответно 34.68% и 44.20% от населението на страната и 40.62% и 51.92% от населението в и надтрудоспособна възраст. Все по-голям става делът на броя на автомобилите към населението на страната и към населението в и надтрудоспособна възраст. Увеличението на дяловете е с около

<sup>65</sup> Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ", 2015

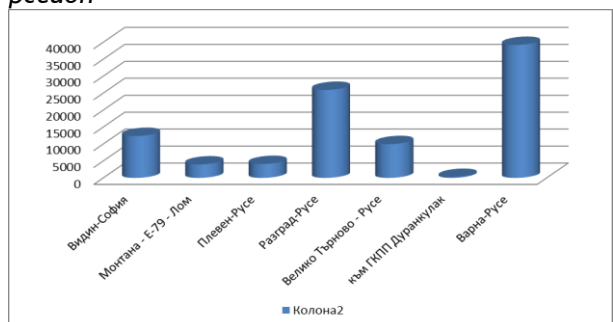


и над 10% за периода. В резултат на повишената моторизация се увеличава трафика при междуградските пътувания с леки автомобили. Превозът с леки автомобили в голяма част са за лична сметка, с изключение на тези, които са с цел бизнес и се заплащат от съответните фирми или организации. Алтернатива на тези пътувания са пътуванията с обществен транспорт.

Схема 74. Годишен средно денонощен автомобилен трафик-реализирани пътувания с леки автомобили, България<sup>66</sup>



Фигура 64. Трафик на леки автомобили в българската част на трансграничния регион<sup>67</sup>



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.

Трафикът с леки автомобили в българската част на трансграничния регион не е толкова натоварен, както в южната част на страната. Ясно са очертани 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, 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).<sup>68</sup>

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

<sup>66</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

<sup>67</sup> Собствени изчисления

<sup>68</sup> Доклад Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК"ЖИ", 2015





разстояния.

Схема 75. Републиканска автобусна транспортна мрежа в България



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.

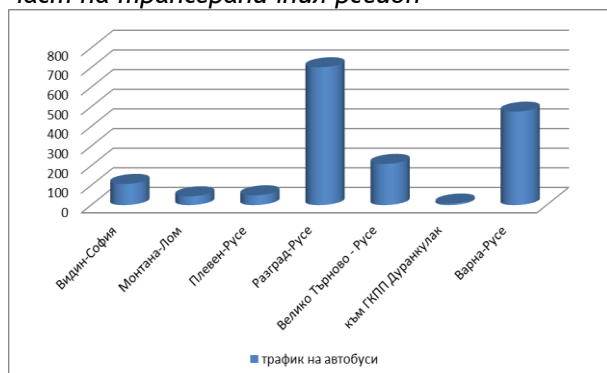
Автобусният превоз е предпочитан пред железопътния, независимо, че цената на услугата на дълги разстояния е по-висока с около 50% от тази на железопътния.

Схема 76. Реализиран годишен средно дневен автобусен трафик



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.

Фигура 65. Трафик на автобуси в българската част на трансграничния регион<sup>69</sup>



Най-засилен трафик от автобуси се наблюдава по направление 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. 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.

<sup>69</sup> Собствени изчисления





Обезпечаването с автогари и автобусни спирки в българската част на трансграничния регион е високо.

## Пътнически трафик на водния транспорт

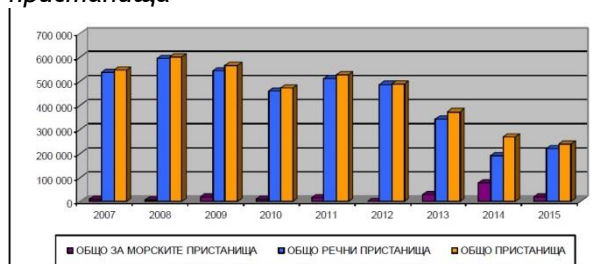
В девет речни пристанища в българската част на трансграничния регион има условия за обслужване на пътническия трафик. Към момента на изготвяне на настоящото предварително проучване между българските речни пристанища не се извършват редовни пътнически превози. Целият пътнически трафик е туристически.

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%.

Фигура 66. Общ пътнически поток и разпределение по морски и речни пристанища<sup>70</sup>



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 пътнически поток 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 пътнически поток през речните пристанища. Намаляването на пътническите потоци се дължи основно на пускането на Дунав Мост 2 и свързаното с това намаляване на ро-ро превозите във Видин и Оряхово.

За пътническите потоци през морските пристанища се наблюдава

<sup>70</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



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 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.

### Круизи<sup>71</sup>

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.

<sup>71</sup> Източник: ИНТЕГРИРАНА ТРАНСПОРТНА СТРАТЕГИЯ В ПЕРИОДА ДО 2030 г.



- 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)<sup>72</sup>

	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

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 жп пътнически транспорт намалява постоянно в продължение на повече от 20 години, за всички видове превози: международни и вътрешни. 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.

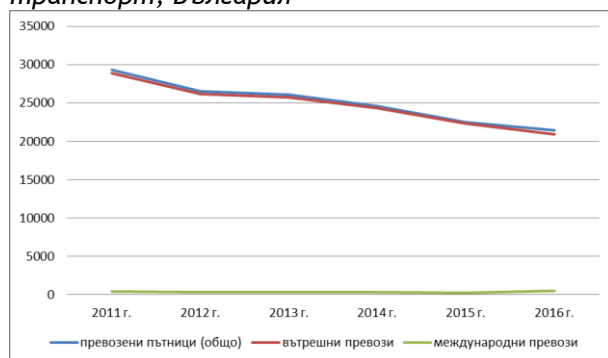
Фигура 67. Превозени пътници с жп

Международният трафик също

<sup>72</sup> 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



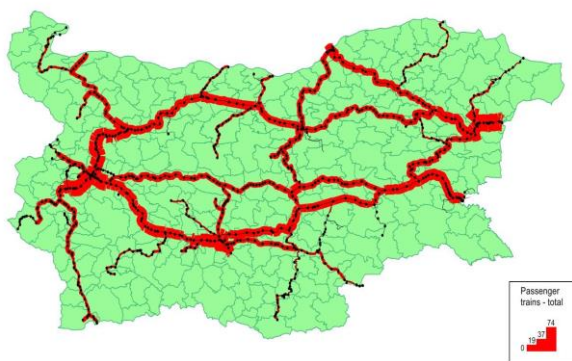
### транспорт, България



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 77. Маршрути на пътнически влакове в България



По данни от 2011г.<sup>73</sup>, 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%.

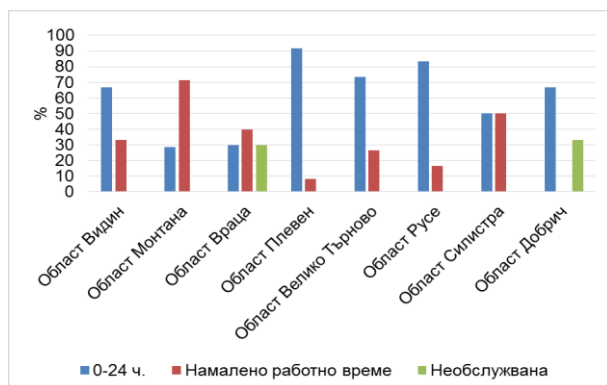
ЖП гарите са най-голям пътнически поток са Монтана, Враца, Плевен, Горна Оряховица, Русе

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

<sup>73</sup> Източник: ИА Железопътна администрация



изследваните области, са 66% от гарите, 28% са с намалено работно време и 6% от гарите са необслужвани. Преобладаващия дял на пътническите гари с непрекъсната 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.

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÷130 км/ч, движението на влаковете се осъществява с 75÷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, непригодни 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

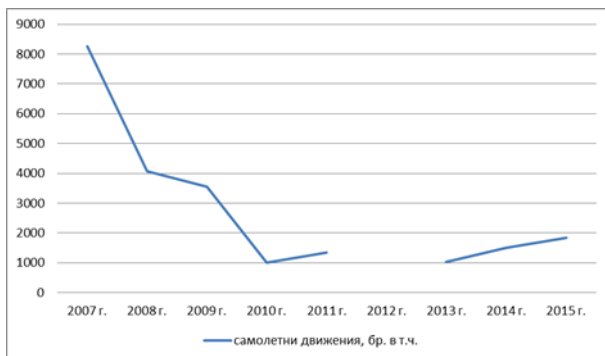
От летище Горна Оряховица не се изпълняват полети по редовни линии към настоящия момент, а чартърни полети се изпълняват при необходимост. Целият пътнически трафик се движи за аерогарата и от аерогарата по асфалтов път. Пристигащите и заминаващи пътници от/за аерогарата ползват автобуси или частни коли. 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“.<sup>74</sup>

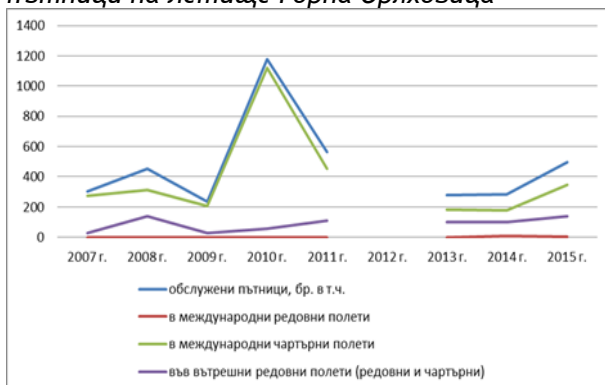
Фигура 69. Изменение в броя на самолетните движения на летище Горна Оряховица

Данните за трафика на

<sup>74</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



Фигура 70. Изменение в броя на обслужените пътници на летище Горна Оряховица



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. 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 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.

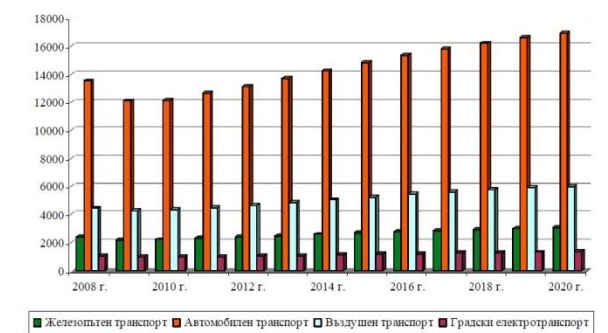
Прогнозираните за развитие на пътническия транспорт са за постоянно и плавно нарастване. Предвижда се с по-бавни темпове да нараства



автомобилния 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.

Фигура 71. Очакван ръст на пътническата превозна дейност по видове транспорт - млн. п/км, България



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
<b>Поток на стоки (милиони тонове - км)</b>						
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						
петролопроводови	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 г., на международното летище Михаил Когалчану, са транспортирани над 94 500 т. стоки. В следващата таблица е представено развитието на стоковия транспорт в периода 2012-2016 г.

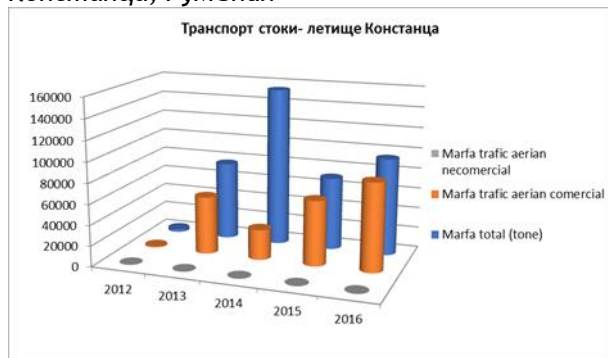
Таблица 70. Транспортирани стоки от летище Крайова, Румъния

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 г. (154 000 тона). През 2015 г. има спад от над 50%, а 2016год. показва повишаване от почти 95 000 тона. Това разпределение е посочено в следващата графика.

## 2.2.2. 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 4 128 броя превозвачи от различни области на България, а лиценз на Общността за извършване на товарни превози към дата 25.01.2016 г. притежават общо 11 279 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.

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.

Фигура 76. Брой и дялове на натоварени товарни автомобили по видове и по зони на натоварване в България

През последните години натоварването на пътната мрежа е в



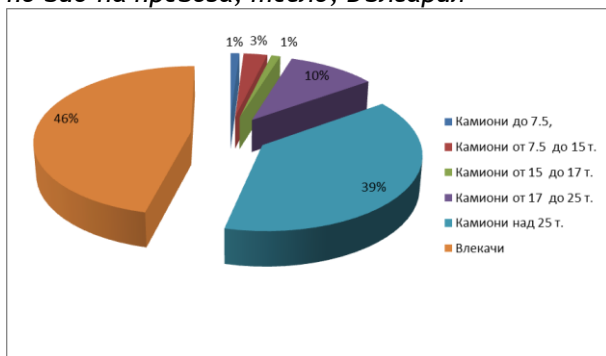


резултат от нарастване броя на тежкотоварните автомобили. Транзитът през страната се е увеличил, а и броят на тежкотоварните автомобили вътре в страната е нараснал двойно за последните десет години.

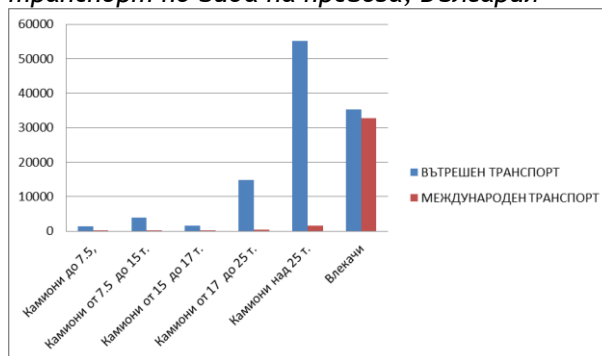
Това води до увеличаване на общото тегло и товароносимост на тежкотоварните автомобили, което се отразява върху пътната инфраструктура. Както цялата страна, така и трансграничния регион Румъния и България има остра необходимост от изграждане на пътна инфраструктура, съобразно европейските стандарти за натоварване с оглед увеличаване разрешеното тегло на товарните автомобили.

Товарите се превозват предимно тежкотоварни камиони - над 25 тона - 46% и с влекачи - 39%. При превоза 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 превоза, тегло, България<sup>75</sup>



Фигура 78. Вътрешен и международен транспорт по вида на превоза, 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

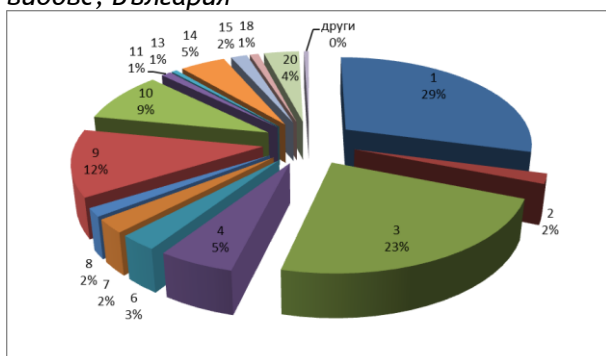
<sup>75</sup> Източник: НСИ



14	Вторични суровини, битови и др. отпадъци
15	Поща, пратки
16	Оборудване и материали, използвани в превоза 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	Групираны 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

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“.

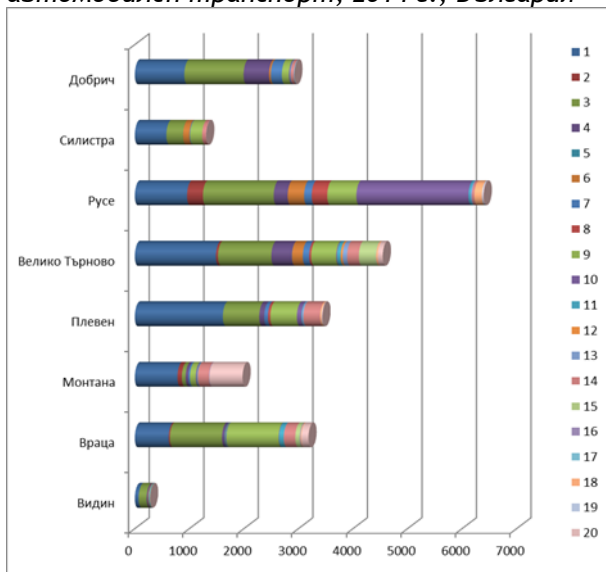
Фигура 79. Разпределение на товарите по видове, България



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., България<sup>76</sup>



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.

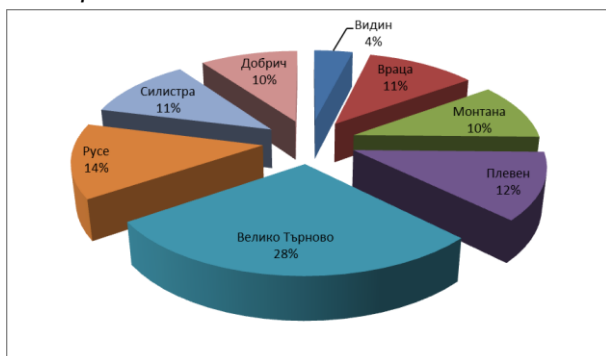
Товарните автомобилни превози са представени чрез превозените товари

<sup>76</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

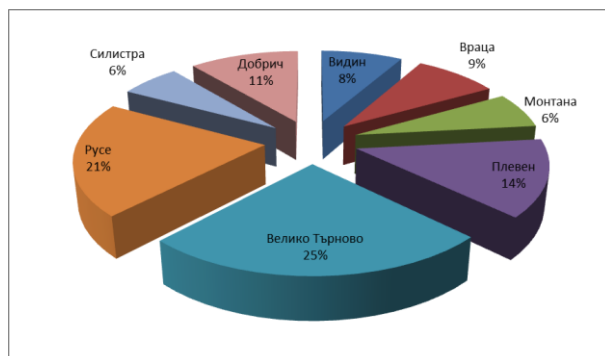


в хил. тона и извършената работа в млн. тон км, срещу заплащане и за собствена сметка са сегментирани по видове превозни средства в зависимост от товароспособността им. Представена е и структурата на така определените сегменти като съответни дялове.

Фигура 81. Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на разтоварване в хил.км, 2016 г., България<sup>77</sup>

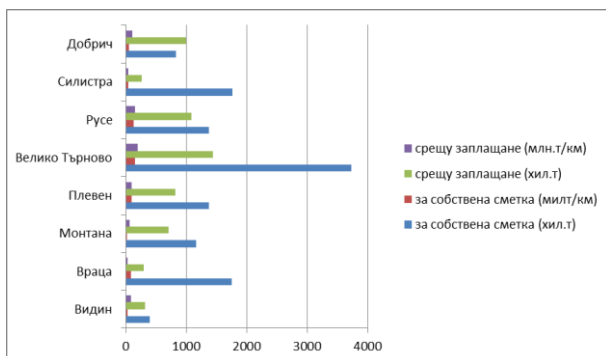


Фигура 82. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на разтоварване в мил.т/км, 2016 г., България<sup>78</sup>

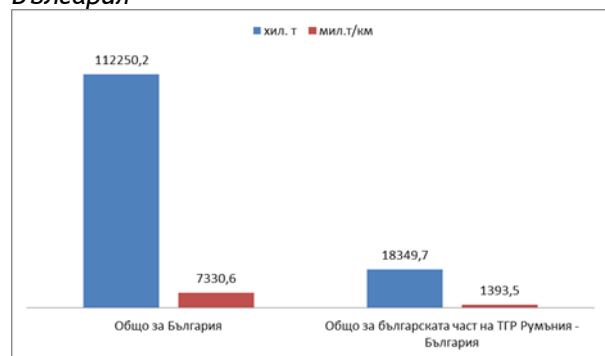


Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на разтоварване се забелязват в областите Варна, Бургас, Стара Загора, Пловдив, София и София (столица).

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. 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.

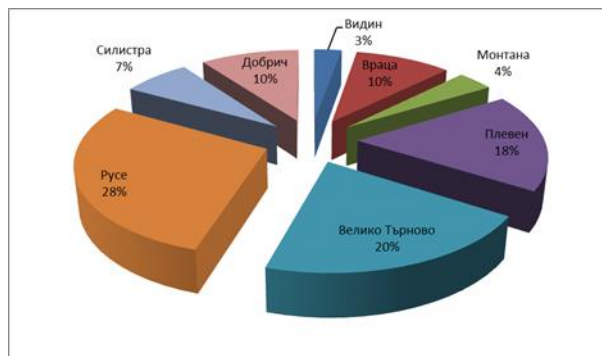
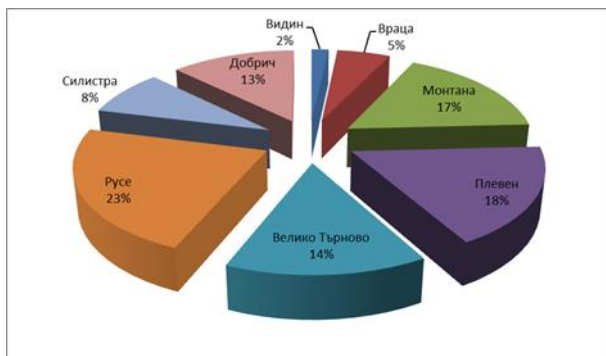
Фигура 85. Извършени вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване в хил.км<sup>79</sup>

Фигура 86. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в мил.т/км<sup>80</sup>

<sup>77</sup> Източник: НСИ

<sup>78</sup> Източник: НСИ

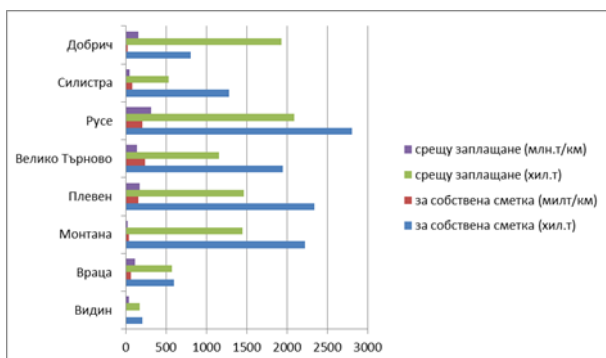
<sup>79</sup> Източник: НСИ



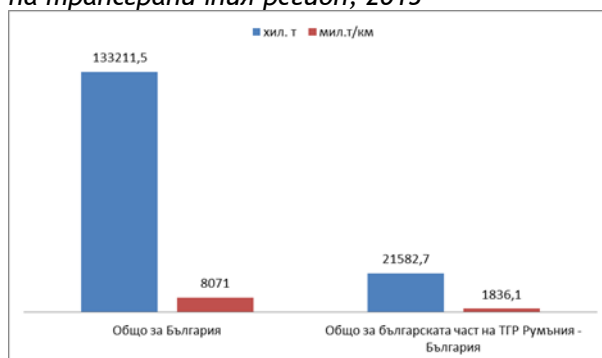
Най-много товари превозени с автомобилен транспорт по регион на натоварване са области са Русе, Велико Търново, Плевен, Враца и Добрич.

В българската част на трансграничния регион преобладава извършването на вътрешни превози (натоварване) срещу заплащане.

Фигура 87. Вътрешни превози на товарния автомобилен транспорт по регион на натоварване и по тип на превоза, 2015<sup>81</sup>



Фигура 88. Дял на вътрешните превози на товарния автомобилен транспорт по региони на натоварване в българската част на трансграничния регион, 2015<sup>82</sup>



## 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 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 пристанища<sup>83</sup>

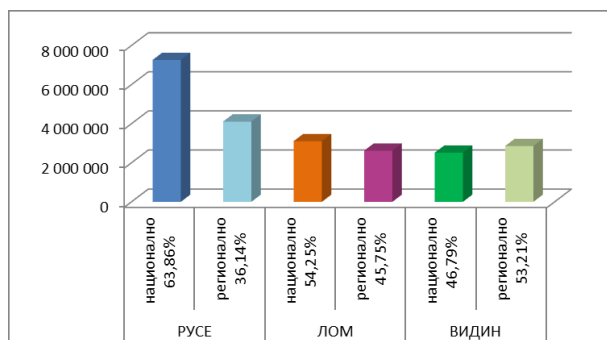
Основният параметър за

<sup>80</sup> Източник: НСИ

<sup>81</sup> Източник: НСИ

<sup>82</sup> Източник: НСИ

<sup>83</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



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.

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%. Пропускателните способности на пристанищата с национално и регионално значение по отделните пристанищни райони са следните:

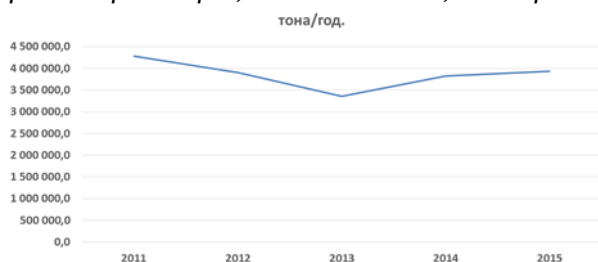
Таблица 72. Пропускателна способност на товари на речните пристанища с национално и регионално значение

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).

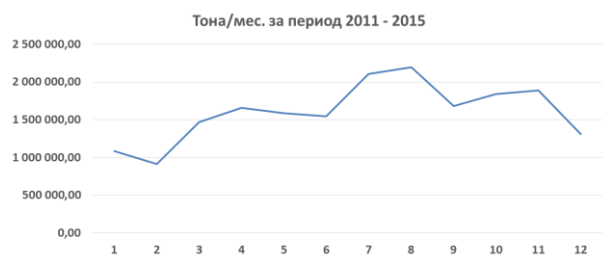
Фигура 90. Движение на товарооборота с речен транспорт, тона/годишно, България



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-големият 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.

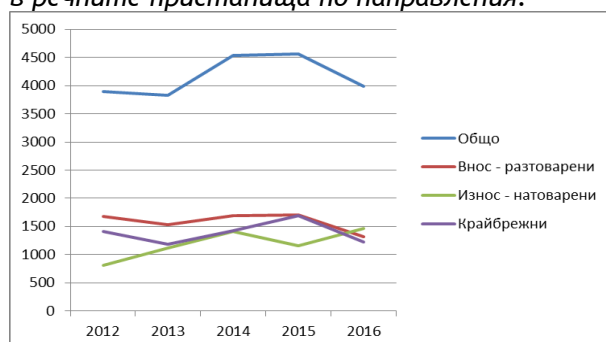
Таблица 73. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления<sup>84</sup>

товари	В хил. тона				
	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Общо</b>	<b>3894</b>	<b>3831</b>	<b>4529</b>	<b>4568</b>	<b>3993</b>
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.

Фигура 91. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища по направления.<sup>85</sup>



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.

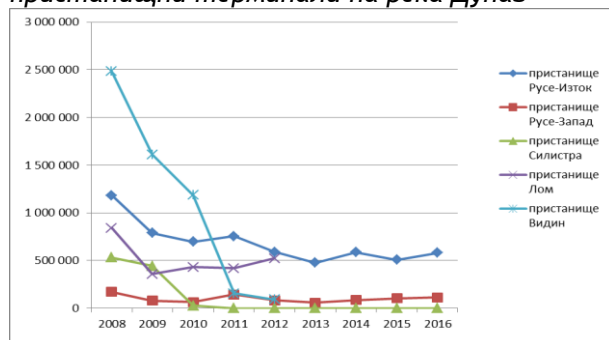
Наблюдава се тенденция на непрекъснато нарастване в обема на товарооборота на пристанищния терминал Русе-Запад - отбелязан е ръст от 77,2% през 2016 г. спрямо 2010 г.

<sup>84</sup> Източник: НСИ

<sup>85</sup> Източник: НСИ



Фигура 92. Общ товарооборот по пристанищни терминали на река Дунав<sup>86</sup>



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%.

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, нефтопродукти, 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.<sup>87</sup>

<sup>86</sup> Източник: Годишни отчети на пристанища Лом, Русе и Видин

<sup>87</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



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.

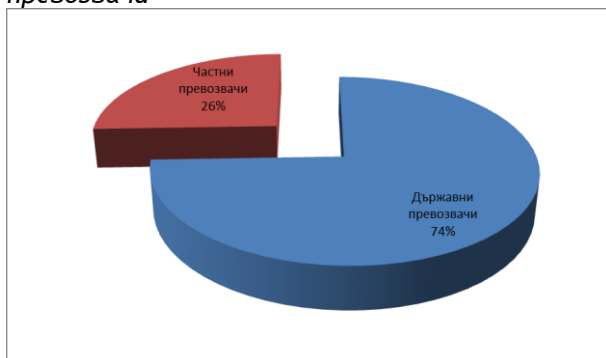
Гамата от товари, които се транспортират в контейнери се увеличава непрекъснато, тъй като понастоящем дори продуктите, които представляват насипни товари и автомобилите понякога се транспортират в контейнери.

## 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 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 нови 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 лицензии 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.<sup>88</sup>

Намалението на превозените товари след 1990 г. (с превозени 63 млн. т

<sup>88</sup> Източник: НКЖИ, <http://www.iaja.government.bg/IAJI/wwwFWRAEA.nsf/jpcarter.htm?ReadForm>



по железница) до 2001/2005 (с превозени 20 млн. т) се дължи главно на преструктурирането на националната икономика и преход от централизирана планова икономика, ориентирана към тежката индустрия, към пазарна икономика с преобладаващи малки и средни превозвачи.

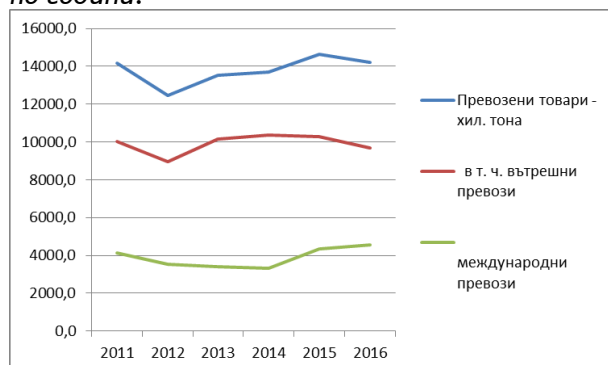
Фигура 95. Товарни превози по железница, период 2000 - 2013



Драстичното намаление, регистрирано през 2009 и 2010 г. се дължи най-вече на затварянето на Металургичния комбинат Крениковци, за нуждите на който в предходните години са превозвани около 25% от товарите във вътрешно съобщение.

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.<sup>89</sup>



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, влакилометри (хил. км)

Наименование на показателите	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Товарни влакове влакилометри	6774,4	5692,8	6543,5	6879,2	7658,6	8155,4
Пътнически влакове влакилометри	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

<sup>89</sup> Източник: НСИ



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:

- *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.

По данни на НСИ (2016 г.), 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%.

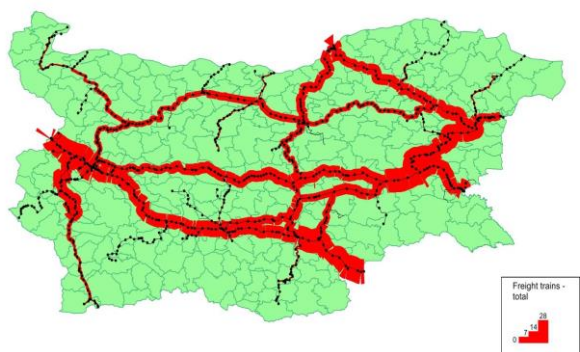
Делът на общите превозени товари от железопътния товарен транспорт е 9.05%, а делът на автомобилния товарен транспорт е 90.95%.

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 78. 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 79. Директни товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика

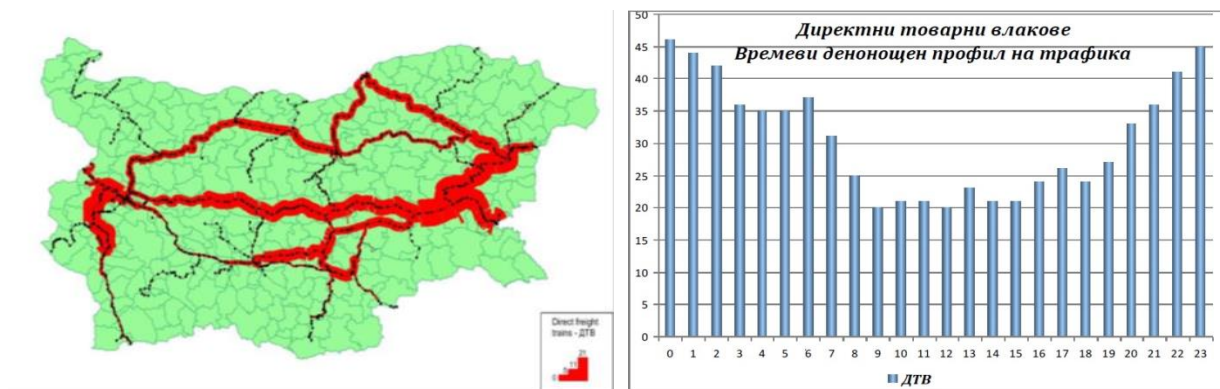
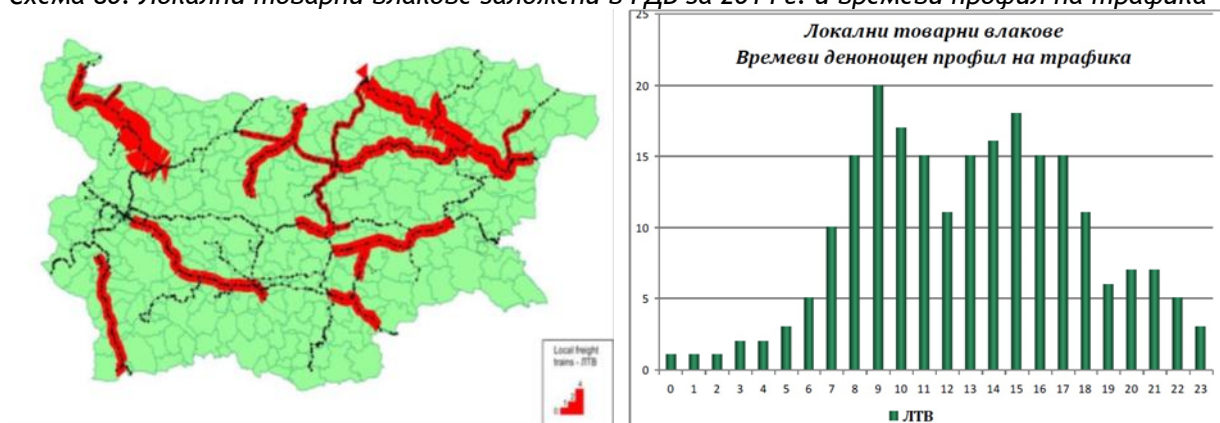
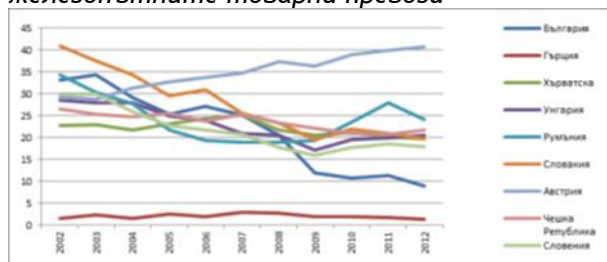


Схема 80. Локални товарни влакове заложи в ГДВ за 2014 г. и времеви профил на трафика



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 Оряховица<sup>90</sup>

<sup>90</sup> Източник: ГД „ГВА“



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

## 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 brutния 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.<sup>91</sup>

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

<sup>91</sup> МВФ, Световна икономическа перспектива: Legacies, Clouds, Uncertainties, октомври 2014



транспортни проекти. Проектите, които ще получат приоритетна подкрепа от 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 стокския 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 brutния 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 г., 13 160 км, от които 2 977 км национални пътища в румънската страна и 5932 км в българската, от които почти половината (2 279 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 (2 977 км към 2 279 км).

Железопътната мрежа в Румъния е с дължина 1 828 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

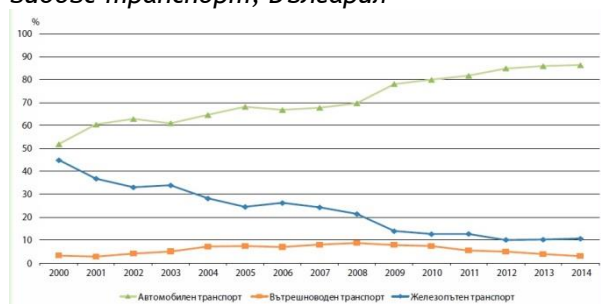


Фигура 100. Пътнически транспорт - превозени товари, България

Фигура 101. Пътнически транспорт - извършена работа, България



Фигура 102. Разпределение на товарите по видове транспорт, България<sup>92</sup>



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				
<b>Общо</b>	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				
<b>Общо</b>	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				
<b>Общо</b>	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				
<b>Общо</b>	36165	33201	37789	41546
Сухопътен транспорт (Включва железопътен,	31549	32195	36677	40263

<sup>92</sup> Годишници АПИ и НСИ



автомобилен и тръбопроводен транспорт)				
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 връзка. 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 транспортният сектор в България ще се развива, подобно на тези страни от ЕС.

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 транспортният 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 г., 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 г.

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.

### *Воден транспорт*

След финализирането на концесионирането на пристанищата, делът на частния сектор ще стане 100%. С това се очаква да се повиши конкурентоспособността на морския транспорт и вътрешните водни пътища.

### *Железопътен транспорт*

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 за намаляване на цената, а оттам и създаване на условия за прехвърлянето на товари от шосейния към железопътния транспорт.

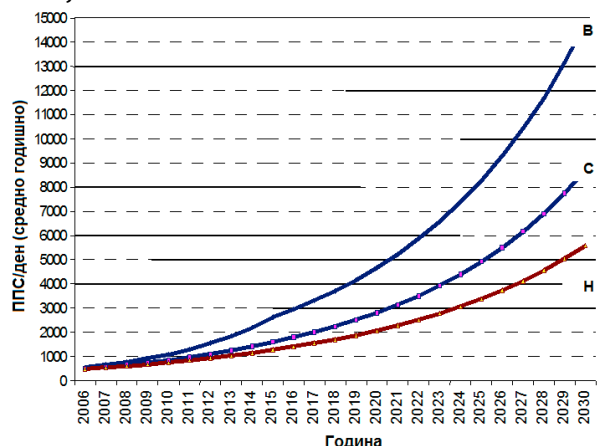
Изпълняването на правилата на ЕС за автомобилния транспорт, движението и ограниченията в натоварването могат също така да увеличат привлекателността на железопътния транспорт, като операциите на автомобилния транспорт ще станат по-скъпи, ако са направени законно.

Фигура 103. Прогнозен трафик (автомобилен)      Фигура 104. Прогнозен трафик (железопътен)

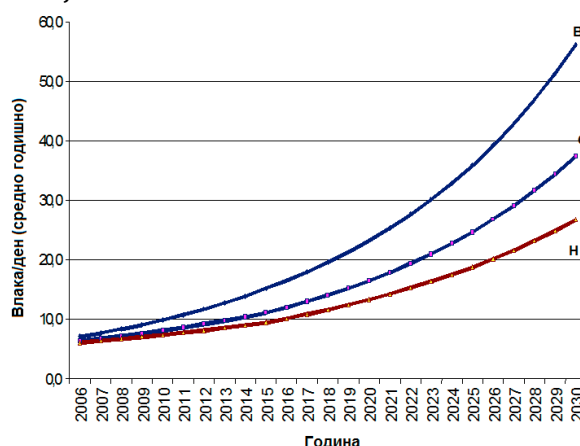




транспорт) през Дунав мост 2 „Видин - Калафат“.<sup>93</sup>



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.

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

<sup>93</sup> Източник: PIMU



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.<sup>94</sup>

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

<sup>94</sup> <http://www.brcci.eu/problemi-pri-preminavane-na-gkpp-bulgaria-romania>



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 подреждането 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.

- Изграждане на втори Дунав мост при Русе - Гюргево или разширяване на съществуващия мост.

### **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 (PM<sub>10</sub>).

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 общеевропейската.

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, заложи 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 енергийно-ефективни 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 обществения 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 обществения 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 обществения електротранспорт и чрез изграждане на интермодални терминали за комбинирани превози. Увеличаването на дела на обществения 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 информирание 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 обществения градски транспорт, в т.ч. намаляване използването на конвенционални горива в обществения 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).<sup>95</sup>

### 3.2. Предимства и недостатъци на видовете транспорт

<sup>95</sup> ОПТИТ 2014-2020 г.





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
- 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:

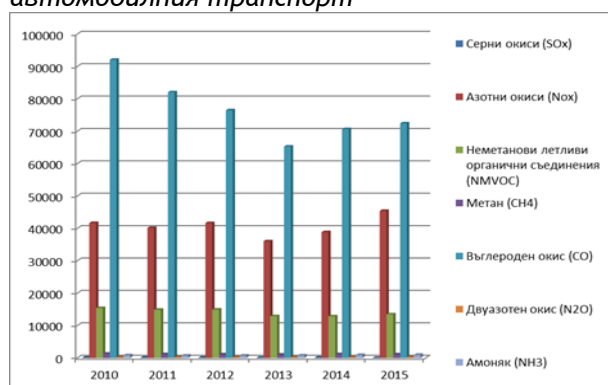
- Праховите частици (Particulate matter - PM) - те се изпускат директно в атмосферата и могат да доведат до редица заболявания сред населението, дори и до фатални последствия. Те увреждат екосистемите и са основна причина за глобалното затопляне. Преодоляването на този проблем може да бъде постигнато чрез различни подобрения в двигателните уредби на превозните средства и приложението на високоефективни информационни технологии.
- Въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) - 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 воден транспорт, 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.

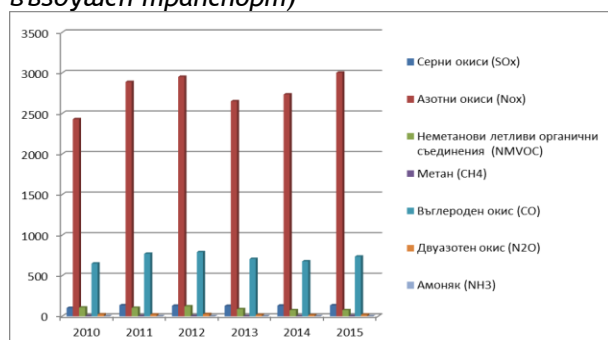
Фигура 109. Количеството на отделяне на вредни емисии в атмосферата от автомобилния транспорт



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 изпусканите 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)<sup>96</sup>



На фигурата е представено количеството на изпусканите 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

морски превози, крайбрежни превози, вътрешни и международни превози с въздушен транспорт.

За разлика от автомобилния, при останалите видове транспорт, от

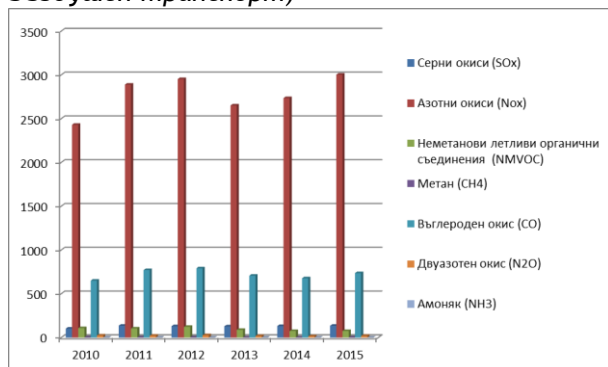
<sup>96</sup> Източник: Изпълнителна агенция по Околна Среда





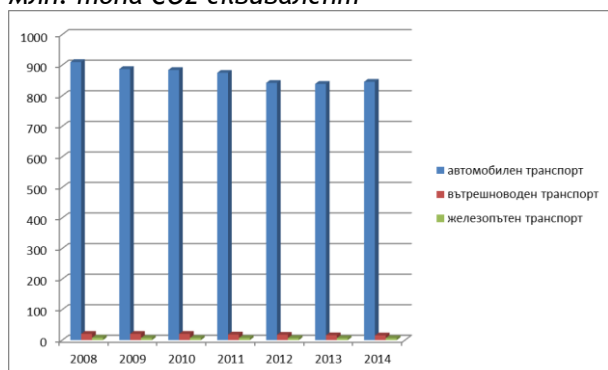
замърсителите най-голям относителен дял в общото количество на отделяните вредни вещества, заемат азотните окиси (74%), на следващо място се нарежда въглеродния окис (18%), а на трето място - серните окиси (3,4%).

Фигура 111. Количество на отделените вредни емисии в околната среда от друг вид транспорт (железопътен, морски, речен и въздушен транспорт)<sup>97</sup>



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 CO<sub>2</sub> еквивалент



На фигурата е показано количеството на отделените парникови газове от автомобилен, железопътен и вътрешноводен транспорт в млн. тона CO<sub>2</sub> 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 увеличаване на дела на товарните и пътнически превози, за осъществяването на които се използва предимно електрическа тяга (82% от железопътните линии в страната са електрифицирани<sup>98</sup>).

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

<sup>97</sup> Източник: Изпълнителна агенция по Околна Среда

<sup>98</sup> Според данни на Национална Компания Железопътна Инфраструктура



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 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 дялът на пътищата II и III клас с лошо състояние на настилката, 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 г., през която са били 72,73 %. В плановите 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 влаковите 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-щадящ 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 транграничния 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.

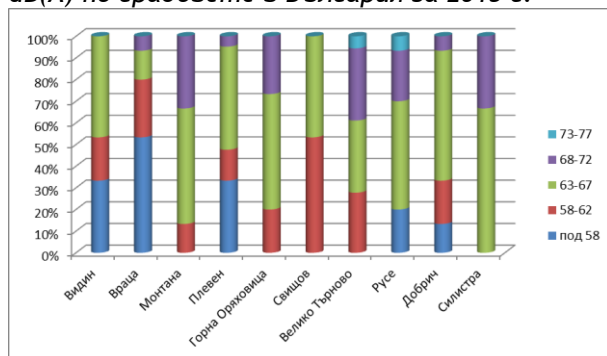
*Фигура 113. Регистрирани шумови нива в*

*В по-големите градове Русе и*





*dB(A) по градовете в България за 2015 г.<sup>99</sup>*



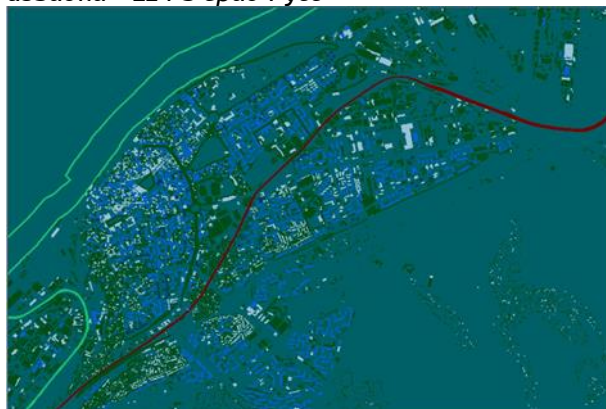
Плевен са разработени ефективни програми за намаляване на шума, които общините изпълняват ежегодно. В плановите за действие на изброените градове са предвидени мерки за защитата от увеличаването на шума също и на тихите градски зони.

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.

*Фигура 114. Акустична визуализационна извадка - L24 в град Русе<sup>100</sup>*



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 подсигурена 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

<sup>99</sup> Източник: НСИ

<sup>100</sup> План за действие към стратегическа карта на шума в околната среда на агломерация Русе



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 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)<sup>101</sup>



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

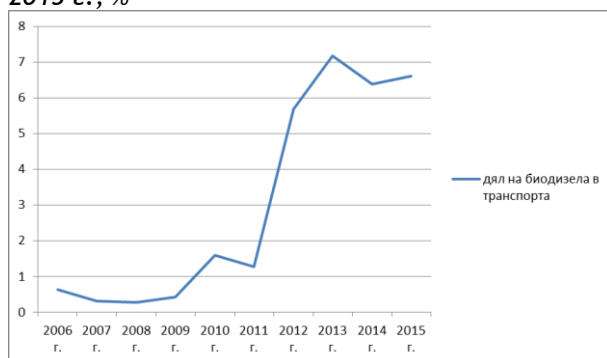
<sup>101</sup> Източник: НСИ



автомобилния транспорт, който през 2015 г. консумира 93% от общо употребеното количество горива в сектора.

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 ерозирани, 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.

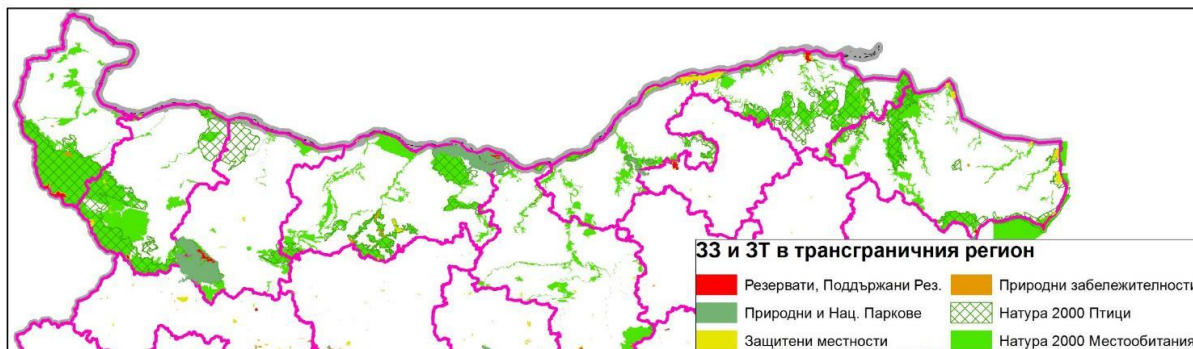
Крайбрежните зони са от стратегическо значение за Европейския съюз, а също и за страните партньори в програмата. Тези райони са източник на многобройни суровини, а също и основната дестинация за летни почивки в двете страни. Тяхната продължителна експлоатация ги направи уязвими, както и в останалата 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 81. 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 администрация 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
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

### 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 икономии 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;	Увеличаването на емисии на парникови газове е следствие от неблагоприятната структурата на



	Емисии на значителни количества парникови газове от транспорта	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; Запращане 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





<p><b>Биологично разнообразие, Защитени зони, Защитени територии</b></p>	<p>Птищата, 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.</p>	<p>навременна рекултивация.</p> <p>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.</p>
<p><b>Отпадъци</b></p>	<p>Отпадъците към момента не са екологичен проблем за транспорта. В същото време те са фактор, който има потенциал да се превърне в проблем.</p>	<p>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 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</p>



		<p>хората, работещи в тях или близо да тях.</p> <p>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.</p>
<b>Вредни физични фактори</b>	<p>Превишаване на граничните стойности за шум, за различни територии с нормиран шумов режим, разположени в близост до съществуващите автомобилни и ж.п. трасета</p>	<p>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.</p>



<b>Материални активи</b>	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.
<b>Население и човешко здраве</b>	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 настилката, осъвременяване на транспортните средства, интелигентни транспортни системи, които ще ограничат негативните въздействия върху човешкото здраве.
<b>Опасни вещества и</b>	По отношение на превоза на опасни	Към момента има риск за пътуващите по съществуващите пътища при



<p><b>риск от инциденти и аварии</b></p>	<p>товари от значение е състоянието на транспортната инфраструктура - лошото и състояние предполага по-голяма вероятност от транспортни произшествия, 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>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 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 брутния 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 моторните 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.

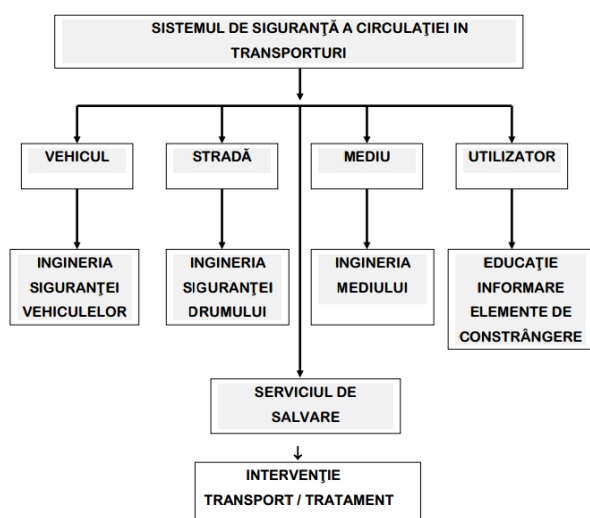
Развитието на пътната мрежа за постигане на увеличение на капацитета на трафика е скъпо и трайно. Поради това възниква необходимост да се въведат интелигентни системи за управление на трафика, които да увеличат трафика, да намалят замърсяването, консумацията на гориво и не на последно място да повишат 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

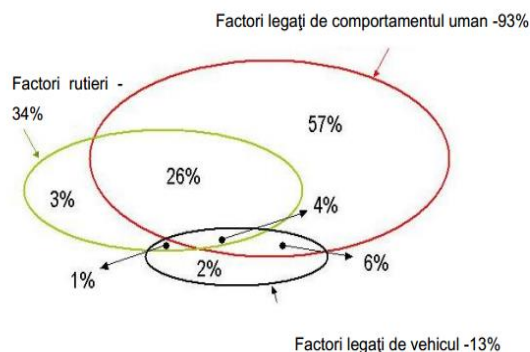


Тъй като всички фактори за движение - моторни превозни средства, пътища, водачи, велосипедисти, пешеходци - допринасят за добро протичане на движението по пътищата - знанията и моделирането на тези фактори от гледна точка на безопасността на движението по пътищата се решават от производствените предприятия 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 удържките 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).

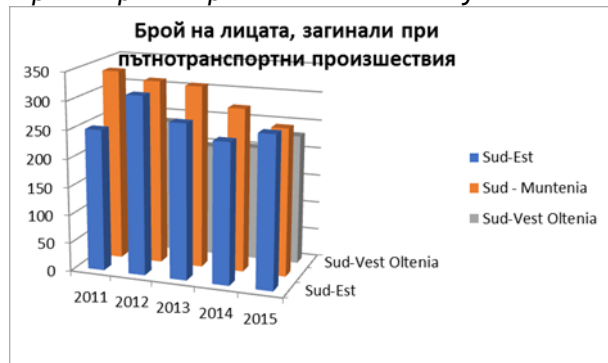
Основните причини за пътнотранспортни произшествия, дължащи се на водачите, са следните: превишаване на скоростта; погрешно изпълнение на маневрите за изпреварване; неспазване на правилата за оказване на предимство; консумация на алкохол; липса на проверка на техническото състояние; състояние на умора 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

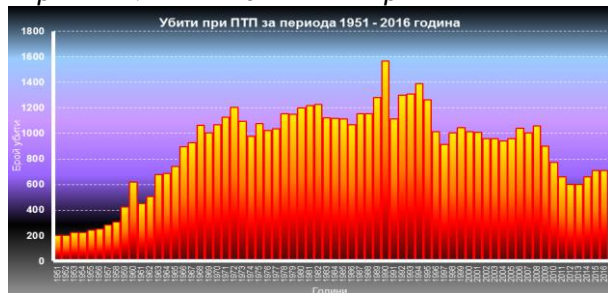
Автомобилният транспорт е една от най-опасните технически системи за човечеството. Всяка година в резултат на пътнотранспортни произшествия загиват над 1,3 млн. човека и над 50 млн. получават тежки наранявания.

В тази връзка с цел ограничаване жертвите от пътнотранспортните произшествия ООН обяви периода 2011-2020 г. 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 2020 г. спрямо показателите през 2010 г. Същата цел е поставена и в одобрената от министерския съвет на Република България на 22 декември 2011 г. Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г.

Фигура 121. Убити граждани при ПТП за периода 1951 - 2016г. в България

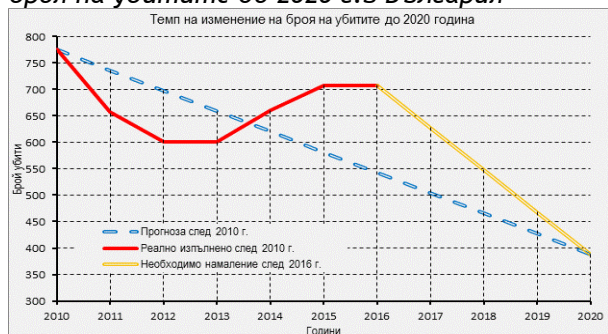


През изминалите 6 години в резултат на предприетите мерки през първите три години на периода бе постигнато съществено подобрене на безопасността на движение.

Тенденцията на намаляване на жертвите през 2014, 2015 и 2016 г. бе преустановена и се оформи ръст на жертвите.

През този период броя на загиналите в сравнение с 2010 г., която е базова година за периода 2011-2020 г., са спасени 720 човешки живота.

Фигура 122. Планиран темп на изменение на броя на убитите до 2020 г. в България



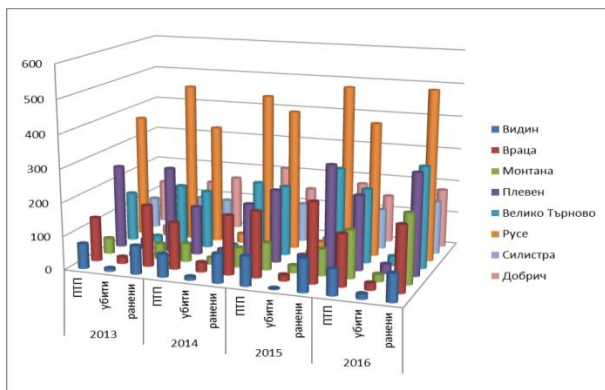
В същото време следва да бъде отбелязано, че състоянието на безопасността на движението е далеч от очакваното намаление и има сериозни основания да се счита че при тази ситуация няма да бъде постигната целта, намаление на загиналите с 50% към 2020 г., ако не се предприемат други конкретни мерки. Брой на убитите от ПТП през

периода 2011-2016 г. спрямо прогнозната линия за намаляване на броя на убитите с 50% към 2020 г. 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

Регистрирани са 1 497 тежки пътнотранспортни произшествия,

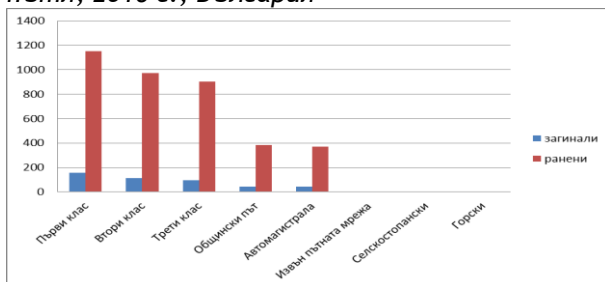


което представлява повече от 20% от ПТП станали на територията на страната.

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.

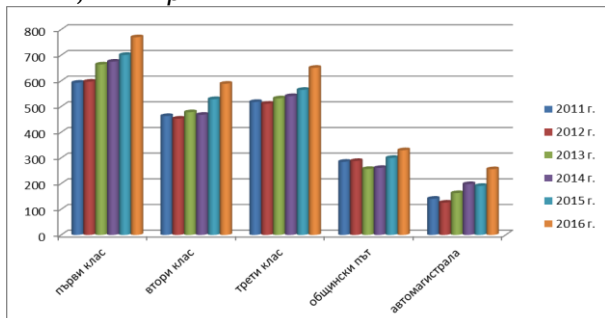
За изследваната територия сравнение с 2015 г. броят на убитите нараства от 150 души през 2015 г. на 183 души през 2016 г., както и нараства броят на ранените.

Фигура 124. Загинали и ранени по вид на пътя, 2016 г., България



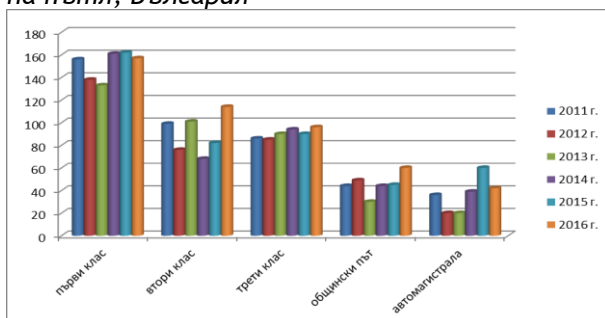
Най-много жертви по пътя има при първокласните пътища, следвани от второкласните и третокласните.

Фигура 125. Тенденция при ПТП по вид на пътя, България



Най-много тежки пътно-транспортни произшествия на пътя са станали на първокласните 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.

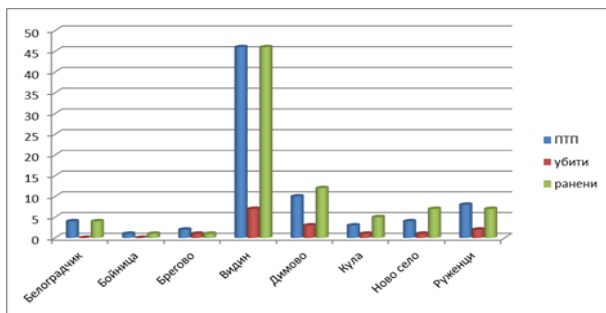
Фигура 126. Тенденция при загиналите по вид на пътя, България



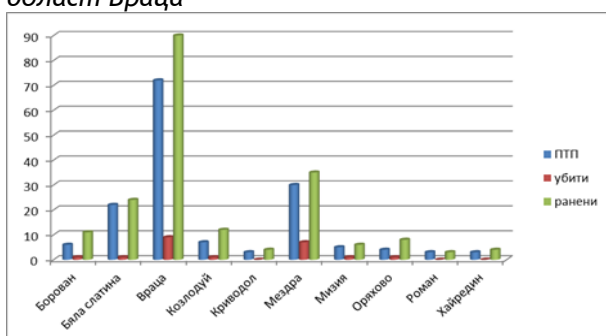
Второкласната пътна мрежа е с най-устойчивата тенденция на нарастване при пътно-транспортни произшествия, а след нея се нарежда общинската пътна мрежа. През 2016 г. има известен спад на ПТП при пътищата от първи клас.

Фигура 127. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Видин

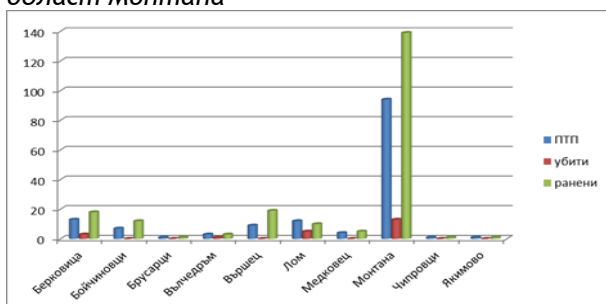
В област Видин най-критичните



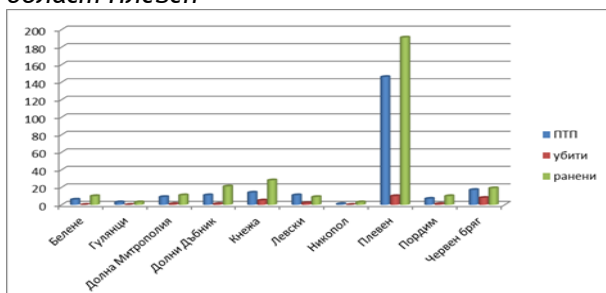
Фигура 128. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Враца



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

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.

При две от общините в област Враца има най-висок ръст на възникналите ПТП, убитите и ранените на пътя.

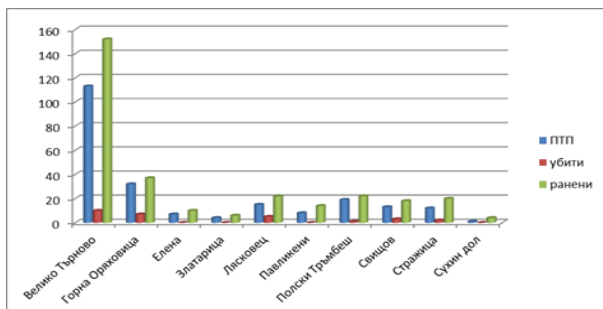
В община Враца са настъпили 72 бр. ПТП, убитите са 9 души, а ранените са 90. В община Мездра са настъпили 30 бр. ПТП, убитите са 7, а ранените 35 души. Пряко отражение на ПТП има състоянието на пътната инфраструктура, която е една от най-рисковите в региона.

В община Монтана са настъпили най-много ПТП. За 2016 г. техният брой е 94, броят на убитите е 13, а на ранените - 139 души.

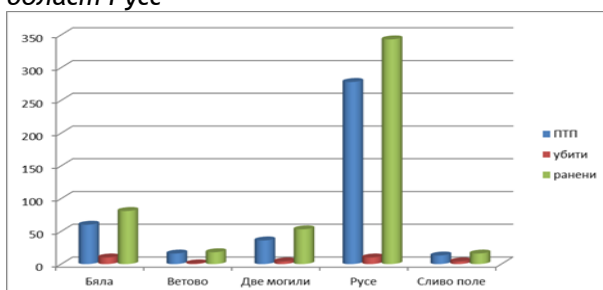
Инцидентите в община Плевен, значително надвишават броя на инцидентите в останалите общини от областта. Възникнали са 146 ПТП, в резултат на което има 10 убити и 191 ранени.

Община Велико Търново и

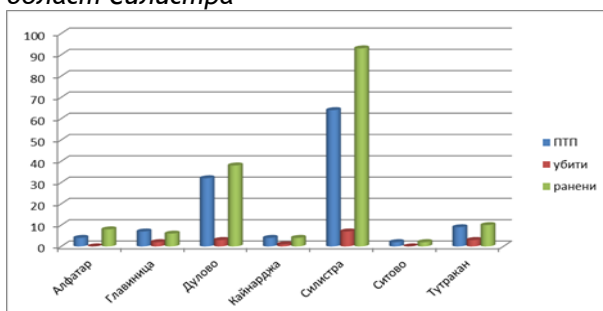




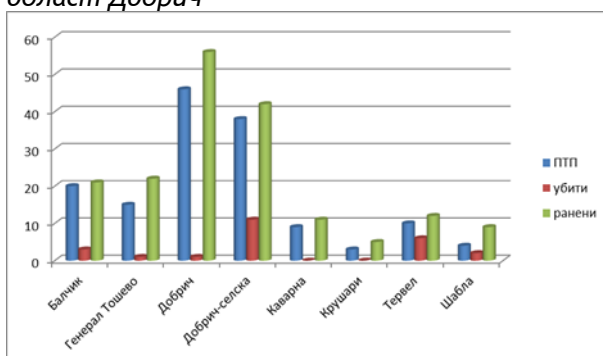
Фигура 132. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени през 2016 г. в област Русе



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



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).

община Горна Оряховица са две локации, в които има най-висок ръст на пътнотранспортни произшествия. Във Велико Търново броят на ПТП е 113, с 10 убити и 152 ранени. Сравнително по-нисък е броят на ПТП в Горна Оряховица - 32 бр. със 7 убити и 37 ранени.

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.

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.

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.



Схема 82. Пътни участъци с най-висока концентрация на ПТП в българската част на трансграничния регион



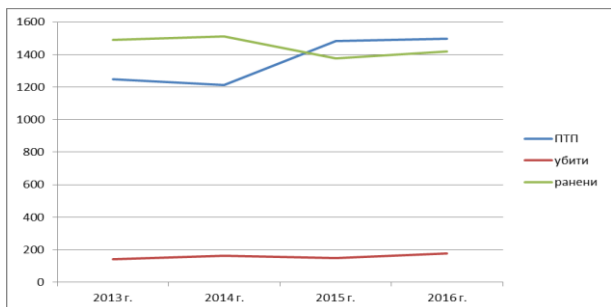
В българската част на трансграничния регион Румъния-България попадат 4 от най-опасните участъци:

- 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.

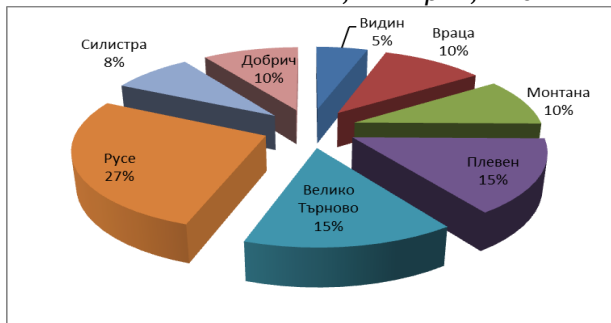
Към пътните участъци с повишен риск от ПТП принадлежат и още два пътя в изследвания участък: пътят: Ботевград - Враца - Мездра и Добрич-Варна.

Фигура 135. Пътнотранспортни  
произшествия, убити и ранени по области за  
2013 - 2016 г.

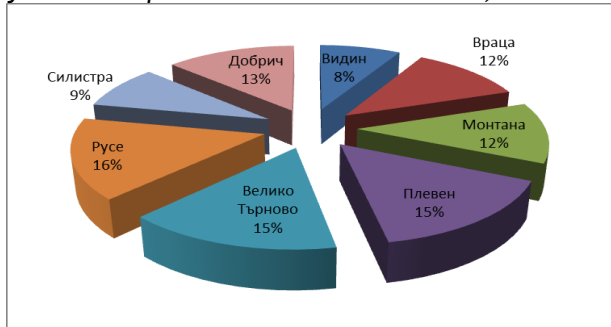
В българската част на ТГР се  
наблюдава непрекъснато нарастване



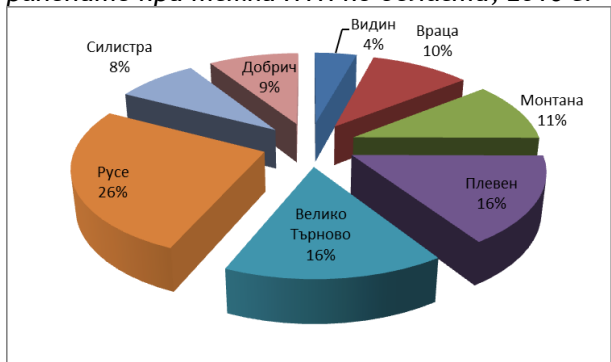
Фигура 136. Съотношение на броя на тежките ТПП по области, България, 2016 г.



Фигура 137. Съотношение на броя на убитите при тежки ТПП по области, 2016 г.



Фигура 138. Съотношение на броя на ранените при тежки ТПП по области, 2016 г.



Фигура 139. Тежки пътно-транспортни, убити и ранени по месеци, 2016 г.

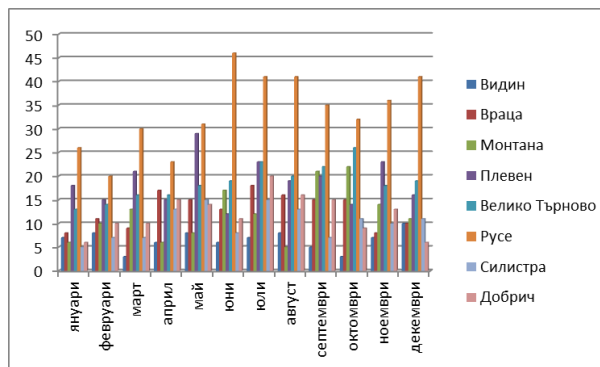
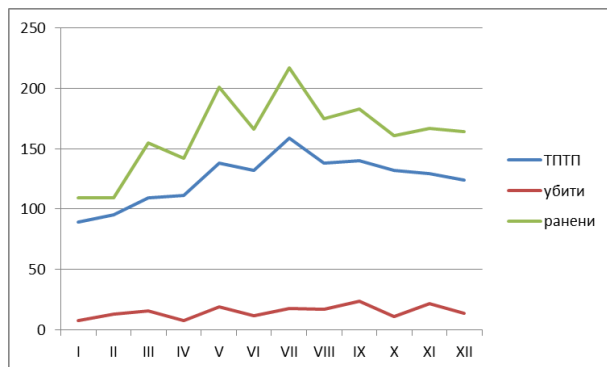
на броя на ТПП, като особено рязко е покачването през 2015 г. За 2016 г. в сравнение през същия период на 2015 г. ТПП са били 1 484 - с 13 по-малко, загиналите са били 150 - с 33 по-малко, а ранените са били 1 841 - със 108 по-малко.

Най-много тежки пътно транспортни произшествия през 2016 г. са станали в област Русе (403 бр.), което представлява 27% от общия ТПП в изследвания регион. Близко 30% са формирани от ТПП в област Велико Търново и в област Плевен, които имат по равен дял произшествия - 15%. Областите с най-малко ТПП са Видин - 5% и Силистра 8%.

Област Русе е с най-висок дял при загиналите при ТПП - 16%, следвани от Велико Търново и Плевен. Прави впечатление, че в областите Монтана и Враца, независимо, че са регистрирани по-малък дял от ТПП, то много е висок процентът на инцидентите завършили с трагичен край - 12% убити. Най-малко са убитите в област Видин - 15 души (8%).

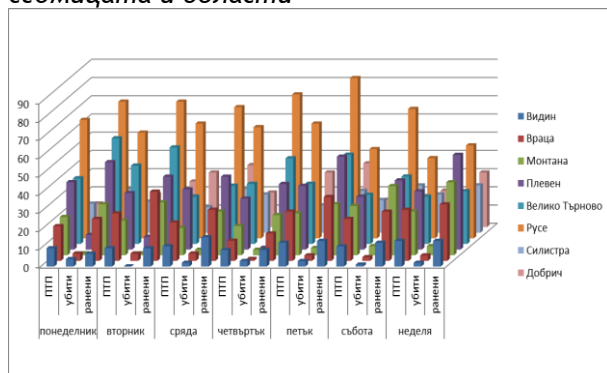
Област Русе отново е с най-високия дял на ранените при ТПП - 26%, следвана от областите Велико Търново и Монтана. Най-малък брой ранени има в област Видин - 4% (83 души). Това е близо осем пъти по-малко, отколкото в област Русе.

Фигура 140. Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по месеци и области, България

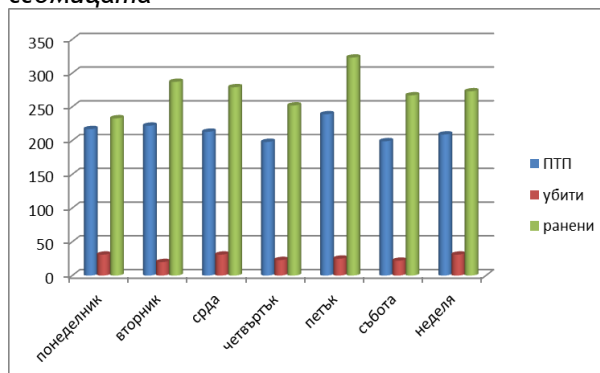


В българската част на трансграничния регион Румъния-България месеците с най-много ТПТП са: юли и май. През месец юли са настъпили 159 ТПТП с 18 загинали и 217 ранени. Най-много загинали има през месеците септември (24 души) и ноември (22 души). Най-много произшествия настъпват през петъчния ден, като тогава има и най-много убити и ранени.

Фигура 141. Тежки пътно-транспортни произшествия през 2016 г. по дни в седмицата и области

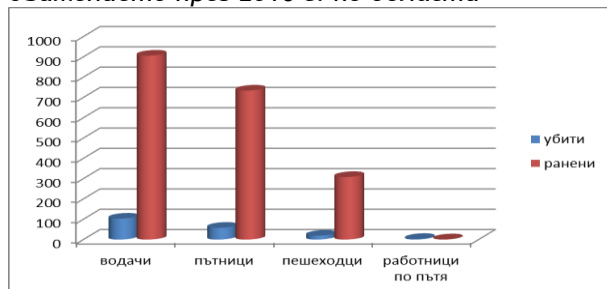


Фигура 142. Пътнотранспортни произшествия, убити и ранени по дни от седмицата



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

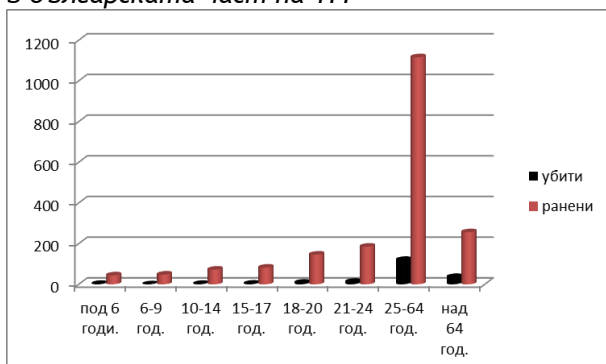
В резултат на ТПТП най-много убити и ранени има сред водачите на ПТС, следвани от пътниците.

Една от най-уязвимата група са пешеходците, като за 2016 г. са загинали 19, а ранени са 308 души.

2% от пострадалите при ТПТП са



### пътнотранспортни произшествия по възраст в българската част на ТГР



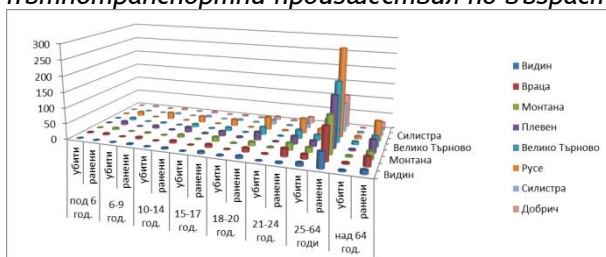
деца на възраст до 14 години. От общия брой пострадали деца 2% (4 деца) са загинали при пътния инцидент, а 98% (164 деца) са ранени.

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.

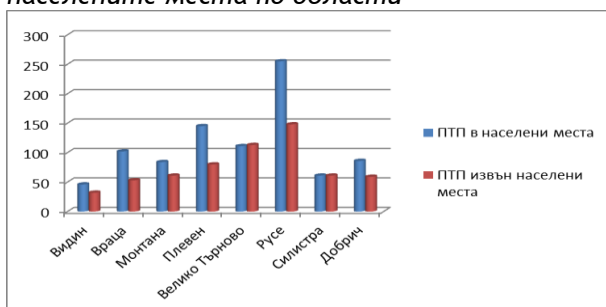
При така изнесените данни, следва да се отчете негативното процентно завишаване на загиналите и ранени пешеходци.

### Фигура 145. Убити и ранени при пътнотранспортни произшествия по възраст



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.

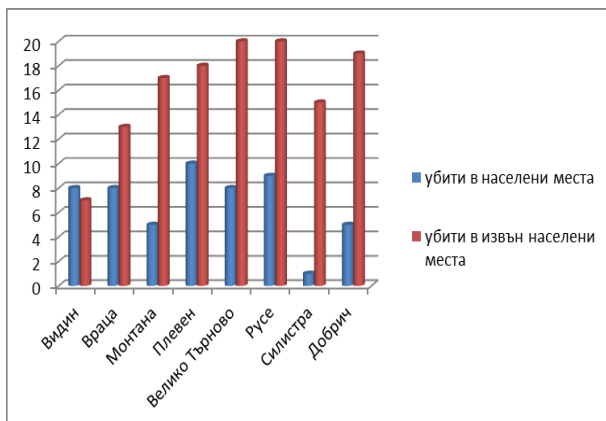
### Фигура 146. Пътнотранспортни произшествия, в населените и извън населените места по области



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 произшествия в сравнение с тези в населените места значително по-висок е броят на

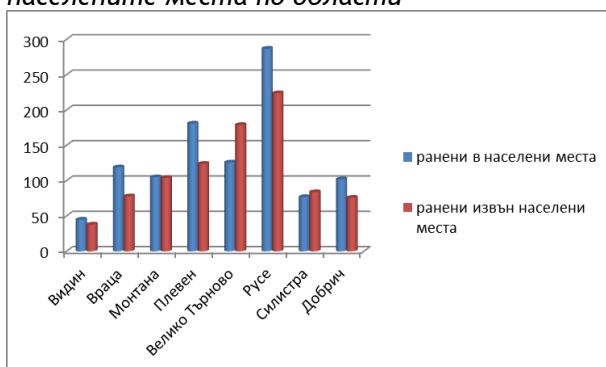
### Фигура 147. Убити в населените и извън населените места по области





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 пътно-транспортни 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

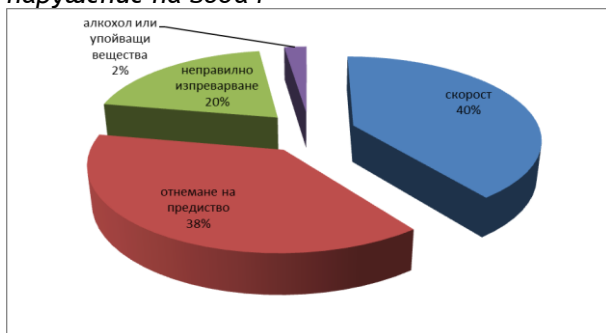
При 97% от настъпващите пътно



транспортни произшествия причината е нарушение на водача; 2% е друга причина, а 1% от случаите са настъпили в резултат на нарушение на пешеходец.

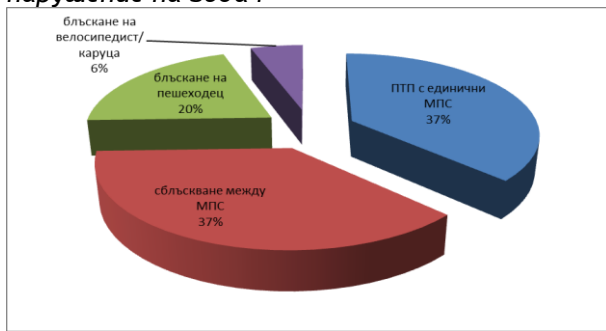
Основните причини, довели до настъпване на ПТП (нарушение на водача) са: несъобразена и превишена скорост; отнемане на предимство; навлизане в лентите за насрещно движение; неправилни маневри; неправилно изпреварване; употреба на алкохол или друго упойващо вещество.

Фигура 150. Основна причина при ПТП по нарушение на водача



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 водача

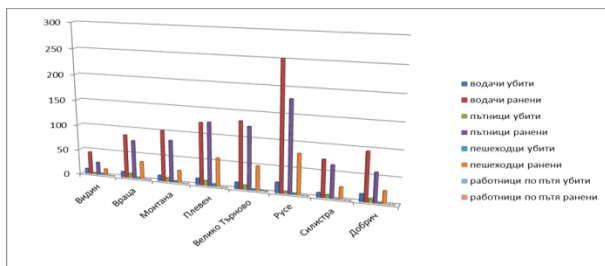


В резултат на ПТП причинени по нарушение на водач през 2016 г. са загинали при ПТП с единични МПС - 265 души, при сблъскване между МПС - 266 души, а при блъскане на пешеходец - 114 души и при блъскане на велосипедист/ каруца - 38 души.

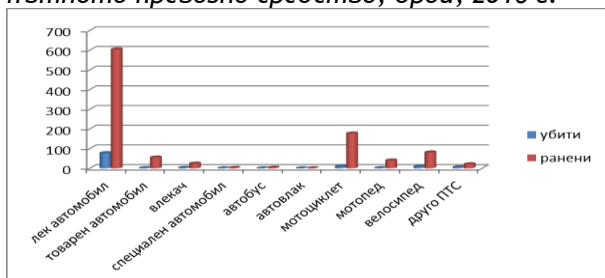
В разпределението на произшествията по основни причини през 2016 г. най-висок дял продължават да имат тези, настъпили поради нарушения на водачите. Основната причина, водеща до настъпване на ПТП поради нарушения на водачите, е несъобразената и превишена скорост.

Фигура 152. Убити и ранени участници в движението по области, 2016 г.

В България от общия брой

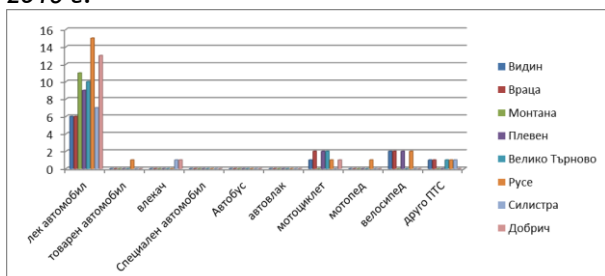


Фигура 153. Убити и ранени водачи при пътнотранспортни произшествия по вид на пътното превозно средство, брой, 2016 г.

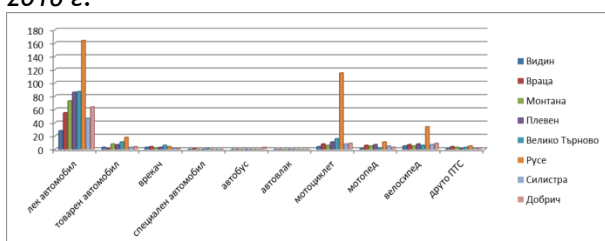


Най-много убити водачи на леки автомобили има в област Русе - 15 души, Добрич - 13, а в Плевен - 11 души. Инцидентите завършили с фатален край за водачите на мотоциклети са най-много във Враца, Плевен и Велико Търново. При велосипедистите най-много жертви има във Видин, Враца, Плевен и Русе.

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.



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 плователни 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 плователните 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 навла (плащане за предоставено право на наемане на кораб или за използване на част от него за превоз на товари) 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).<sup>102</sup>

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 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%.

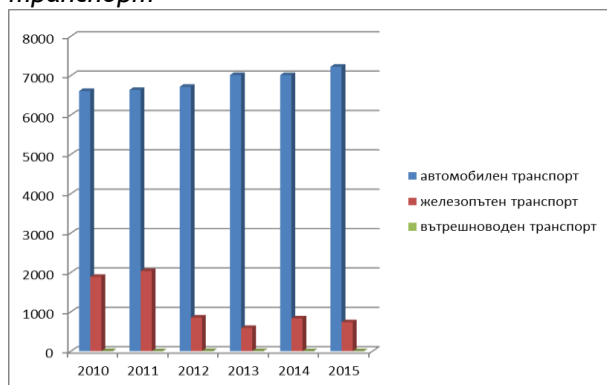
*Фигура 157. Брой на регистрираните инциденти при извършване на превози с автомобилен, железопътен и вътрешноводен*

От началото на разглеждания период до края на 2015 г. се

<sup>102</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



### транспорт<sup>103</sup>



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 понижаване 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 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

<sup>103</sup> Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”, Министерство на вътрешните работи, ЕВРОСТАТ



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 ангажименти (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 общоевропейски 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.

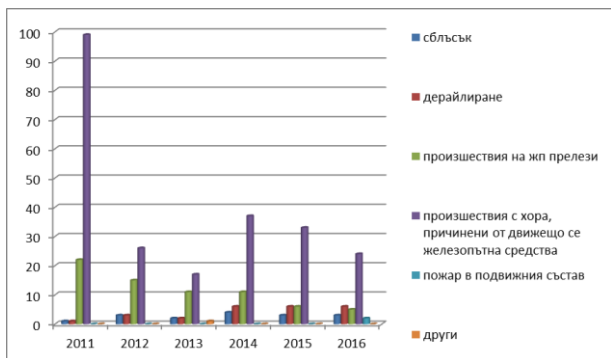
## Железопътен транспорт

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.

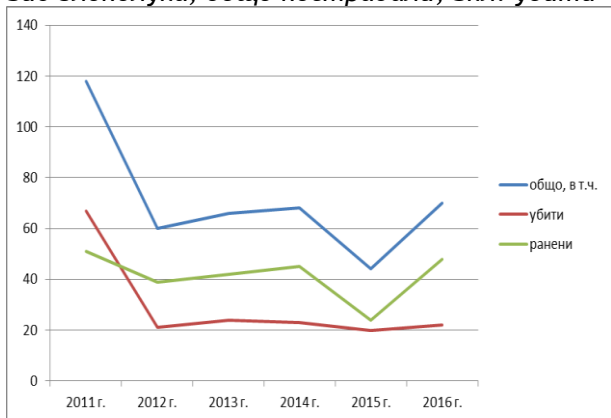


линиите са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км/ч, а на места дори с почти изчерпани възможности за задържане на скоростта и гарантиране на сигурността и безопасността на движение.

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 неспособване 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 дерайлирания 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



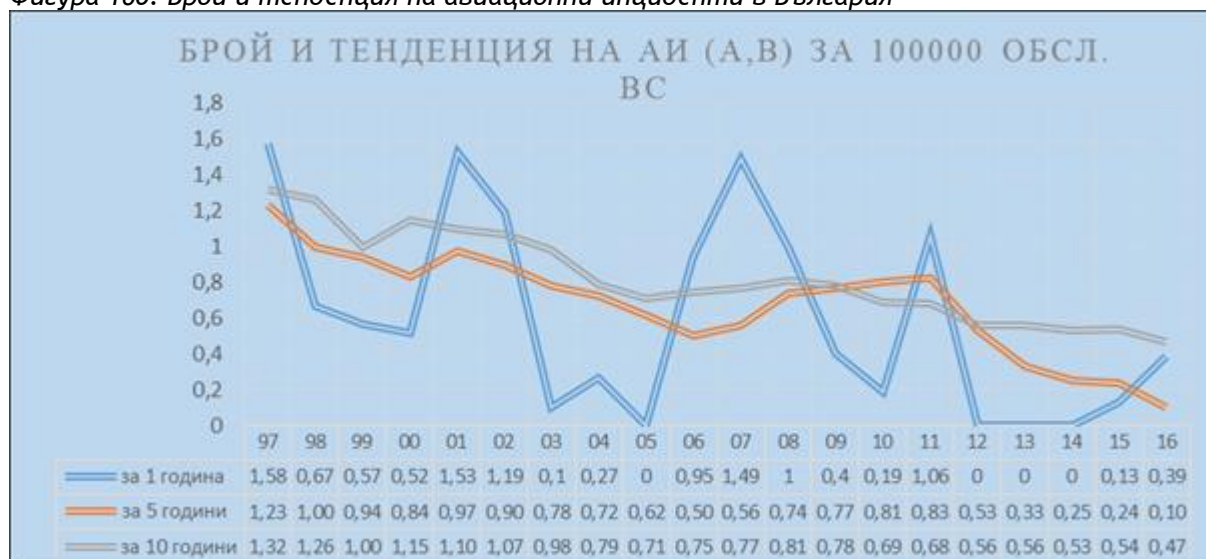
обстановка и повишената опасност от терористични действия в международен аспект.

## 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 1997 г. до 2016 г. 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.<sup>104</sup>

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

<sup>104</sup> Основни тенденции в безопасността за 2016, <http://www.bulatsa.com>





взаимодействия 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 персонала (ръководен състав, служители, изпълнители) при изпълнение на служебните си задължения.<sup>105</sup>

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;
- заледряване с широка площ на проявяване, особено през януари - февруари.

### *Горски пожари*

<sup>105</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



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 дълбочина, с магнитуд до  $M = 7$  по скалата на Рихтер интензитети до VII на - VIII скалата M.S.K. (Медведев - Spohrer - 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 хълмовете, 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 явлението и произтичащите от него последствия, рисковите райони могат да бъдат оценени чрез изучаване на географския район.
- Фактори за уязвимост: сгради, построени на склоновете на хълмовете 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



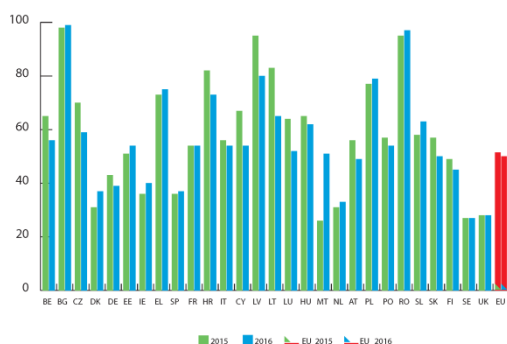
човешкото здраве и безопасността и въздействието върху околната среда.

### 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 съюз<sup>106</sup>



По данни на Европейската комисия за пътната безопасност за периода 2010-2016 г. в България се отчита спад на смъртните случаи при пътно-транспортните 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.

<sup>106</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-17-675\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_en.htm)



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 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***

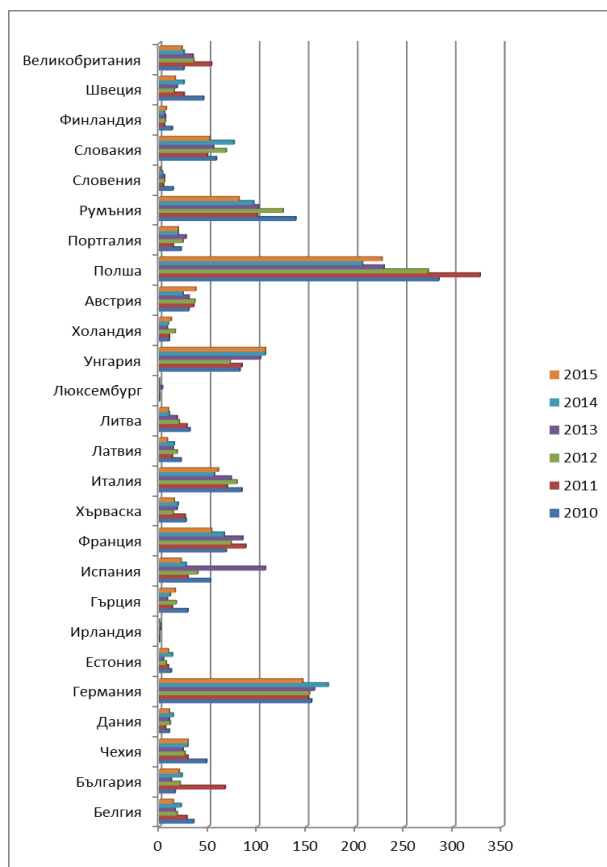
Вътрешно-водните пътища са най-безопасният транспорт и при него през последните години няма данни за възникнали произшествия.

### ***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)*

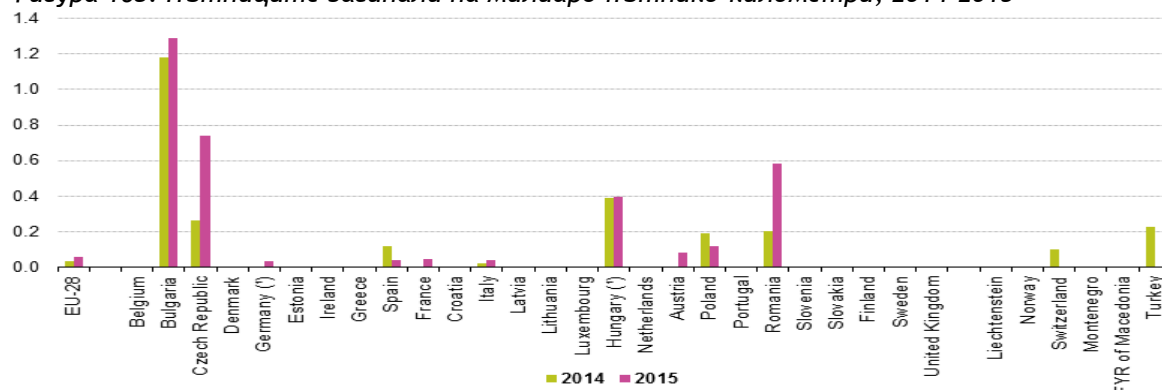
В рамките на ЕС безопасност в железопътния транспорт



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 2015 г.

Фигура 163. Пътниците загинали на милиард пътничко-километри, 2014-2015



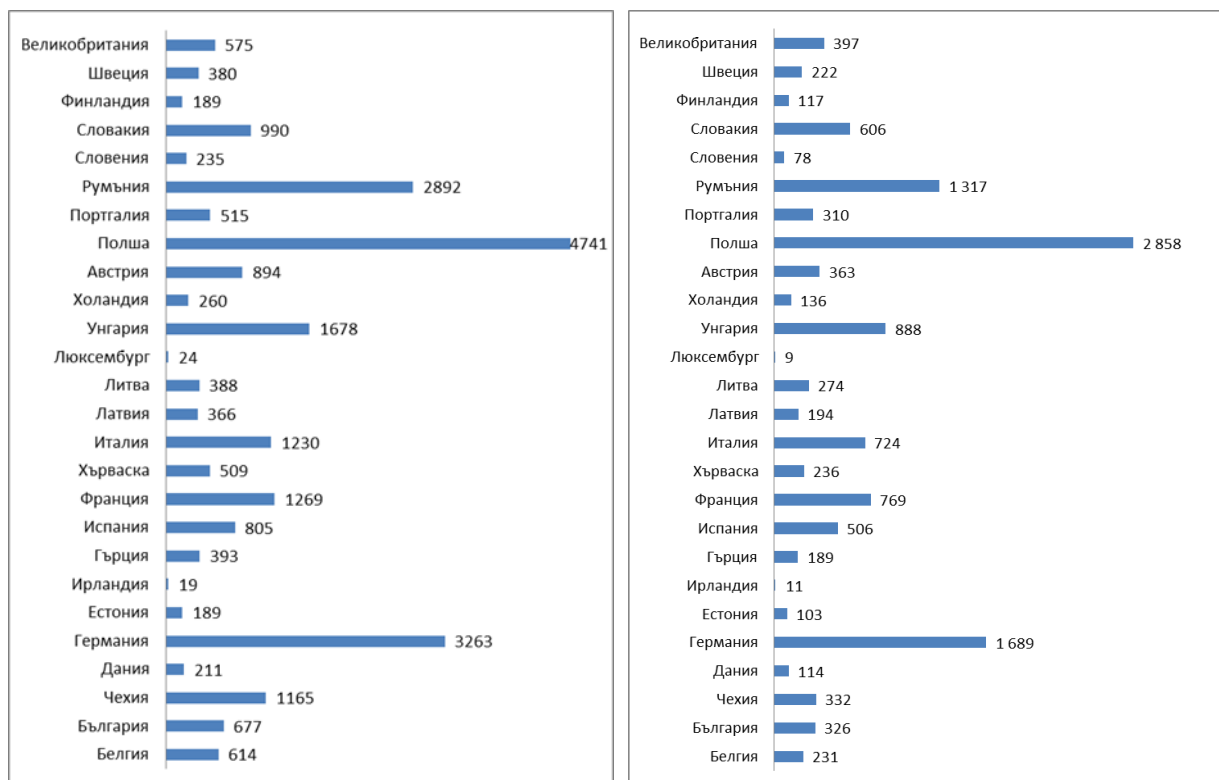
(\* Passenger-kilometres are based on quarterly data for 2015 (detailed reporting))

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.)





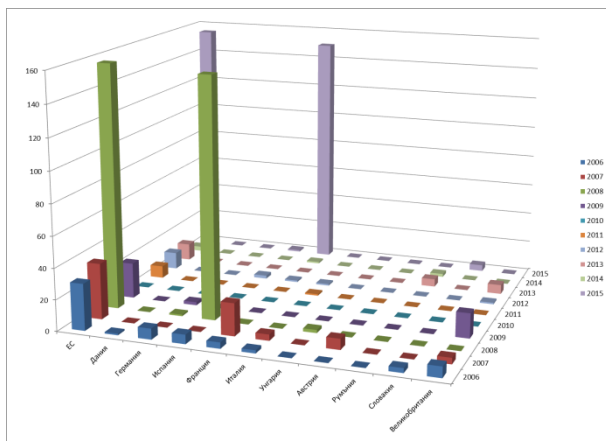
Европейските статистически данни показват, че Румъния е на трето място сред европейските страни по броя на произшествията, свързани с железопътния транспорт, въпреки по-малкия обем на превозваните пътници и товари. Румъния е на трето място и по броя на загиналите при инциденти. Повече от 10% от загиналите 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 средства<sup>107</sup>

Въздушният транспорт е най-безопасния вид транспорт според данните на Европейската агенция за авиационна безопасност (EASA) за

<sup>107</sup> Евростат, Статистика за безопасност на въздуха в ЕС; [www.appso.eurostat.ec.europa.eu](http://www.appso.eurostat.ec.europa.eu)



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 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.

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 организирани 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 планове 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



Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност	безопасността
	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.<sup>108</sup>

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.<sup>109</sup> 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).

<sup>108</sup> [ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/maps_en.htm)

<sup>109</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=BG>





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 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.

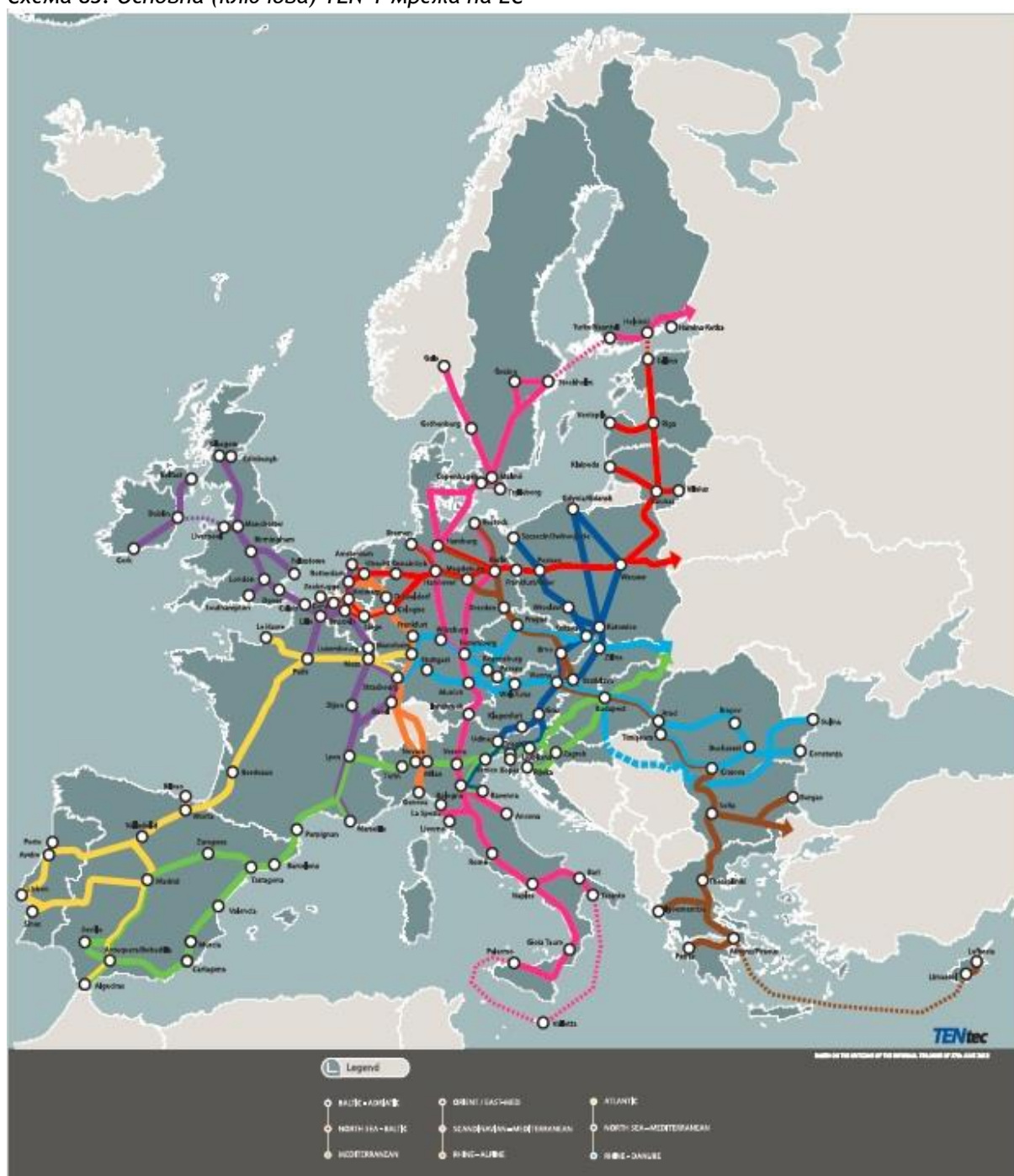
В програмния период 2014-2020 г. ЕС променя коренно своето виждане и политика в развитието на Трансевропейските коридори. Насоките за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа са определени с Регламент № 1315/2013 на Европейския Парламент и на Съвета. Дефинираните цели са насочени към сближаване, 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 83. Основна (ключова) TEN-T мрежа на ЕС<sup>110</sup>



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 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.

<sup>110</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/doc/ten-t-corridor-map-2013.pdf>



Посредством изграждането на TEN-T мрежата се очаква да бъдат постигнати следните предимства:

- Мултимодалната 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 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.

## 5.2. Място на трансграничния регион Румъния-България в TEN-T мрежата

Схема 84. 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.<sup>111</sup>

**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.

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

<sup>111</sup> ([http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors/corridor-studies_en.htm)).





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.<sup>112</sup>

## 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.

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

<sup>112</sup> ([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/corridors/rhine-alp_en.htm); [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/doc/ten-t-country-fiches/hr_en.pdf))





Трансевропейска транспортна мрежа TEN -пътна:

- Тимишоара-Карансебеш-Дробета Турну Северин-Крайова-Калафат с клон Дробета Турну 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, Кишинеу, 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	Крайова
			Констанца	
			Дробета Турну Северин	
			Гюргево	
			Черна вода	
разширена	Констанца		Кълъраш	
	Крайова		Меджидия	
			Олтеница	

### 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 развиват 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.<sup>113</sup>

### **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 подобрене, 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

<sup>113</sup> Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България



усилия за подкрепа на мобилността и интеграцията на региона.

## 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.
- Пристанниците 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 планове 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- T 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 мултиmodalни 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 пътният 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 пътният 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

vii. 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 плановете 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 приеждането 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 пътнo-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. Оценките 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 CO<sub>2</sub>, както и емисиите на NO<sub>x</sub>, 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, информизиране 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 основана 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. Транспортният, 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.

Чл. 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 лотове 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 получателят.

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 пониски 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 вписани 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 обсег 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 обсег 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 маршрути, установени 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 коносамент 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 чартър .

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 коносамента. 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 други;

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 договора 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 ѝ.

### *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 компенсация 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.



Свърхтакси за забавяне /Свърхтакси за забавяне/. Ако корабът влезе в свърхтакси 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. Свърхтаксите 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 О.У.Г. /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 С.Ф.Р. 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 изисканите 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 експедитора, 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 експедитора, 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. Чл. 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 потребителск 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 институция 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 повредата 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 № 14/20011 г.

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 17.09.1999 г., 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, авариите 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 ползност. 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 теглеци 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 комбинираните превози;
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 автомобилния и железопътния 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 теглещи 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;
3. пътните превозни средства не се освобождават от плащането на данъци



и такси за гориво, пътните и магистрални такси, събирани за използването на инфраструктурата;

4. 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;

5. 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 Оризово, E80 от Оризово 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-участници в нея, а също така и транзитните превози през териториите на страните-участници. 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.





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## **ГЛАВА III. АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ВЪЗЛИ/ВРЪЗКИ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ- БЪЛГАРИЯ, КАКТО И ПРОУЧВАНЕ И АНАЛИЗ НА ДОБРИ ПРАКТИКИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В РАМКИТЕ НА TEN-T МРЕЖАТА**



## РАЗДЕЛ I. СЪЩЕСТВУВАЩИ ИНТЕРМОДАЛНИ ВРЪЗКИ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ

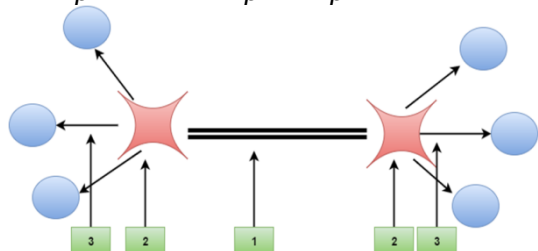
### 1.1. Същност на интермодалните връзки/възли

Интермодалният транспорт е част от транспортната концепцията „интермодализъм“ и представлява превоз на товари от отправния пункт до местоназначението в една и съща товарна единица или пътно превозно средство, при който се използват последователно два или повече вида транспорт. При тях липсва „физическо претоварване“ на стоките в товарната единица или превозното средство и различен превозвач отговаря за превоза по всеки вид транспорт (всеки етап от превоза), при което всеки издава отделен транспортен договор, т.е. има няколко превозвача, всеки от които носи съответната отговорност в зависимост от конкретния етап от движението на стоката, както и няколко независими транспортни договора за един превоз.

Всеки един от отделните видове транспорт, се осъществява в транспортните мрежи, които осигуряват инфраструктурата за целите на икономическите дейности, като част от дадена транспортна система.

**Интермодалната транспортна система** обединява движението на пътници и товари чрез множество начини на транспорт и различни превозни средства, които извършват самите превози; различни трасета, по които се движат превозните средства; терминали, в които се съхраняват и прехвърлят товарите от едно превозно средство на друго и пр., както и процеси, които протичат или се извършват, по време на превоза.

Фигура 167. Основни елементи на интермодалния транспорт<sup>114</sup>



Структурата на интермодалната транспортна система се основава на три основни елемента:

- 1) Система за превоз на товари на дълги разстояния - обикновено с участието на няколко вида транспорт: железопътен, вътрешноводен и морски.
- 2) Транспортни терминали - където се осигурява модален трансфер на товарните единици.
- 3) Събиране и разпространение на товарните потоци от отправните пунктове до съответните местоназначения на интермодалните превози - обикновено се осигурява от автомобилния транспорт.

**Интермодалният терминал** е най-важният елемент от интермодалната транспортна система, без съществуването на който интермодалният транспорт

<sup>114</sup> Източник: Darabann S., Stefanescu P., Crisan R., „Economic benefits of developing intermodal transport in EU“



не би бил възможен. Той представлява, „всяко място, в рамките на интермодалната транспортна система, където се зараждат товарите или се обработват в процеса на транспортиране. Терминалите включват съоръжения, които акумулират широка гама от терминални дейности (билетни, инспекция, поддръжка, време за натоварване/разтоварване на товара в контейнера, съхранение на товарни единици и т.н.) или прости процеси като товарене и разтоварване.

Познати са различни видове интермодални терминали, основните от които са:

- **Наземни центрове за модален трансфер**, които могат да бъдат естествено възникнали или изкуствено създадени, и които се развиват като интермодални терминали. Наземните центрове за модален трансфер, представляват товарни терминали, които се обслужват от железопътен и/или автомобилен транспорт, характеризиращи се с развита мрежа от логистични връзки в инфраструктурно отношение;

- **Сухо пристанище (Dry port)**, наричано още вътрешно пристанище или мултимодален логистичен център - представлява вътрешен терминал, свързан с дадено пристанище чрез железопътен и/или автомобилен транспорт. Основна функция на това пристанище е използването му като точка за претоварване при внос и износ на стоки. Сухото пристанище, нарича се така поради факта, че предлага сходни услуги като тези, които предлага едно морско пристанище с изключение на това, че не е разположено в близост до морето. Основното предназначение на сухото пристанище е да се използва за облекчаване на някое основно морско пристанище в товаро-разтоварната дейност, както и по отношение на допълнителните услуги, които се предлагат в морските пристанища. Сухото пристанище се състои от контейнерни дворове, складове, железопътни коловози, специализирано оборудване за обработка на товари, като предлага и всякакви административни услуги;

- **Товарните селища** представляват зона, на територията на която дейностите, свързани с транспорта, логистиката и дистрибуцията на стоки, както за национален, така и за международен транзит, се извършват от различни оператори. Оператори могат да са както самите собственици, така и наематели на сгради и съоръжения. То може да включва в своята структура следните елементи: складове, логистични и дистрибуционни центрове, както и центрове за разтоварване на кораби, интермодални терминали, офиси, паркинги за автомобили и др. Същностната характеристика на товарното селище е, че то трябва да бъде оборудвано с всички възможни обществени съоръжения и да дава възможен достъп на всички желаещи участници да извършват дейностите, споменати по-горе. Товарното селище трябва да бъде обслужвано от различните видове транспорт и да се управлява от един орган, публичен или частен.

## 1.2. Съществуващи интермодални връзки/възли в Румъния

Мултимодалният транспорт е един от най-простите начини за намаляване на емисиите от транспорта чрез прехвърляне на част или на всички пътни превози на по-устойчиви видове транспорт, като железопътен транспорт или



вода. Също така има по-голяма ефективност и икономии на разходи чрез увеличаване на скоростите на работа, намаляване на разходите за обработка и подобряване на сигурността.

Понастоящем Румъния има ниско ниво на контейнериране на стоки, транспортирани по железопътен транспорт (по-малко от 5%) в сравнение с други европейски страни, включително България. Ако Румъния възнамерява да изпълни европейските препоръки за движението на товарния трафик по устойчиви начини до 2030 г., са необходими интервенции за насърчаване на този вид транспорт.

При липсата на инвестиции в железопътния транспорт, бъдещият растеж на контейнеровия транспорт ще произтича от развитието на автомобилния транспорт. Понастоящем единствената мултимодална функционална платформа в определения трансграничен регион Румъния-България е тази на пристанището на Констанца.

Пристанището на Черно море в Констанца е дом на най-голямото контейнерно пристанище на Черно море и е стратегически разположено в устието на Дунавско-черноморския канал, който доставя стоки за Централна и Източна Европа. През 2007 г. в пристанище Констанца бяха обработени 1.41 млн. TEU (Twenty-foot equivalent unit), преди икономическата криза, допринасяйки за обем, който е намален на повече от половината, до едва 557 000 TEU през 2010 г. Тази тенденция се понижи леко, като се увеличиха обемите на 663 000 през 2011 г., което все още възлиза на едва 47% от обема през 2007 г.

Пристанище Констанца реагира на конкуренцията и търси повече партньорства. През последните години пристанището подписа протокол за сътрудничество в областта на корабоплаването и морската транспортна инфраструктура, например с пристанището на Джебел Али в Дубай. Споразумението за сътрудничество бе иницирано от DP World, действащо в двете пристанища. Надяваме се, че това споразумение ще доведе до увеличаване на товарните потоци между двете пристанища, като ще има съоръжения за подпомагане на инициативите на всеки оператор за създаване на транспортни връзки между двете пристанища.

От 2005 г. в Пристанище Констанца се обработват следните тонажи, както е показано в следващата таблица.

Таблица 84. Развитие на трафика за контейнери в пристанище Констанца

Година	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Контейнери (брой)	493 214	672 443	912 509	894 876	375 293	353 711	414 096
Контейнери (TEU)	768 099	1 037 077	1 411 414	1 380 935	594 299	556 694	662 796

Магистрала A2 включва нов директен достъп до пристанището чрез пътния възел. Смята се, че това ще намали времето за пътуване с 30 минути и вероятно ще направи пътния транспорт по-атрактивен. Това би могло да позволи на пътния транспорт да постигне по-голям пазарен дял.



Дунав и другите изкуствени водни пътища представляват важна част от инфраструктурата в Румъния и в Европа. Понастоящем има и вътрешни потоци на дълги разстояния, например, има значителен поток от транспортиране на шлепове желязна руда от югозападна Румъния до Галац, който се извършва на разстояние 800 км. Възможно е да има потенциал за увеличаване на вътрешните потоци на многомодални превозни средства, при условие че се изгражда надеждна и рентабилна терминална и сервизна инфраструктура.

Понастоящем броят на контейнерите, движещи се по река Дунав, е относително малък - около 2% от броя на контейнерите, експлоатирани в Констанца, но има потенциал за растеж.

Контейнерите могат да бъдат обработвани в повечето речни пристанища, използвайки традиционен кран, но това не е много бързо или ефективно. В пристанище Гюргево се придвижват контейнери, които след това могат да пътуват на север по шосе или железопътен транспорт.

Таблица 85. Общо TEU-та по река Дунав

	2008	2009	2010
TEU-та	10 753	8 550	10 057
Тонове	106 919	80 344	106 783
Средно тон на TEU	9,9	9,4	10,8

Може да се види, че броят на TEU и броя на транспортираните тонове са намалели през 2009 г., съвпадащи с икономическата криза в Европа. Тонажът през 2010 г. се върна на ниво, подобно на наблюдаваното през 2008 г. Най-големият превозвач на TEU по Дунав в Румъния е Трансканал, който през 2010 г. е използвал 77% от TEU и 75% от посочените тонове.

Ж.П. товарен има 14 активни мултимодални терминали (само два в трансграничния район Крайова и Констанца), които принадлежат към тях (12 са неактивни). В трансграничния район Румъния-България дейността, има тенденция към нула, тъй като терминалът в Крайова не е активен (три нефункциониращи крана, един в консервацията) и терминалът в Констанца е затворен (няма кранове, три са преместени).

Таблица 86. Оборудване и текущо състояние на мултимодални терминали в Румъния

№	Терминал	Кранове	Текущо състояние
1	Крайова	3 крана, които не функционират (1 в консервация)	В момента не е активен
2	Констанца	Без кранове, 3 крана са преместени	Затворен

Дружествата DP World, APM, SOCEP и UMEX са частни оператори в публичното пристанище на Констанца. Контейнерен терминал DP World Констанца Юг понастоящем обработва 97% от общия трафик на контейнери в пристанището.

А в други пристанища в Румъния, разположени на река Дунав, в момента се обработват контейнери, макар и не чрез специализирани терминали. Това са Галац, Тулча, Браила, Гюргево, Кълъраш, Олтеница, Корабия, Дробета Турну Северин, Калафат и Оршова.





Въпреки че контейнерните превози по водните пътища вероятно ще останат относително малка част от общото товарно корабоплаване, понастоящем се очаква да се увеличи обемът с около 1%, пропорционално на пазара. Само около 2% от контейнерите, обработвани в пристанище Констанца, се транспортират с шлеп по вътрешните водни пътища и това се сравнява с пристанища като Ротердам и Антверпен, където значителни обеми от около 35% се транспортират на баржата.

Натоварените контейнери, обработени от ЖП товарен, представляват 87% от общия тонаж на контейнерите, транспортирани от ЖП товарен и показват, че те са консолидирани по някои ключови коридори, които са централната и източната част на Румъния, като продуктите са транспортирани до Констанца за износ.

Съществува явен дисбаланс в потока на товарените контейнери, транспортирани с железопътен транспорт, тъй като има повече контейнери, натоварени с готови стоки, предназначени за износ, отколкото тези със стоки за внос. Това изисква транспортирането на празни контейнери вътре в страната до ключови заводи.

Понастоящем контейнерите, транспортирани с железопътен транспорт, се използват за промишлен износ, а не за внос на потребителски стоки. Това означава, че железопътната логистика (все още) не предлага конкурентни услуги за продукти с по-висока стойност или потребителски продукти и че има възможност за товарене на контейнери и в двете посоки (от и до Констанца) за повишаване на ефективността.

Таблица 87. Контейнерен трафик през базовата година (TEU-ве на ден)

Cod	Tip de marfă	Transport naval	Transport feroviar	Transport rutier
0	Produse agricole	0	0	0
1	Produse alimentare	0	12	62
2	Combustibili minerali solizi	0	0	0
3	Țiței	0	0	0
4	Minereuri, deșeuri metalice	0	0	0
5	Produse din metal	0	69	159
6	Minerale&materiale de construcții	0	0	0
7	Fertilizatori	13	220	16
8	Produse chimice	0	26	60
9	Mașini & utilaje industria grea	0	1	47
10	Produse petroliere	0	21	11
11	Corespondență & colete	0	0	0
12	Produse fabricate	15	228	161
13	Deșeuri domestice & industriale	1	0	15
14	Produse forestiere	2	6	137
15	Animale vii	0	0	0
Total		31	584	669
Proporție		2,4%	45,5%	52,1%



Таблицата по-горе показва броя TEU (единици, еквивалентни на двадесет фута), които са били транспортирани през 2011 г. и какво са съдържали. С железопътен транспорт са транспортирани 45,5% от всички контейнери, регистрирани между вътрешните дестинации. Бяха произведени трите най-големи групи стоки, торове и метални изделия. Промислените продукти включват широка гама от продукти, включително мебели, ПДЧ и стоки за широка консумация.

Въпреки че 45,5% от модалния дял е висок, трябва да се отбележи, че мултимодалната индустрия в Румъния понастоящем е недостатъчно развита: 1300 TEU на ден е много малък обем.

Що се отнася до потока на контейнери за тонаж на румънските железници, през 2011 г. най-големият кумулативен поток е между Букурещ и Констанца. Освен това има важни потоци, които се пресичат във Фетещ до Констанца. Това е естествено, тъй като Констанца е пристанище в Румъния и управлява 80% от контейнерите си. По-малък поток от контейнери минава между центъра на страната и Констанца.

### 1.3. Съществуващи интермодални връзки/възли в България

През 70-те и 80-те години на миналия век, започва бързо развитие на контейнерната транспортна система на България в резултат на изградените многобройни контейнерни пунктове (терминали). През следващите няколко години следва значителен застой, въпреки благоприятното географско разположение на страната ни. Оказва се, че е необходимо да се положат огромни усилия без сигурна гаранция за успех, за да се развие интермодалната транспортна система на страната.

Основните съоръжения за национален и международен контейнерен товарен транспорт, са изградени през 70-те и 80-те години на миналия век. По това време най-разпространената технология за интермодален транспорт е технологията за превоз на товари с голямотонажни контейнери. Поради това, наличното претоварно оборудване е специализирано основно за работата с такива контейнери.

В началото на 90-те години на миналия век следва спад на контейнерните превози на товари, в резултат на което терминалите спират да се поддържат и използват по подходящия начин. За да бъде възможно извършването на интермодални превози, терминалите трябва да бъдат обезпечени с необходимото оборудване съгласно изискванията за извършване на този вид транспорт, а именно: подемно-транспортни средства (кранове, вилчни високоповдигачи, спредери/пиги бег, ричстакери), складове, платформи за товарене на товарни камиони и вериги камиони и др. Освен това липсват изградени директни оперативни (логистични) връзки между железопътния и морския транспорт.

Текущото състояние на наземната и пристанищната терминална мрежа на България се характеризира с това, че страната почти не разполага със

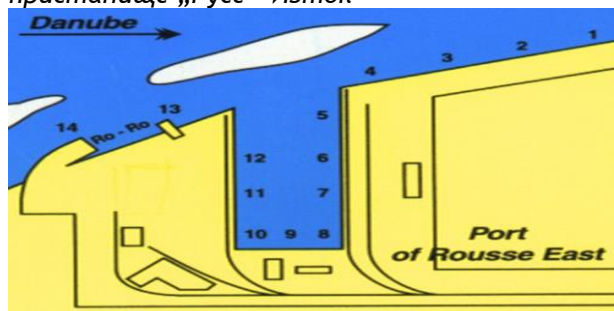


съоръжения, тясно специализирани за обработка и оперативно съхранение на голямотонажни контейнери, с изключение на специализираните контейнерни терминали - „Варна - Изток“ и „Варна - Запад“. Всички претоварни съоръжения, изградени през 70-те и 80-те години на миналия век за развитието на контейнерната транспортна система на България, са в лошо състояние, което не позволява да бъдат използвани по предназначение. Освен това, транспортната система на страната се характеризира с оскъдна сухоземна терминална мрежа. Това се явява едно от най-големите предизвикателства пред развитието на интермодалните товарни превози в България. Към момента претоварните услуги, които са главен елемент в интермодалните превози се извършват на пристанищни терминали, чиято основна функция не е роля на трансбордиращи хъбове.

В обхвата на трансграничния регион Румъния-България са разположени няколко основни терминала, които участват в осъществяването на интермодална превозна дейност.

### Контейнерен терминал в пристанище „Русе - Изток“

Схема 85. Схема на контейнерен терминал в пристанище „Русе - Изток“<sup>115</sup>



Контейнерен терминал „Русе - Изток“ е изграден на площ от 50000 м<sup>2</sup>. Той е съоръжен с два 32 тонни кейови универсални стрелови крана, за обработка на голямотонажни контейнери. До контейнерния терминал има свободен достъп за товарни автомобили, а също и директна връзка с четири жп линии - две в предната част и две в задната

част. В терминала се обработват основно 20 футови контейнери, които се складира на 4-5 реда, след което се претоварват върху вагони или товарни автомобили. Обработват се и 40 футови контейнери, с помощта на два вилчени товарача с товароподемност между 10 и 42 т и височина на подреждане 4 - 5 реда. Контейнеризацията и деконтейнеризацията се извършва в склад на 350 - 400 м от пристанището. Двата крана се характеризират с производителност равна на 200 - 250 контейнера на една смяна от 11 часа, според схемата на претоварване (директно или индиректно) и годишна производителност 20 000 - 30 000 контейнера.

### Интермодален Ro-Ro терминал СОМАТ „Видин“

Интермодален Ro-Ro терминал СОМАТ „Видин“ е изграден на площ от 68 000 м<sup>2</sup> на км 792 700 по река Дунав като терминал за хоризонтално натоварване на товарни автомобили върху кораби. В пристанището могат да се обработват едновременно по два кораба като общата дължина на кея е 130 м. Пристанището притежава Ro-Ro парко места за 2000 единици и обща кейова дължина: 130 м. В близост до пристанището преминава главен път Е79.

<sup>115</sup> Източник: [www.port-ruse-bg.com](http://www.port-ruse-bg.com)



Оператор на пристанището е частната компания РО-РО СОМАТ „Видин“.

В българската част всички пристанища към момента изпълняват функциите на интермодални връзки.

#### **1.4. Обща оценка на текущото състояние по видове транспорт при съществуващите интермодални връзки**

##### ***Република Румъния***

Независимо от вида на стоките, цялата румънска железопътна мрежа би била по-привлекателна за мултимодалния товарен транспорт поради по-добрата поддръжка, ефикасност и по-ниски разходи. Поради това е добре дошла всяка намеса, която подобрява скоростта на товарните влакове и намалява разходите за прехвърляне на товари (във време и пари), независимо дали е за поддръжка и рехабилитация, подобрена скорост на линията, нови локомотиви и подвижен състав или увеличено натоварване на осите.

По-специално, съществува необходимост от подобряване на маршрута на блоковите влакове, за намаляване на времето за пътуване и повишаване на конкурентоспособността.

Съществува значителен потенциал за подобряване на Южен коридор IV, което води до значително увеличаване на количеството контейнерния трафик по железопътните линии. По-специално, подобряването на този маршрут ще улесни увеличаването на транзитния трафик по този коридор. Освен това, не са взети под внимание допълнителните ползи, които биха дошли от подобряването на връзките с някои ключови пристанища по самия Дунав, включително Дробета Турну Северин (препоръчано за изграждането на нов мултимодален терминал) и железопътния мост Калафат- Видин (и неговия достъп до предложеният тримодален терминал във Видин). Насърчаването на по-добри връзки между река Дунав и железопътната мрежа ще позволи увеличаването на количеството на мултимодалните товари, които могат да бъдат транспортирани, и процентът на проникване (на устойчивите видове транспорт) в районите по Дунав и Южен коридор IV.

Южният коридор IV вероятно е най-подходящ за подобряване на скоростта на линията, увеличаване на тежестта на осите и по-модерна инфраструктура, подвижен състав и локомотиви, което ще увеличи размера на международен товарен превоз за железопътни линии, както и вътрешния трафик, който се извършва по шосе.

*Схема 86. Мрежа от мултимодални терминали, предложена от МР.ГТ на Румъния*



Ключовите фактори за успех за услугите от мултимодален транспорт са следните:

- Наличност от точни, редовни, надеждни и честни услуги;
- Работно време, пригодно за бизнес пътувания и транспорт на потребителски стоки;
- Гъвкави възможности „врата до врата“, включително и алтернативи за камионите;
- Контрол и управление на сигурна верига за снабдяване „врата до врата“
- Бърза маневреност в терминалите за осигуряване ефикасност отиване-връщане за транспортните компании (събиране и внасяне пътни такси), включително и ефикасен достъп до шосейната инфраструктура;
- Постоянна доставка;
- Еднакви международни мултимодални услуги (оперативна съвместимост, синхронизация между железопътни линии и оператори, обмен на данни);
- Такси за достъп до инфраструктурата, които осигуряват равнопоставеност между мултимодалните решения и автомобилния транспорт;
- Наличието на значителен брой клиенти, колкото е възможно по-близо до мултимодалните терминали;
- Наличие на ефективни терминали;
- Наличието на депа за празни контейнери в стратегически центрове;
- Дейности за подкрепа от страна на властите;
- Прозрачност и отговорност;
- Пазарна осведоменост относно възможностите на мултимодалния транспорт;





- Опит на пазара на мултимодалния транспорт
- Конкурентни цени за пълен транспорт

За да се осигури конкурентна оферта за мултимодален транспорт, също така е необходимо мултимодалната инфраструктура на страната да може да предложи глобална и висококачествена терминална мрежа, която отразява и обслужва бъдещата прогноза за мултимодалния железопътен товарен транспорт в страната.

В допълнение към предложената работа в пристанище Констанца за улесняване на търговията с внос и износ (включително увеличаване на капацитета на терминала през следващите десет години с разширяването на пазара), Генералният план също така препоръчва рехабилитация или изграждане на няколко мултимодални терминали.

MP.GT 2016 предвижда изграждането на нови мултимодални терминали, включително нов терминал в Крайова, закриването на стария (консервиран) и изграждането на нов терминал с по-добри връзки с пътната мрежа, за да се отговори на прогнозирания ръст в мултимодалния сектор.

Има три- модални терминали, предложени на река Дунав в Гюргево и Галац, като железопътният транспорт може да предложи широка мрежа от мултимодални терминали, свързани с рехабилитираните линии, обещаващи надеждни и бързо развиващи се услуги - конкурентно предложение в сравнение с автомобилния товарен транспорт.

Увеличаването на капацитета за интермодална експлоатация ще бъде подкрепено по-специално от създаването на мултимодален терминал в Крайова, на стойност 34 250 000 евро, с хоризонт на изпълнение от 2022-2023 г. и от модернизацията на съществуващия в Констанца.

Терминалът Крайова ще обслужва местната автомобилна индустрия, но и потребителското търсене, генерирано от Крайова, шестият по големина град в Румъния. Крайова също е добре позиционирана в мрежата TEN-T и ще се възползва от бъдещите работи по модернизирането на коридорите по TEN-T.

Товарният транспорт ще се възползва от подобрения в мрежата за пътнически транспорт, за да стане по-конкурентоспособен с автомобилния транспорт, и тъй като голяма част от потенциалния растеж зависи от рехабилитацията на мрежата и подобрената надеждност, представена в секцията за пътнически транспорт. По-специално, рехабилитацията на ключови коридори за пълно възстановяване на проектната скорост и капацитет ще доведе до премахване на ограниченията на скоростта, като по този начин ще се намали времето за пътуване и същевременно ще се подобри надеждността.

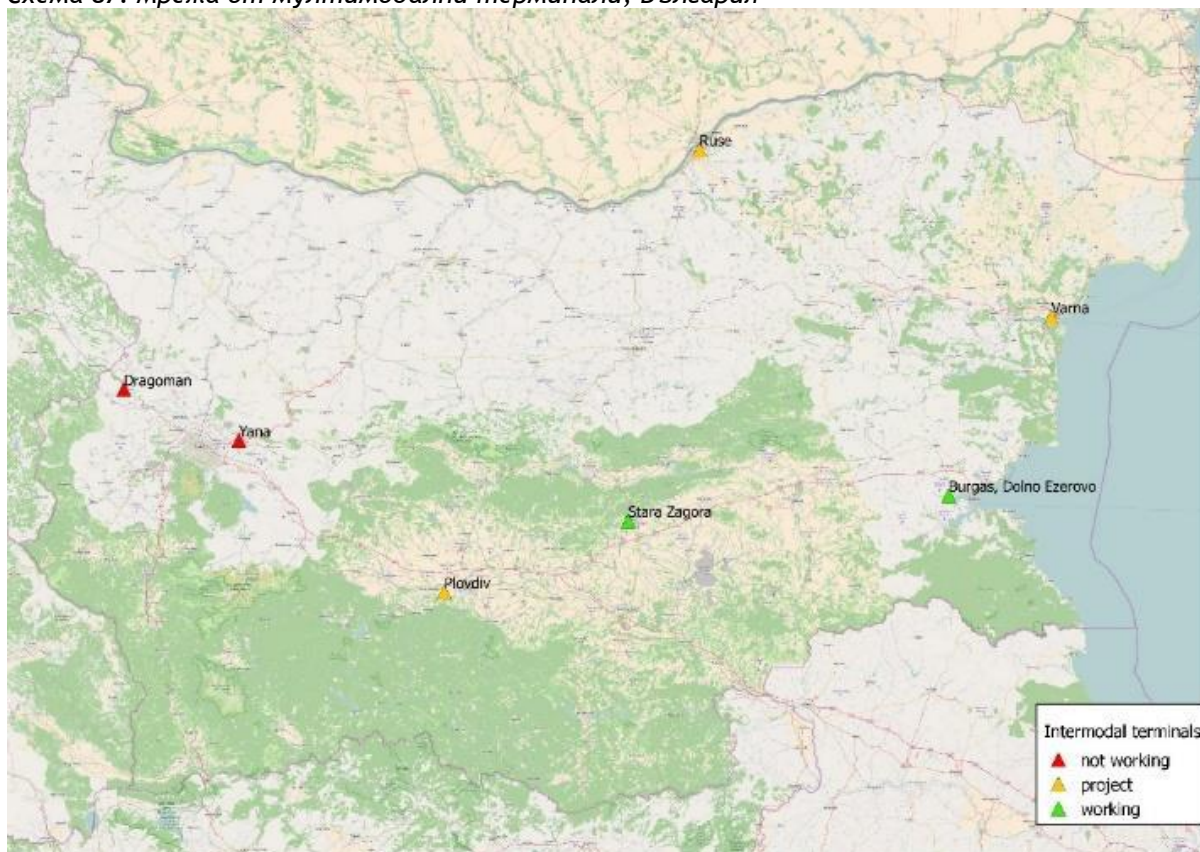
Съществуват някои инфраструктури за насърчаване на контейнерирането и мултимодалния транспорт, като наличието на три съоръжения за обработка на контейнери в Констанца, дори ако само един има сравнително модерно оборудване.



Пристанището в Констанца е стратегически разположено, за да може да предостави на Централна и Източна Европа товари, но поради недостатъчна мултимодална инфраструктура тази възможност не може да бъде напълно използвана.

## Република България

Схема 87. Мрежа от мултимодални терминали, България



Националната транспортната мрежа на страната се характеризира с висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура по отношение на железопътни линии, шосейни пътища, морски и речни пристанища и летища. Въпреки това, голяма част от елементите ѝ се характеризират с дълъг експлоатационен живот и необходимост от обновяване. С развитието на контейнеризацията в средата на XX век, разглеждането на инфраструктурата започва да се извършва в различна рамка. В тази връзка е необходимо да се създават предпоставки за висока ефективност при реализирането на интермодалните превози.

Състоянието на железопътната инфраструктура на страната, се характеризира с висока степен на изграденост и електрификация, с възможности да задоволи по-високо търсене на железопътни услуги. Като цяло обаче, по отношение на изпълнението на проекти за реконструкция и модернизация на основни железопътни отсечки, както и във връзка с факта, че е налице значително просрочване на изпълнението на ремонтните дейности,



състоянието на железопътната инфраструктура е на незадоволително ниво, което от своя страна оказва отрицателно влияние върху допустимите максимални скорости на движение на влаковете, върху времепътуването и качеството на железопътните услуги, както и върху общите експлоатационни разходи за движението на влаковете. Осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи, в по-голямата си част не отговарят на съвременните изисквания за оперативна съвместимост, което може да създаде проблеми, свързани с безопасността и сигурността на превозите. От своя страна, качеството на железопътните услуги е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп, които целят да покрият липсите по поддръжката на мрежата в резултат от ниския трафик. Голям проблем при осъществяването на интермодалните превози се явяват и ограниченията на железопътната инфраструктура за габаритите на интермодалните влакове (по отношение на дължина и тегло), които налагат за преминаването през определени участъци, влаковете да бъдат разделяни на части. Това поражда допълнителни разходи, забавяне на влаковете и впоследствие неспазване на разписанията и графици за движение на влаковете.

Състоянието на **пътната инфраструктура** се характеризира със сравнително добро ниво на изграденост и свързаност на републиканската пътна мрежа. Гъстотата на пътищата от първи, втори и трети клас е близо до средната за ЕС. Характерна е и добра изграденост на връзките с пътните мрежи на съседните страни на България. Липсват обаче добре изграден вътрешни логистични връзки между железопътната и пътната транспортна мрежа. Проблем се явява и качеството на предлаганите от изпълнителите строителните услуги, които не са на желаното ниво.

**Морските пристанища** за обществен транспорт с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни, наливни и хладилни товари, контейнери, тежки палети и RO-RO единици. Понастоящем се използва между 70% и 80% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Недостатъци на пристанищната инфраструктура се явяват най-вече: състоянието на пристанищните съоръжения и претоварната техника, които са остарели и не могат да отговорят на съвременните тенденции в структурата на товарооборота; липсата на дълбоководни терминали и дълбоководни подходни канали към тях; липса на съвременни логистични и информационни системи; остаряла организация на работа, която не може да отговори на съвременните пазарни условия; липсата на актуални генерални планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и пр.

**Речните пристанища** за обществен транспорт с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнерни и RO-RO единици. Понастоящем се използва около 60 % от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Направленията, които не са достатъчно развити и в чиято посока трябва да се работи най-вече са: подобряване на лошото състояние на пристанищните съоръжения и претоварната техника, която не отговаря на



съвременните тенденции в структурата на товарооборота; преодоляване на липсата на подходящо оборудване и на специализирани места за обработка и съхранение на скъпи товари; подобряване на незадоволителното състояние на връзките с пътна и железопътната инфраструктура на страната; съставяне на актуални генерални планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и др.

**Летищната инфраструктура** на страната се характеризира с добра изграденост и развитие. България разполага с пет действащи летища за обществен транспорт, три нефункциониращи летища и около 150 летателни площадки. Тенденциите са за засилване на въздушния трафик към България в резултат от либерализацията и членството на страната в Европейския съюз. Летищната инфраструктура на страната е добре развита, но капацитетът ѝ сочи тенденция на изчерпване. Един от основните недостатъци на тази инфраструктура е липсата на съвременни логистични центрове и карго терминали, както и връзки с такива, за обслужване на товаропотока към и от страната.

При анализирането на инфраструктурите на различните видове транспорт е необходимо да се обърне внимание на някои от характеристиките на транспортната мрежа. Важно значение има наличният капацитет - физическата и оперативна структура на мрежата и обемите, които могат да бъдат поети в зависимост от търсенето, както и експлоатационното ѝ състояние и нейната способност да предоставя надеждни и безопасни транспортни услуги. В тази връзка, състоянието на голяма част от съоръженията на транспортната инфраструктура е незадоволително, а това оказва негативно влияние върху максимално допустимите скорости на движение, времепътванията и качеството на транспортните услуги. На незадоволително ниво са и развитието на пътните и железопътни връзки със съседните страни. Необходимо е да се изградят непрекъснати и последователни транспортни мрежи с еднакви експлоатационни характеристики, които да осигуряват бързо и безопасно придвижване на по-дълги разстояния вътре в страната, към, от и през България. Инвестициите следва да се концентрират основно върху завършване на приоритетните железопътни и пътни направления и насърчаване на интермодалния транспорт. В тази връзка от особено значение е изграждането на интермодални терминали и подобряването на връзките на пристанищата и летищата с пътна и железопътната мрежа на страната.

## 1.5. Потенциал за развитие

### *Република Румъния*

Въпреки инвестициите през последните години, затрудненията - особено за пътищата и фериботите - продължават да оказват влияние върху периферните райони на трансграничния регион по отношение на достъпа. Трансграничната транспортна инфраструктура и начините за комуникация, изискващи спешни подобрения, остават бариера пред развитието на икономическите и социалните мрежи и трансграничния обмен.





С три приоритетни оси TEN-T (№ 7, № 18 и № 22), пресичащи територията, районът на програмата има потенциала да се превърне в една от най-оживените транспортни зони в двете страни. Както България, така и Румъния могат да се възползват от водния път Изток-Запад и в това отношение двете страни трябва да разработят общи работни насоки откъм Дунава и да се възползват от Програмата за трансгранично сътрудничество, за да подготвят подходяща структура на национално ниво.

Проектите за рехабилитация трябва да бъдат съгласувани и координирани от двете страни и изпълнени едновременно. Приоритетна ос TEN-T № 7 - Игуменица / Патра - Атина - София - Будапеща ще доведе до съществени подобрения в пътната мрежа в Югоизточна Европа чрез свързване на основните градове в региона и свързване на пристанищата Патра, Игуменица, Атина (Пирея), Солун и Констанца в сърцето на разширения Европейски съюз. Оста има два клона в трансграничния регион: един пресича границата с Калафат-Видин, а другите връзки - с Констанца до границата с Унгария.

След като тази ос завърши, времето за пътуване между местностите в трансграничния регион и центъра, съответно в Югоизточна Европа, ще бъде много по-малко, което ще допринесе за развитието на туризма и търговския обмен.

Приоритетна ос 22 от железопътния транспорт, преминаващ през територията на програмата, ще бъде третата железопътна връзка през границата между железопътните линии TEN-T (Атина - София - Будапеща - Виена - Прага - Нюрнберг / Дрезден).

И двете страни са планирали инвестиции в развитието на железопътната инфраструктура, включително инвестиции, които ще подобрят качеството на железопътните връзки в граничната зона. Завършване на железопътната мрежа, свързана с приоритетна ос TEN-T №. 22 ще подобри връзката между националните мрежи въз основа на общи стандарти (електрифицирани, двойни линии с максимална скорост 160-200 км / ч).

В източната част оста има клон към черноморското пристанище Констанца и южен клон към пристанище Дунав, Калафат. Инвестицията ще бъде подкрепена главно от секторни транспортни оперативни програми на двете страни. Това ще увеличи скоростта, ще намали времето за пътуване и ще направи товарния транспорт по-привлекателен. Зоната на програмата ще бъде под значително въздействие върху околната среда, като се вземат предвид както строителните работи по моста, така и увеличаването на пътния и железопътния трафик по Приоритетна ос № 22.

Все още има необходимост от увеличаване на достъпността и свързаността в програмната област, особено за създаване на връзки между южната и северната част на река Дунав. Тези проблеми трябва да бъдат решени чрез съвместни трансгранични усилия за подпомагане на мобилността и интеграцията на региона.





## Република България

Интермодалният транспорт е изключително важен за постигането на устойчиво развитие на транспортната система като цяло. Той се отличава със значителни преимущества пред другите видове транспорт и предоставя значителни социални, икономически и екологични ефекти при осъществяване на превозите на дълги разстояния. Този вид транспорт предоставя съществени възможности за **предвидимост** и прецизна **планираност**, които от своя страна позволяват получаването на непрекъсната информация за свободния капацитет на складовите площи. Интермодалният транспорт е ефективен при големи товаропотоци и при висока степен на **регулярност на превозите**. Важно изискване за успешната реализация на този вид превози е стоката да е натоварена на време, да е запълнен целия капацитет на превозните средства и доставката на стоката да се осъществи до местоназначението, по точно определено разписание. Интермодалният транспорт се характеризира и с **по-голям превозен капацитет** - при него могат да се превозват над 30 транспортни единици в един блок-вак, при това теглото на товара в интермодалната единица е по-голям от този, който се превозва с унимодален автомобилен транспорт. Не на последно място, интермодалният транспорт предизвиква **по-ниски външни ефекти**, за обществото, т.е. при него се отделят по-малко вредни емисии в околната среда, по-малко шум, броят на пътно-транспортните произшествия намалява и осигурява разтоварване на пътната мрежа.

Развитието на интермодалния товарен транспорт в България е изправено пред големи предизвикателства. Основните от тях са свързани с транспортната **инфраструктура**, която за разлика от тази на страните в Западна Европа, все още не отговаря на изискванията за осъществяване на такъв тип превози. Голям проблем са и ремонтните дейности, които забавят транспортния процес, още повече, че това забавяне не може да се предвиди. Тези дейности се отразяват негативно на предварително предвидените матрици от фирмите, извършващи интермодални товарни превози. Проблем за превозвачите е голямата продължителност и липсата на информация за приключването на ремонтите.

Друго съществено предизвикателство пред повишаването на ефективността на тези превози, са **струпванията на влакове** поради форсмажорни обстоятелства.

Освен това, транспортните услуги при интермодалните доставки са с **два три дена по-бавни** от тези при автомобилния транспорт. Едно от най-големите предизвикателства пред ефективността на този вид услуги е фактът, че към момента в България **няма налични функциониращи интермодални терминали**. И не на последно място предизвикателство се явява и фактът, че интермодалните превози са удобни в по-голяма степен за **комплектни товари** и в по-малка степен за **частични товари**.

Развитието на интермодалните превози, преди всичко е свързано с



изграждането и осъвършенстването на интермодалната терминална мрежа, без която, този вид транспорт е невъзможен. Терминалната изграденост на страната към настоящия момент, все още е на доста ниско ниво. България разполага със специализираните контейнерни терминали, разположени в морските и речните ни пристанища, един частен наземен терминал разположен в Стара Загора (Металимпекс) и новоизграденият интермодален терминал в Пловдив, който е в етап на отдаване на концесия. Изграден и нефункциониращ е Ro-La интермодален терминал в гр. Драгоман, собственост на НКЖИ. Изграденият интермодален терминал в София на гара Яна, използван от частния оператор Екологистик ЕООД, прекратява своята дейност през 2013 г. Многофункционалният интермодален терминал Яна е изграден с идеята постепенно страната ни да се превърне във важен елемент от европейската и световна интермодална транспортна система. Цел, която за съжаление не се осъществява до момента.

По-важните проекти, свързани с развитието на интермодалните превози на територията на страната в частност проекти, които са свързани с осигуряването на необходимата терминална инфраструктура за осъществяването на интермодалните товарни превози са:

✓ **Проект за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране**

Град Русе е определен като интермодален възел (пътен/железопътен терминал и вътрешноводно пристанище) в Основната Трансевропейска транспортна мрежа за интермодален транспорт, съгласно Регламент (ЕС) 1315/2013, като част Рейнско-дунавския транспортен коридор на ЕС.

Проектът „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“ се основава на политиката за изграждане на Транс-европейската транспортна мрежа и цели подобряване на интермодалността в югоизточния регион на ЕС, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и повишаване качеството на предоставяните товарни транспортни услуги. Предвижда се изграждането на терминала да се реализира чрез ПЧП.

✓ **Изграждане на интермодален терминал във Видин**

Изграждането на нов интермодален терминал във Видин, който би могъл да обслужва товаропотока между поне три страни: България (Видинска, Монтанска и Врачанска област; Румъния (Крайова - Турну Северин) и Сърбия (Зайчар - Бор - Неготин), представлява добра алтернатива за обслужване на значителен обем регионален товаропоток, както и възможност да се генерира нов, с което пък ще се даде възможност да се осигурят нови работни места и да се развие региона като цяло. Изграждането на такъв терминал край Видин, би се характеризирал със стратегическо месторазположение, както в общата зона на привличане, така и между новия мост Дунав 2, пристанището, сегашния ферибот, Ро-Ро терминала, железопътната линия и шосето. С това ще се създаде възможност за развитие на различни схеми за комбинирани превози -



технологии: „шосе - железница“; „хукепак превози или превози с полуремаркета“, превози на сменяеми надстройки, превози на голямотонажни контейнер, РО-ЛА превози и пр., като ще има тясна връзка с пристанищния комплекс и свободната безмитна зона.

### ***Проекти в Европа за интермодални превози***

Голяма част от съвременните проучвания и изследвания, свързани с възможностите за развитие на интермодалните товарни превози са извършени под формата на проекти и програми, с различни цели и различен обхват. По-долу в разработката накратко са представени по-важните от тях:

#### ***✓ Проект „Sea2Sea“ за изграждане на мултимодален коридор подобряващ транспортът в Европейския юг***

Проектът за създаването и развитието на мултимодален (комбиниран) транспортен коридор, който свързва района на Черно море с Егейско море и Източното Средиземноморие, е съвместен българо-гръцки проект с европейско финансиране. Проектирано е да се изгради ефективна железопътна връзка между гръцките пристанища Кавала и Александруполис и Егейско море, както и българските пристанища Бургас, Варна и Русе. Проектът е подкрепен от българското и гръцкото Министерство на транспорта. Реализацията на проекта ще способства за значителни положителни промени и по-ефективно свързване на икономическите региони от Източна и Централна Европа. Прогнозите са, че новият коридор ще създаде възможности да се подобри свързването на важни интермодални транспортни възли в Североизточна Европа и Средиземно море и да се направи директна връзка с други транспортни коридори като например коридорът „Ориент - Източно Средиземноморие“, мрежата от морски магистрали и разбира се мрежата ТРАСЕКА. Чрез проектът Sea2Sea се очаква да се увеличи вътрешния пазар и да се укрепи териториалното, икономическото и социалното сближаване;

#### ***✓ Проект за международен влак за комбиниран транспорт „Викинг“***

Проектът за международен влак за комбинирани превози „Викинг“ стартира през 2003 г. и представлява съвместен проект между железниците на Литва, Беларус и Украйна. В следствие към проекта последователно се присъединяват и БДЖ „Товарни превози“ ЕООД (през 2012 г.) и Молдовската железница (през 2013 г.). През май 2014 г. към проекта се присъединяват и румънските железници (CFR Marfa), с което се представят нови перспективи за развитието на проекта в посока от и за Турция през територията на България. Главните перспективи пред проектния влак „Викинг“ са свързани с осигуряването на възможности за осъществяване на сухопътна връзка с морските превози в Черно и Балтийско море; предлагане на фиксиран график на превозите и кратко транзитно време; повишаване на безопасността и подобряване на съхранението на товарите по време на превозите; ускорени митнически и гранични процедури и обработка на документи и намаляване на негативното въздействие върху околната среда.



### ✓ Проект „eFreight“

Проектът „eFreight“ е насочен към мултимодалните превози, като в основата на разработването му са интелигентните транспортни системи (ИТС). Основната цел на проекта е създаване на подходяща рамка, която да осигури проследяването на движението на стоките в реално време, да гарантира изпълнението на задълженията на превозвачите и да насърчи използването на екологичен транспорт. Наред с това, проектът трябва да осигурява онлайн информация относно местоположението и състоянието на превозваните стоки. Очаква се осъществяването на проект eFreight да допринесе за създаването на т.нар. „интелигентни карго“ и за намаляване на хартиения документооборот;

Във връзка с реализирането на основните проекти в областта на интермодалните превози, важно значение имат и съвременните **научно-приложни изследвания и проучвания**, свързани с възможностите за развитие на интермодалните превози. Проектите имащи пряко отношение към интермодалните превози в Европа са представени накратко в изложението по-долу:

### ✓ *ADB Multiplatform - Adriatic Danube Black Sea Multiplatform*

Основните цели на проекта са свързани с:

- разработване на екологосъобразни мултимодални транспортни решения, свързващи пристанищата по Черно, Егейско и Адриатическо море със съществуващата железопътна мрежа и речна система в Югоизточна Европа;
- хармонизиране на съществуващите практики при превоз на стоки на територията на Югоизточна Европа, чрез използване на мултимодални транспортни решения;
- прехвърляне на превозите на товари от шосейния към железопътния и водния транспорт, с цел намаляване на вредните емисии.

### ✓ *Agora project - intermodal terminals*

Проектът има за основни цели:

- подобряване на възможностите за управление на интермодалните терминали от операторите в цяла Европа;
- увеличаване на капацитета на терминалите, с помощта на набор от иновативни, интелигентни и оперативни мерки и с участието на самите потребители;
- осигуряване на информираност за нуждите от разширяване на терминалния капацитет и по-ефективен интермодален транспорт в Европа, чрез подобряване на ноу-хау и споделен опит с всички заинтересовани страни.

### ✓ *CREAM - Customer-driven Rail-freight services on an European mega-corridor based on Advanced business and operating Models*

Проектът CREAM е създаден в отговор на нарастващото търсене на железопътно базирани логистични услуги. Главна цел на проекта е



разработване на европейски мега-коридор с дължина 3150 км, свързващ Западна и Централна Европа и балканските държави към Турция/Гърция. Проектът предвижда осъществяването на редица технологични, оперативни, изследователски и развойни дейности, базирани предимно върху анализи на коридора и планове за действие, финансирани от Европейската Комисия по 6-та рамкова програма.

#### ✓ ***COSMOS - Intermodal Round Table and Road Map for Bulgaria***

Основна цел на проектът „Cosmos“ е очертаване на предизвикателствата, пред които трябва да бъдат изправени българската интермодална индустрия, както и международните заинтересовани страни, за по-нататъшен растеж и съответните мерки, които ще бъдат необходими, за да се насърчи увеличаването на интермодални железопътни услуги.

#### ✓ ***Central Europe Programme 2020***

Програмата подкрепя транснационално регионалното сътрудничество в девет централни европейски страни: Австрия, Хърватия, Чехия, Германия, Унгария, Италия, Полша, Словакия и Словения. Средствата са на разположение за дейности в областта на иновациите, решенията за ниски въглеродни емисии в околната среда, както и за решения в областта на транспорта.

#### ✓ ***DaHar - Danube Inland Harbor Development***

Проектът има за цел да хармонизира в дългосрочен план логистичното развитие на малките и средните пристанища и градове по река Дунав. Той се базира на концепцията, че дунавските страни имат един общ интерес, който да доведе до оптимална интеграция на водния транспорт на товари, обвързвайки го в логистична мрежа и също така да осигури хармонизирано функциониране на малките и средни градове и пристанища по реката.

#### ✓ ***FLAVIA - Freight and Logistics Advancement in Central Europe***

Основна цел на проекта е очертаване на логистично ориентиран процес за работа, ориентиран към подобряване на интермодалните товарни потоци, а не изграждане на нова инфраструктура. Във връзка с увеличаване на конкурентоспособността, целта е да се подкрепи развитието на пристанищата от Черно море за развитието на търговията към Централна Европа и насърчаване на интермодалната транспортна инфраструктура за „по-зелена“ логистика.

#### ✓ ***GIFT - Green Intermodal Freight Transport***

Основната цел на проект GIFT е да очертае, анализира и оцени състоянието на транспортния сектор на територията на Югоизточна Европа и да предложи нови политики и стратегии по отношение на инфраструктурата, процесите, ресурсите, информационните и комуникационни инструменти, законодателството, нормите и хармонизацията/стандартизацията, чрез което





да насърчи иновативните интермодални товарни транспортни коридори.

✓ ***IMPULSE - Interoperable Modular Pilot Plants Underlying the Logistic Systems in Europe***

Основна цел на проекта е да се определят, въведат и препоръчат технически и логистични решения, които да доведат до повишаване на икономическата, техническата и управленската ефективност на интермодалния транспорт. За да отговори на нуждите на потребителите проекта IMPULSE се фокусира върху железопътния транспорт и връзката му с другите видове транспорт.

✓ ***Intermodal Links - smart ways to intermodal routes***

Онлайн платформа за интермодалните връзки за планиране, съчетаваща времеви графици на оператори в Европа от железопътния, вътрешноводния и морски транспорт на кратки разстояния и показваща най-добрите интермодални връзки.

✓ ***RECORDIT - Real Cost Reduction of Door-to-door Intermodal Transport***

Основната цел на RECORDIT е да се подобри конкурентоспособността на интермодалния товарен транспорт в Европа чрез намаляване на разходите и цените, както и чрез преодоляване на бариерите, които понастоящем възпрепятстват развитието му при спазване на принципа на устойчива мобилност.

✓ ***SEETAC - South East European Transport Axis Cooperation***

Основна цел на проекта е развитието и изграждането в пълна степен на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), което ще улесни пълното интегриране на Югоизточна Европа с останалата част на Европа. По-добрата пространствена интеграция и транспортните връзки, които ще бъдат осигурени означават осигуряването на значителни инвестиции, силна икономика, по-висока заетост и по-големи възможности за обществото като цяло.

✓ ***SETA Corridor - South East Transport Axes***

Проектът за SETA-коридор има за цел да осигури ефективна железопътна връзка на съществуващите железопътни линии между Европейските коридори на основната мрежа: към Балтийско-Адриатическия коридор, към Средиземноморския коридор, към Ориент - Източно Средиземноморския и към коридора Рейн - Дунав.

✓ ***TERMINET - Towards a New Generation of Networks and Terminals for Multimodal Freight Transport***

Проектът TERMINET е с основна цел идентифициране на перспективни и иновативни направления за определяне на нови мрежи, терминали от ново



поколение и терминални възли за комбиниран, унимодален и интермодален транспорт в Европа.

### ✓ ***WATERMODE - Promotion of the Water-Ground Multimodal Transport***

Проектът е за насърчаване координацията между частния и публичния сектор в сферата на логистиката и пространственото планиране за постигане на по-ефикасни мултимодални решения с участие на водния транспорт.

## РАЗДЕЛ II. ДОБРИ ПРАКТИКИ ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИЯ ТРАНСПОРТ В РАМКИТЕ НА TEN-T МРЕЖАТА

### 2.1. Добри практики за изграждане и управление на интермодална инфраструктура

Място	ПРИСТАНИЩЕ ГДАНСК, ПОЛША <sup>116</sup>
Тема	Модел на финансиране



Пристанище Гданск е голям международен транспортен хъб, разположен в централната част на южния Балтийски бряг. Пристанището е ключова връзка в Трансевропейския коридор № 6, свързващ скандинавските държави с Централна и Източна Европа.

Пристанището се състои от две части, осъществяващи различни пристанищни функции: вътрешно пристанище и външно пристанище. Вътрешното пристанище разполага с редица терминали и съоръжения, предназначени за обработка на контейнери с товари, пътнически плавателни съдове и ро-ро фериботи. През вътрешното пристанище минават пътници и стоки като цитрусови плодове, жито, медна руда, сяра, фосфорити, изкуствени торове и др. Кейовете разполагат с подвижно оборудване и съоръжения за подпомагане обработката на товари, включително извънгабаритни товари. Външното пристанище се състои от кейове и терминали за обработка на товари и има директно изложение към залива Гданск. То разполага със сгради и съоръжения за обработка на различни видове стоки, включително течни горива, въглища и втечен газ.

#### *Интермодален транспорт и свързаност*

<sup>116</sup> Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



Гданск е забележителен град с вековна история, уникално архитектурно наследство, развитието на който е неразривно свързано с морето. Градът привлича многобройни туристи, за обслужването на които е изградена и поддържана модерна инфраструктура, в това число транспортна. Пристанището е разположено на кратки разстояния от различните транспортни мрежи - на 5 км от железопътната линия и на 12 км от летище Гданск, което прави пристанището удобна транспортна връзка за пътници.

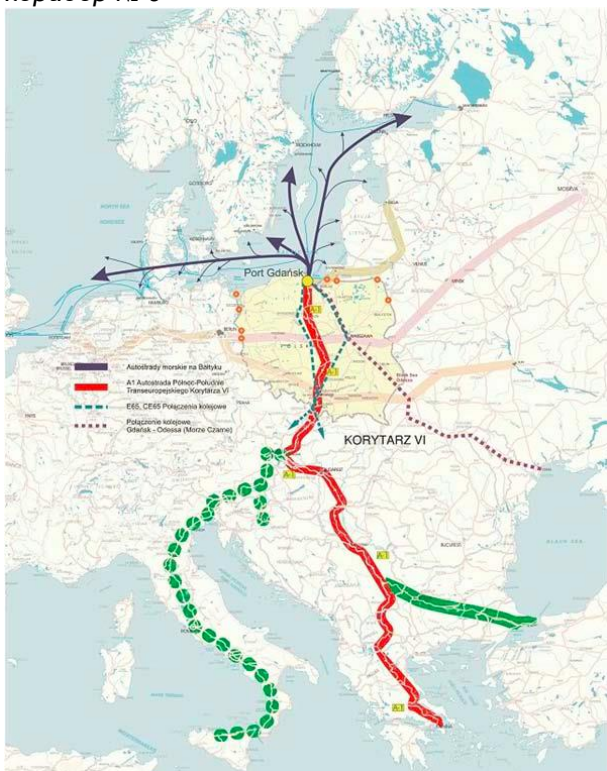


Предвид развитието на туризма в района, пристанището е предпочитана дестинация за редица пътнически кораби. Фериботният терминал е снабден с административни площи, митнически и паспортен контрол, като разполага със закрити пътища за пътници и възможности за превоз на лични автомобили.

Терминалът е директно свързан с националната и международна пътна мрежа. Новият терминал Уестърплат, който предоставя места за престой и на круизни кораби, разполага с директни транспортни връзки до центъра на града.

### Транс-европейски транспортен коридор № 6

Схема 88. Транс-европейски транспортен коридор № 6



Транспортната стратегия на Европейския съюз отрежда на пристанище Гданск да бъде ключова връзка в транс-европейския транспортен коридор № 6. Благодарение на географското си местоположение, пристанището ще има и за в бъдеще основно значение при транспортното обслужване на района на Балтийско море от една страна и на държавите от Централна и Източна Европа от друга. При разглеждането на значението на пристанище Гданск като част от коридор № 6 трябва да се има предвид и тенденциите на европейския пазар от последните години, които показват скок на транспорта с контейнери, разширяване на значението на ро-ро транспорта и преминаване от пътен към морски транспорт поради все



по-претоварения трафик по европейските пътища. Заради трансевропейската роля на пристанището, „Пристанищни власти Гданск“ АД инвестират значителни средства в инфраструктурата му, включително чрез използване на финансови средства от фондовете на ЕС.

### Транспортна инфраструктура

Схема 89. Схема на Висящ мост над Вистула



Висящият мост над Вистула представлява съществена транспортна връзка към пристанището и националната и международна пътна мрежа, като чрез него се избягва натоварване на тежкотоварния трафик из града.

Проектът за изграждане на моста е осъществен чрез финансиране от държавния бюджет и заем от Световната банка.

Мостът е с ладните параметри: дължина 230 м; брой ленти 2/2; ширина 20,31 м; пилон 99,8 м; широчина 1 200 м на лентите; капацитет 50 тона. Цената е около 150 000 000 полски злоти приблизително 36 479 472,28 евро).

Пристанище Гданск разполага с изключително добре изградена мрежа от железопътни връзки към вътрешността на страната. От град Гданск се реализира железопътния пътнически и товарен транспорт във всички посоки. Две железопътни линии свързват гр. Гданск с южна Полша (Лодз, Варшава, Катовице, Краков). Пристанището е също така свързван с Познан и Вроцлав чрез две електрифицирани железопътни връзки и с Сцецин и Калининград чрез една електрифицирана железопътна връзка.

Към транспортните връзки на пристанище Гданск може да се причисли и летище Гданск, което е разположено на 15 км от него. От летището се осъществяват редовни пътнически полети, както до други големи градове в Полша, така и из цяла Европа.

### Пътнически удобства

С цел осигуряване сигурността на морския транспорт, на Пристанище Гданск се прилага интегрирана система за управление на сигурността. За осигуряване комфорта на пътниците, фериботите, осъществяващи редовна морска връзка до Норвегия, разполагат с ресторанти, кафенета, кино, сауна, магазини.

### Бъдещо развитие

„Пристанищни власти Гданск“ АД предвижда изграждането на още едно корабно място за осигуряване дейността по транспорт на газ с цел обезпечаване доставките на газ за Полша. Предвиждат се също развитие на съоръженията за обработка на товари и разширение на един от терминалите за





превоз на контейнери. Плановете ще се реализират преди всичко с външно финансиране. Най-голямата и значима инвестиция, която ще се отрази на дейността на пристанището в бъдеще е изграждането на дълбоководен терминал за контейнери. Инвеститорът - DCT Gdansk SA е полско дружество с мажоритарен собственик Global Infrastructure Fund, управлявано от the Macquarie Bank Group, Австралия. За реализацията на проекта инвеститорът е сключил дългосрочен договор за наем с „Пристанищни власти Гданск“ АД.



Терминалът ще бъде изграден в голяма част върху изкуствено насипана земя и ще заема площ с дължина 650 м. и 315 м. широчина. Крановете имат обхват на 52 м над водата, което позволява работа с плавателни съдове с до 19 реда контейнери на борда. Капацитетът на терминала се очаква да достигне 4 милиона TEU (единици равни на 20 фута).

Допълнително разширение на пристанището се очертава с оглед изпълнението на път Сучарскиего, който включва тунел под пристанищния канал на Мъртва Вистула и изграждането на нов железопътен мост като част от железопътна линия от външното пристанище до основната железопътна линия, свързваща Гданск с южна Полша. Тези два проекта са в процедура на одобряване за финансиране по Оперативна програма „Инфраструктура и Развитие“ на ЕС.

В отговор на увеличения товаро-поток в кей Przemyslowe и поради натоварването на близкостоящия жилищен квартал с тежкотоварни превозни средства, „Пристанищни Власти Гданск“ АД предприе проект за изграждане на нов транспортен възел, който да свързва кея с основната транспортна система в източната част на пристанището. Проектът е на стойност PLN 14,349,073.16.

#### *Частни Инвестиции в Пристанище Гданск*

„Пристанищни власти Гданск“ АД се стреми към привличане на частни инвеститори за реализация на нови проекти на територията на пристанището. Дружеството има правомощието да отдава под наем складове, офиси, както и земя за реализиране на инвестиционни намерения, свързани с пристанището. Обектите се отдават под наем чрез публичен търг. Наемът е ограничен със срок до 10 години, като договорът за наем подлежи на одобрение от министъра на националното богатство. Наетите площи и сгради на територията на пристанище Гданск се управляват от частните инвеститори, които извличат печалбата от това.

„Пристанищни власти Гданск“ АД имат правомощие да канят





производител в определен сектор да локализира продукцията си на територията на пристанището срещу преференциални условия. На инвеститорите се предлагат следните предимства:

- а) съдействие при получаване на необходимите лицензи и разрешения;
- б) преференциални наемни цени по време на строителство и първоначален период на дейността
- в) Достъп до инфраструктурата на пристанището
- г) Свързване на новия проект с транспортната мрежа на пристанището
- д) Свързване и доставка на консумативи, необходими на проектния обект.

### *Европейски инвестиции в пристанище Гданск*

През 2012 г. Европейската комисия одобрява проект за изготвяне на документация за модернизация на кейовете и драгиране в района на вътрешното пристанище на Гданск. Проектът е на стойност 1.12 милиона евро а бенефициент по проекта е „Пристанищни власти Гданск“ АД. Финансирането е в размер на 560 хиляди евро и е от фонда за транс- европейската транспортна мрежа (TEN-T). След приключване на проекта, т.е. след края на търговете и конкурсите по него, се предвижда TEN-T фонда да финансира реализацията на дейностите по модернизация и драгиране в рамките на финансовия период 2014-2020 г.

### *Заклучение*

Пристанище Гданск Еуспешен модел на пристанище, осигуряващо връзка с различните видове транспорт, предвид:

- директната връзка с основни пътища от националната пътна мрежа, както и с международни сухопътни линии;
- възможността за бърза връзка на пътниците и на превозвачите с железопътния, пътния и въздушния транспорт;
- моделът на управление, осигуряващ единство и приемственост в развитието на пристанището;
- инвестициите, насочени към утвърждаване интермодалността на пристанището;
- успешно интегриране на пристанищната дейност в градската среда, включително чрез използване на водния транспорт за привличане на туристически поток.

Пристанище Гданск е добра практика за усвояване на средства от фондовете на ЕС и успешно привличане на частни инвестиции в развитието на пристанищната територия. тази практика може да бъде използвана като модел за реализирането на проекти и в обхвата на настоящото предварително проучване, тъй като съчетава възможностите за развитие на проекта със средства на пристанищната власт, в това число чрез европейско финансиране, и средствата на частните партньори. Очевидно е, че насърчаването на инвестициите в публичните обекти е възможно само при добре осигурен баланс на публичния и частния интерес. Осигуряването на преференции на инвеститорите по подобие на осигуряваните от „Пристанищни власти Гданск“



АД със сигурност ще допринесе до привличане на частни капитали и реализиране на обществено значими проекти в трансграничния регион.

Ползите на държавата и обществото не следва да се оценяват само чрез преки приходи в хазната (концесионно плащане, наем и др.), а чрез създаването на условия за развитие на бизнеса, пряка последица от което ще бъде развитие и модернизация на пристанищни терминали и крайбрежната/ крайречната градска зона.

Място	ПРИСТАНИЩЕ ВУОСААРИ, ФИНЛАНДИЯ <sup>117</sup>
Тема	Инвестиции в пристанищна инфраструктура



Пристанище Вуосаари е изградено в периода 2003-2008 г. на мястото на нефункционираща корабостроителница - държавна и общинска собственост, разположена в индустриалната зона на квартал Вуосаари (с население около 35 000 жители), част от град Хелзинки. Проектът е най-голямата инвестиция в пристанищна инфраструктура, като стратегическата цел е да бъдат

изнесени товарните операции извън пристанищните зони в центъра на Хелзинки, като бъде обособено специализирано пристанище, което да разполага със всички необходими транспортни връзки и техническа инфраструктура, за да поеме контейнерния и ро-ро трафика на пристанище Хелзинки. На практика пристанището представлява обособено звено на общинското търговско дружество Пристанище Хелзинки (Port of Helsinki), което е изцяло собственост на община Хелзинки.

Пристанището е разположено на площ от 150 хектара (1 500 000 кв.м.), е най-значимият пристанищен проект във финландската история. При завършването му през 2008 г. то поема значителна част от товарните операции на Пристанище Хелзинки, като предлага голямо многообразие от услуги по обработката на товари и логистични услуги.

Заедно с мащабното пристанищно строителство, проектът включва и изграждането на нови пътнотранспортни и жп връзки. Пристанищната жп линия и пътна връзка свързват Вуосаари с ключовите пътни артерии около Хелзинки, с подходящи за натоварен трафик от до 3600 камиона на ден пътища.

Пристанището е многофункционален логистичен център за контейнери, товарни камиони и ремаркета с висококачествено оборудване за обработка на товари и отлични връзки с други големи пристанища в Европа.

Пристанище Вуосаари е специализирано карго и ро-ро пристанище и служи за превоз на контейнерни и ро-ро товари, като има капацитет и за

<sup>117</sup> Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



обслужване на насипни товари. Също така на територията му е разположен и терминал за пасажерски услуги (пътнически превози и круизи). Обособени са следните терминали: два мултифункционални терминала за контейнери и ро-ро операции; логистична зона; депо за контейнери; пасажерски терминал.

Пристанище Вуосаари е най-съвременното пристанище на Балтийско море, с 24/7 работен цикъл. Процесите в пристанището са напълно автоматизирани, като всички дейности се управляват чрез единна унифицирана софтуерна платформа, която позволява безпроблемен обмен на данни между операторите на отделните терминали и пристанищната администрация

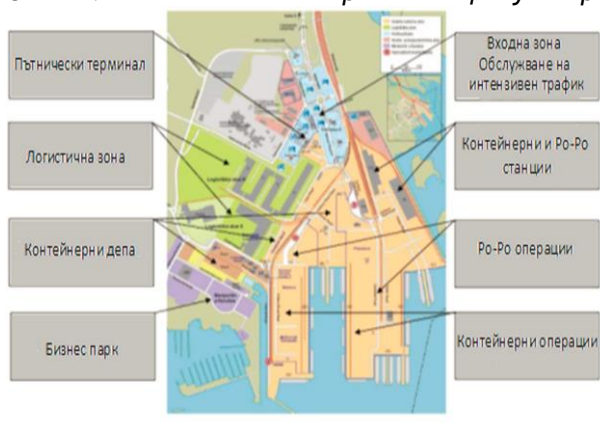
Капацитетът му е между 15 и 20 кораба според размера и товара. Корабите акостират на кей с дължина 3600 м, който разполага с 18 корабни места и 7 места за акостирание на превозващи контейнери плавателни съдове.

Наред с това има 11 места за акостирание на ро-ро плавателни съдове, снабдени с най-модерната технология, включително мобилни кранове, за да бъде обработван разположения на горната палуба товар. Максималния годишен капацитет на пристанището е 1.2 милиона TEU и 800 000 товарни камиони.

### *Бизнес парк*

Пристанище Вуосаари има допълнителна логистична зона и бизнес парк с площ 75 хектара. Логистичният комплекс, покриващ 50 хектара, разполага с поточни терминали, модерни складове и голям брой зони и маршрути за транспорт, за да бъде обработен товарът, свален от плавателните съдове чрез пристанищните машини

Схема 90. План-схема на пристанище Вуосаари



Дизайнът на логистичната зона позволява бъдещото ѝ развитие и възможности за други дейности. Допълнение към логистичния център на Вуосаари е Meriportti Business Park, разположен на 25 хектара (25,000 кв.м.) съвременен бизнес център, граничещ с живописно голф игрище и парк. Паркът има две обособени части - Distripark, който ще е индустриална, складова и разпределителна зона, и Морски

бизнес парк, който включва офиси за търговските и транспортни фирми. Сред големите фирми, които имат запазено място, са Арктическият център за навигационно проучване (Arctic Navigation Research Centre) и ABB Marine.

### *Пътнически терминал*

Макар пристанището да е ориентирано основно като специализирано карго пристанище, на територията му е разположени и пътнически терминал



(Hansa terminal) с площ около 2 000 кв.м и годишна натовареност около 500 000 пътници, идващи главно от фериботни линии и по-малки круизни кораби.

На територията на терминала е разположен паркинг, предназначен специално за пасажерите.



Терминалът е свързан с Бизнес парка посредством пешеходна връзка, а с жилищната част на Вуосаари, Хелзинското метро и жп гарата във Вуосаари - чрез автобусна линия (A78) и таксите. Терминалът се оперира от специализираното дружество за пасажерски превози Finnlines.<sup>118</sup>

### Транспортни връзки

Пристанище Вуосаари е напълно интегрирано с пътната и жп мрежа на Финландия посредством директна връзка с Ring Road III и E79 и собствена жп линия с дължина 19 км, която стига до самите терминали.

Схема 91. Транспортни връзки на пристанище Вуосаари



Пътнотранспортните маршрути до пристанището са проектирани и изградени на възможно най-голяма отдалеченост от близките жилищни зони, за да минимизира нивата на шума, и предимно преминават през серия комплексни тунели. Входовете на пристанището разполагат с най-съвременните охранителни и митнически системи, за да осигурят безпроблемно и ефективно

обслужване и поток на трафика.

Сигурността на пристанище Вуосаари е строга, като се изискват пропуски за достъп до участъците с ограничен достъп. Входовете за автомобили разполагат със система за автоматично разпознаване (Recognition Plate System), като разрешителното е проверявано автоматично след преминаването на транспортния автомобил през устройство за снимково разпознаване. Модерната система за разпознаване проверява идентификационните данни на автомобила и на превозвания товар и позволява товарът да влиза в пристанищната зона без спиране, ако всичко е изрядно.

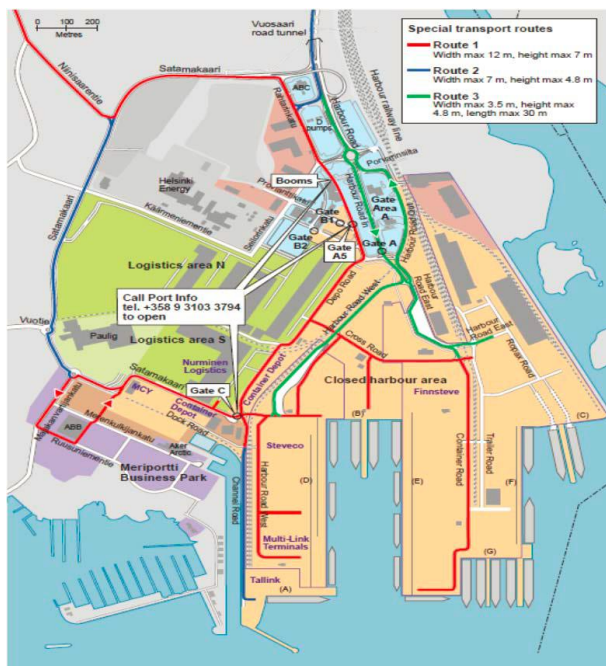
### Вътрешна транспортна схема

Схема 92. Вътрешна транспортна схема на пристанище Вуосаари

На територията на пристанище

<sup>118</sup> (<http://www.finnlines.com/>).





Вуосаари за изградени три отделни специални транспортни маршрута, които се използват от операторите на терминалите, работещите в пристанището и посетителите. Връзката с пътническият терминал е осигурена посредством редовна автобуса линия (A78), която свързва пристанището директно с линията на Хелзинското метро. Също така има обособени няколко пешеходни зони, като частта от пристанището, в която се извършват товаро-разтоварни дейности е с ограничен достъп за външни лица посредством електронната пристанищна система.

### Правна уредба и собственост на пристанищата във Финландия. Пристанище Хелзинки

#### Правна уредба на пристанищата и модели на развитие

Във Финландия са приети два нормативни акта за пристанищата: единият засяга общинските пристанищни заповеди и транспортни такси (955/1976 г.), а другият - частните търговски пристанища (1156/1994 г.), като и двата закона са с ограничено съдържание. Министерството на транспорта и комуникациите започна да модернизират финландските закони за пристанищата през 2008 г., с оглед уреждане на следните въпроси:

- създаване на частни обществени пристанища, подлежащи на лицензиране;
- обособяване на властническите операции;
- пристанища като общински предприятия;
- чуждестранни собственици и осъществяване на подкрепа при поддръжката;
- такси и принципи на ценообразуване;
- юрисдикция на пристанищните власти.

Пристанищата във Финландия по принцип са собственост на и се управляват от общините. Моделите на собственост върху финландските пристанища могат да бъдат класифицирани в четири основни категории:

- традиционния общински модел;
- модел на общинско предприятие;
- модел на общинско дружество;
- частен модел.

Независимо от титуляра на правото на собственост, пристанището трябва





да изпълнява най-малко три функции:

- пристанището управлява и развива пристанищната територия (функция на собственика на терена). Това обхваща управление и развитие на пристанищните имоти, разработване и имплементиране на пристанищни политики и стратегии, надзор на мащабни инженерно-строителни работи, координация на пристанищния маркетинг и промоционални дейности, предоставяне и поддържане на фарватери, кейове и др. и предоставяне или осигуряване на пътен или железопътен достъп до пристанищните съоръжения.
- Втората функция включва превоза на стоки и пътници между сушата и водата.
- Регулаторната функция на пристанището покрива поддържането на контролната функция, управление на трафика на плавателните съдове, налагане спазването на приложимите закони и подзаконови актове, разрешаване на пристанищните работи, защита интересите на потребителите срещу риска от образуване на монополи и контрол на естествените монополи.

### *Традиционен общински модел*

Най-често срещаният модел на собственост върху финландските пристанища, особено върху сравнително малки вътрешни пристанища, все още е традиционният, при който пристанището е част от общината като неперсонифицирана бюджетна структура.

Към 2010 г. във Финландия съществуват около 30 традиционни общински пристанища, повечето от които са разположени на бреговете на финландските вътрешни езера. Има и няколко изключения като пристанището на Наантали, което е третото по големина морско пристанище във Финландия. Друг различен пример е Торньо, където градът е отдал под наем пристанищните операции като цяло на компанията „Оутокумпу“. Принципно традиционния модел на пристанище във Финландия е общинска собственост.

### *Модел на общинско предприятие*

Моделът на общинското предприятие (ОП) се появява през 90-те, когато приватизацията започва да се разпростира до държавната и общинска собственост. Моделът на ОП цели да донесе ефективност, разходна отчетност и концепции на бизнес предприемачеството в публичните организации. Друг мотив е да се редуцира правителствената администрация и да се даде възможност за участие на частния сектор първо в предоставянето на услуги, а по-късно и във финансирането.

ОП е типичен модел на собственост за финландските морски пристанища и е начин да се организират общинските бизнес дейности. Той е самостоятелна част от общинската администрация и финанси. Пристанещата, които следват т. нар. „модел на общинско предприятие“ са самостоятелни единици от счетоводна гледна точка, на която общинският съвет е предоставил по-независим бюджетен статут от този на останалите функционални общински единици (като традиционните пристанища).



## Модел на общинско търговско дружество

Моделът на общинско търговско дружество се разглежда като следваща фаза на развитие на ОП. Много от държавните предприятия са реструктурирани в държавни дружества в резултат на развитието и законодателството на ЕС. Това решение оказва ефект върху ОП, които са преобразувани в ОД, когато ОП има потенциал за добра възвръщаемост на инвестициите и е подготвено и компетентно да се конкурира с вътрешните частни играчи на пазара или на международно ниво. ОД действат в съответствие с закон за ООД на Финландия (Limited Liability Companies Act) като всяко дружество с ограничена отговорност. Те осъществяват дейност като търговски предприятия и нямат обществени задължения като ОП и не получават правителствена или общинска финансова подкрепа, тъй като реализират печалба и осигуряват разумна възвръщаемост на записания капитал. Бизнес насоките, в които ОД оперират, обикновено са регулирани, но в същото време пазарите са отворени за конкуренция. ОД могат да развиват бизнес дейностите си, да вземат решения относно предлаганото от тях и ценообразуването, както и да избират своите клиенти според пазарната конюнктура. Някои ОД попадат под регулационен режим със специален акт, тъй като обикновено имат социално или национално значима роля, която изисква правителствен надзор.

## Модел на частно пристанище

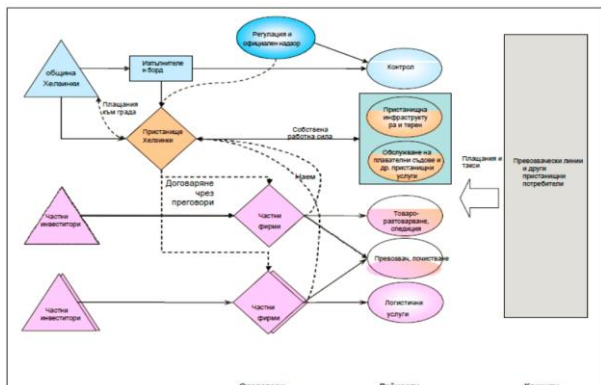
Във Финландия съществуват около 10 пристанища, които са собственост на частни компании и индустрии, най-големите от които са пристанището на Несте Ойл в Скъолдвик, Порвоо и Инкоо Шипинг ООД.

## Пристанище Хелзинки

Пристанище Хелзинки функционира по модела на собствено общинско пристанище с отдаване под наем (landlord), което означава, че Пристанище Хелзинки носи отговорността за администрирането, координирането и оперативната насока на пристанищните дейности, а частните оператори предоставят товаро-разтоварни и логистични услуги. Отношенията с операторите са уредени чрез дългосрочни договори за наем, които гарантират, че операторът ще вложи необходимите средства за закупуване на съоръженията и машините за извършване на пристанищните услуги. Силна страна на модела с предоставяне под наем се състои в това, че операторът изцяло контролира целия процес по обработката на товара, включително свързаната с това логистика и услуги.

Фигура 168. Модел на собственост и управление на пристанище Хелзинки

Моделът предоставя на



операторите по-гъвкави възможности за развитие на товарообработката по начин, който да бъде в крак с развитието на конкуренцията и логистиката в полза на клиентите, тъй като те имат оперативната възможност да решават по какъв начин да поддържат и обновяват собствеността си, но в същото време са отговорни да поддържат определен капацитет и качество,

за да могат да извършват възложените им пристанищни услуги с необходимото качество съгласно уговореното в договора с пристанище Вуосаари.

*Пристанище Вуосаари като част от пристанище Хелзинки*

Пристанище Вуосаари е самостоятелна единица към Пристанище Хелзинки със следния модел на действие:

- Собствениците на кораби могат да възлагат предоставянето на услуги въз основа на конкурентно оферирание, независимо от Пристанище Хелзинки.
- Пристанище Хелзинки действа като администратор на принципа на наемодателя, което налага пристанището да инвестира в инфраструктурата, да поддържа пристанищната територия и да администрира и отдава под наем терени на частни оператори.
- Усилията на частните оператори са концентрирани върху пристанищните съоръжения като кранове, терминали, машини, оборудване за обработка на товари и информационни системи, като пристанищните оператори са собственици на значителна част от специализираната апаратура за извършване на пристанищните услуги (кранове, машини и др.).

### Изграждане на пристанището

Основната рамка на сътрудничество за изграждането на пристанище Вуосаари е между финландската държава и община Хелзинки като собственик на Пристанище Хелзинки. Двете страни подписват договор за сътрудничество, в който определят задълженията на отделните участници в изграждането на пристанището и прилежащата му инфраструктура. Поради своята комплексност, общината и държавата постигат споразумение дейностите по изграждането на пристанище Вуосаари са разделени на два отделни проекта:

- Проект Vuoli, чрез който се изграждат транспортните връзки между пристанището и близката суша, както и между пристанището и останалите част на Пристанище Хелзинки. В осъществяването на този проект участие вземат държавните Автомобилна и ЖП компании и държавната Агенция за морска администрация, които поемат 50% от разходите. Останалите 50% се осигуряват от Пристанище Хелзинки посредством заем от Европейската инвестиционна банка.
- Проект VUOSA, чрез който се изгражда самата територия на пристанището и логистичната зона. Проектът се финансира изцяло от



## Пристанище Хелзинки.

С координационна цел е създаден специален Мониторингов комитет, който координира изпълнението на двата проекта, тъй като по тях се изпълняват и няколко общи дейности: осигуряване на комуникационна свързаност; оценка на въздействието върху околната среда; транспортиране на земни маси; временни пътища.

Фигура 169. Модел на Мониторингов комитет, пристанище Хелзинки



Изпълнението на двата големи проекта е възложено с близо 70 различни договора по реда на обществените поръчки, като повече от половината процедури са спечелени от държавни/общински предприятия и търговски дружества. Първоначалният графика за изпълнение е спазен и не е допуснато общо забавяне, макар част от дейностите да са изпълнени с малка забава.

Преди започване на След приключване на строителството, края на 2002 г. дейности, края на 2008 г.



## Инвестиция

Общата стойност на дейностите по изграждането, въвеждането в експлоатация и функционална готовност пристанището по данни от 2009 г. се





изчисляват на 700 милиона евро (400 от тях са осигурени от Пристанище Хелзинки, 200 милиона от Европейската инвестиционна банка под формата на държавен и общински заем и 100 милиона от държавните власти). Отделно, в изграждането на Бизнес парка и прилежащата му инфраструктура са инвестирани около 400 милиона евро частни средства.

### *Стопанска дейност на пристанище Хелзинки*

Пристанище Хелзинки е основното пристанище за международна търговия и най-натовареното пътническо пристанище във Финландия. Пристанището е специализирано в предоставянето на карго услуги на финландски компании, занимаващи се с международна търговия. Силните страни на Хелзинкското пристанище са редовният и постоянен корабен трафик, комбинирани с ефективни товаро-разтоварни операции. Най-важните партньори са превозваческите линии и пристанищните оператори, превозвачите и спедитори, както и различни власти.

Трафикът на товари в пристанище Хелзинки се състои основно от финландски външнотърговски внос и износ. Ядрото на трафика на товари са стоки, транспортирани в контейнери, тирове, ремаркета и други подобни.

Стойността на трафика на товари на Хелзинкското пристанище представлява около една трета от стойността на цялата финландска външна търговия и две пети от финландски външна търговия по вода. Пристанище Хелзинки има положителна оперативна печалба и нетен резултат за всички разглеждани години, въпреки големите инвестиции, направени в пристанище Вуосаари. Хелзинки получи компенсация от общината за всички години, което оказва влияние върху нетния резултат на пристанището. За периода на строителство на пристанище Вуосаари размерът на инвестициите надхвърля този на нетните продажби, но нетният резултат остава позитивен дори през периода на спрени инвестиции.

### *Пристанищни оператори*

Още в процеса на планиране на капацитета на пристанището, съобразно избраната концепция са проведени преговори с най-големите скандинавски пристанищни оператори. В резултат на преговорите са постигнати споразумения за дългосрочен наем с три компании, които да получат ексклузивни права да оперират новите мощности във Вуосаари - Finnsteve Oy, Stevesco Oy и Multi-Link Terminals Oy, като всеки оператор експлоатира свой собствени терминал. Всяка една от компаниите поема задължения да направи значителни инвестиции в закупуването на товарно оборудване, сгради и системи съобразно изискванията на високотехнологичните пристанищни услуги, планирани да бъдат предоставяни във Вуосаари.





Така например Finnsteve Oy прави първоначална инвестиция от близо 100 милиона евро, основно в различна кранова техника и друго оборудване, както и в системите за сигурност на пристанището, IT системата за обмен на данни и други т.нар superstructures. Пристанище Хелзинки осигурява основната инфраструктура - кейове, складова площ, пътища, комуникации и др.

### Перспективи за развитие

През 2012 г. Пристанище Хелзинки приема Стратегия за развитие до 2022 г. със следните основни цели:

- оценка на ръста на бъдещите обеми трафик и преценка на бъдещите нужди на клиентите;
- определяне на възможностите за развитието на различни пристанищни територии. Изследването обхваща терминалите, местата за паркиране, местата за акостиране (корабни места), корабен маршрут и пътнотранспортни връзки в сътрудничество с Отдела по градско планиране (City Planning Department);
- изготвяне на план и предложение за местата, където ще се обработва трафикът, и за начина им на развитие, без това да налага ограничения на растежа, който да предоставя на всички превозвачи еднакви възможности за развитие на бизнес операциите им формулиране на приблизителен инвестиционен план за десетгодишен период (развитие на западното пристанище);
- определяне необходимостта от външни партньори (като Отдела по градско планиране, корабни линии, пътна мрежа, друга външна инфраструктура);
- формулиране на насоки и условия, в рамките на които корабните линии могат да развият свои собствени дейности.

Предвижданията на стратегията за пристанище Вуосаари за пътнически терминал са следните:

- осем кораба посещават пристанището на ден, със средно 1 200 пътника; към края на 2012 г. пристанището приема годишно около 500,000 пътника, т.е. около 5% от обема трафик на пристанище Хелзинки;
- капацитетът за пътнически трафик почти изцяло се оползотворява. Причините за това са капацитетът на терминала и затрудненият достъп през пристанищната територия, доминирана от товарен трафик;
- преобразуването на пристанище Вуосаари в пътническо пристанище ще изисква значителни инвестиции и редуциране капацитета за товарен трафик. За момента подобна трансформация не е наложителна, като преценка ще бъде направена след 2016 г.

По мнението на Консултанта изграждането и оперирането на пристанище



Вуосаари представлява успешен модел, относим към дейностите по Проекта с оглед на следните обстоятелства:

- пристанището е изцяло реализирано от публичните власти върху имот - публична собственост (landlord модел), който е бил сериозно замърсен и нефункциониращ за повече от 30 години, като е намерен начин държавните и общинските органи да обединят своите усилия за изграждането не само на пристанищната територия, но и на цялата инфраструктура, която свързва пристанищния комплекс с градската територия на квартал Вуосаари (самостоятелна жп линия, собствена пътна артерия, свързана с главната пътна мрежа, свързаност с останалите пристанища в района на Хелзинки);
- макар пристанището да е за извършване на карго дейности, е реализиран и пътнически терминал, сравним по площ с морската гара в Бургас, който успява да обслужва около 500 000 пътници годишно.
- Терминалът е свързан с градската част посредством автобусна линия и предлага удобни връзки с метрото, жп, автомобилния и въздушния транспорт на град Хелзинки;
- реализиран е модел, при който е намерен начин стратегически частни инвеститори (дружества с дългогодишен опит в пристанищните карго услуги) да направят дългосрочни инвестиции на значителна стойност в оборудване и механизация, необходими за осъществяването на пристанищните услуги, без да е необходимо да получат вещни права или концесия върху територията, като пристанището предоставя само основната инфраструктура - кейове, логистични площи, транспортни връзки, свързаност с техническата инфраструктура и електронната система за сигурност и управление на процесите в пристанището, която гарантира свободния обмен на данни и възможността пристанищната администрация да извършва мониторинг върху извършваните пристанищни услуги;
- пристанищните услуги се извършват изцяло от частни оператори под надзора на общинското дружество Пристанище Хелзинки и държавната морска администрация. Предоставянето на услугите и тяхното качество се гарантира от сключените дългосрочни договори за наем между пристанище Вуосаари (като самостоятелна стопанска структура към Пристанище Хелзинки) и пристанищните оператори;
- пристанище Вуосаари е изцяло интегрирано с градската среда, като е изграден бизнес парк и зелени площи, които на практика служат като своеобразна буферна зона и не позволяват дейността на пристанището да оказва съществено негативно въздействие върху природата и градската среда.

Място	ПРИСТАНИЩЕ СОЛУН, ГЪРЦИЯ <sup>119</sup>
Тема	Развитие на пристанище Солун

<sup>119</sup> Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



Пристанище Солун е многофункционално пристанище за обществен транспорт с международно значение. Пристанището е изградено в сегашния си вид основно в началото на 20-ти век като пристанище за превоз на товари и пътници. Пристанището е естественият излаз на икономическа дейност за страните от региона и Северна Гърция и обслужва растящите нужди на тези

страни за износ и внос на суровини, продукти за потребителите и оборудване.

Територия на пристанището Пристанище Солун служи за превоз на всякакъв вид товари (генерален, течен или насипен товар, контейнери) и пътници (пътнически превози и круизи). На територията на пристанище Солун са разположени следните основни зони:

- Зона на пътнически превози, обществен достъп, офис и търговски сгради (Пирс 1 и Пирс 2);
- Зона за контейнери (Пирс 3 и Пирс 4);
- Зона за насипни товари (Пирс 5 и Пирс 6), част от Свободната зона (Free zone);
- Терминал за нефт и газ (Пирс 5 и Пирс 6), част от Свободната зона.

Сухоземната пристанищна зона на пристанище Солун обхваща терен от около 1 550 000 кв.м и се разпростира на дължина от около 3 500 м, разполага с общо 6 200 м. 6 кея, кейови места с нетна дълбочина до 12 м, административни и технически сгради, складове, депа, специално оборудване и други инсталации.

### *Терминал за контейнери*

Терминалът за контейнери на пристанището разполага със складови площи от 350 000 кв.м. и складов капацитет за 4 696 TEU в наземни слотове. Заради стратегическото си разположение пристанището се рекламира както като транзитно, така и като крайно пристанище. Функцията му като транзитно пристанище се подпомага от отличните пътни и железопътни връзки, чрез които ефикасно могат да се предоставят услуги „от врата до врата“ в по-широк регион, обхващащ Бяло море, Балканския полуостров, Черно море и дестинации в Турция.

Понастоящем пристанище Солун е второто по капацитет в Гърция пристанище за обработка на контейнери и се очаква значимостта му да нараства съществено през следващите десет години, наред с бързата икономическа експанзия в Черно море. Поради ясно изразения международен профил на пристанището бъдещото инфраструктурно планиране със сигурност ще има положителен резултат.



Сградата на терминала за контейнери е най-новия обект на ThPA SA. Проектирана е и оперира според най-съвременните технологии и оборудване за обработка на контейнери. Разположена е на 6-ти Кей, кейово място 26, има дължина от 600 м и може да приема акостиращи кораби с газене до 12 м. Вътрешното работно пространство се разпростира на над 200,000 кв.м, конфигурирано по начин, позволяващ обработката на получаваните и доставяни контейнери.

Частта на пристанището извън терминала за контейнери е предназначена за конвенционални товари, обслужвана е от кейове № 1-24 и покрива терен от около 1 070 000 кв.м. и общо 5 кея. Пристанището за конвенционални товари е разделено на Свободна зона (кейове от № 15 до № 24), през която се осъществява трансферът на товари от трети страни, и останалата част (кейове от № 1 до № 14), която обслужва товари от страни- членки на ЕС. Паралелно до и в границите на пристанището за конвенционални товари, както и извън границите на Свободната зона, акостират пътническите кораби, обслужващи пътническия трафик, преминаващ през пристанище „Солун“.

### *Товарен терминал*

Товарният терминал разполага с обща складова площ от 1,000,000 кв.м и е специализиран в обработката на широк кръг товари - метални изделия, руди, химически продукти (хлороформ, асфалт, химикали, минерални масла), генерални товари, дърво, наливни и насипни товари и хранителни продукти. Терминалът служи и като основен център за претоварване в региона на Бяло море и Черно море и се използва от други страни на Балканския полуостров като Сърбия, Македония, Албания и Черна гора.

### *Терминал за нефт и газ*

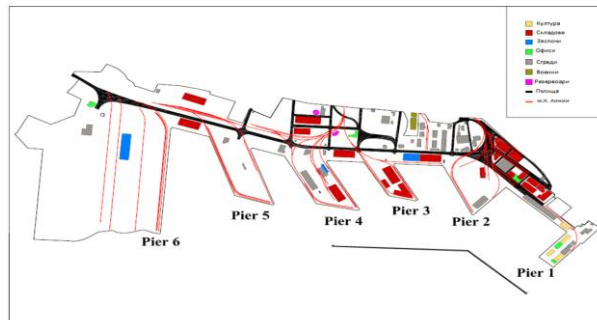
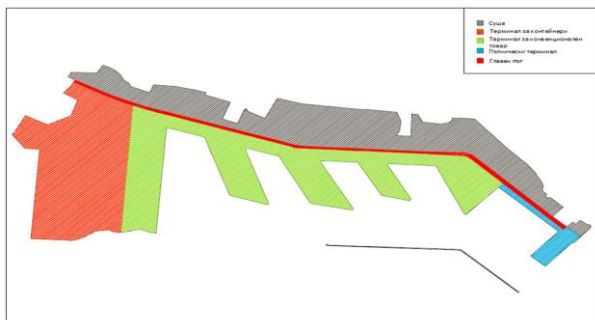
Терминалът за нефт и газ има общ капацитет за складиране от 500 000 m<sup>3</sup> и през него преминава годишен трафик от 9 000 000 тона.

### *Пътнически терминал*

Пристанище Солун има един от най-големите пътнически терминали в басейна на Бяло море. През 2007 г. е обработил около 162,731 пътника и наскоро е подобрен, тъй като Солун се превръща в голямо туристическо пристанище за круизи в Източното Средиземноморие.

*Схема 93. Предназначение на отделните територии на пристанище Солун*





## Транспортна свързаност

Предимство на пристанището е разположението му в зона на пресичане на сухоземни транспортни мрежи:

- Юг-запад чрез Егнация Одос (автомагистрала А2), свързващ Турция с южното крайбрежие на Гърция на Адриатическо море;
- Север-юг чрез автомагистрала РAТНЕ;
- Достъп до Паневропейски коридори IV и X.

Освен това пристанище Солун се намира на 16 км от международното летище „Македония“ и на 1 км от жп гарата.

Привлекателността на пристанище Солун за инвеститорите рязко се е повишила след приключването на работите по Егнация Одос през 2009 г. - автомагистрала, преминаваща през Северна Гърция и предоставяща стратегическа 670 километрова пътна връзка с Адриатическо море и Западна Европа.

Схема 94. Основни пътни и жп артерии около района на пристанище Солун



Автомагистрала А2 установява първокласни директни връзки между три от четирите пристанища в Северна Гърция и е достъпно от пристанище Волос през основната автомагистрала на Северна/Южна Гърция. Всички съседни държави ще извлекат полза, като най-облагодетелствани ще бъдат Турция, България и Македония.

Ползите за Македония имат повече или по-малко вътрешен характер, България и Турция имат много по-широк пазарен обхват благодарение на добрия си достъп до близката суша.

Пристанище Солун е свързано с транспортната инфраструктура в района посредством следните транспортни връзки: две независими връзки с националната пътна мрежа (през Вход 11 посредством път и Вход 16 посредством мост); връзка с железопътната инфраструктура посредством изградена жп връзка.





## Състояние на вътрешната пътна и жп инфраструктура

### Пътна инфраструктура

Централния път на пристанището, който започва от Кей 1 на изток от пътническият терминал и продължава на запад успоредно с крайбрежието до Вход 16 при разширението на Кей 6. Пътят е с голяма ширина, достигаща в някои точки до 20 м. Перпендикулярно на централния път има няколко други по-тесни пътища с достатъчна ширина за съответния трафик, водещи до входовете. Паралелно на централния път и от страната на града има и други по-малки обслужващи пътища за прилежащите сгради и складове.

### Железопътна инфраструктура

Железопътната мрежа обхваща всички Кейове. Това е типичен пример за изложение на пристанище от стар стил. Линиите са много стари (изградени са в началото на века) и части от тях вече не се използват (части на Кей 1 и зад пътническият терминал). Използват се връзките с Кейове 3, 4 и 6, Кей 2 също има жп връзка, която на практика не се използва. Състоянието на жп мрежата не е много добро, тъй като за поддръжката на линиите отговаря OSE (еквивалентно на НКЖИ държавно предприятие), което е в тежко финансово положение през последните 10 години. Това положение е присъщо за остарялата концепция за пристанището, при която всеки Кей е трябвало да бъде свързан с жп линия. По данни от отчетите на пристанището остарялата жп мрежа и прекалената ѝ разпръснатост из цялото пристанище създават проблеми и се обмисля вариантите поддръжката да бъде прехвърлена на Пристанищната власт и част от линиите да бъдат закрити и демонтирани.

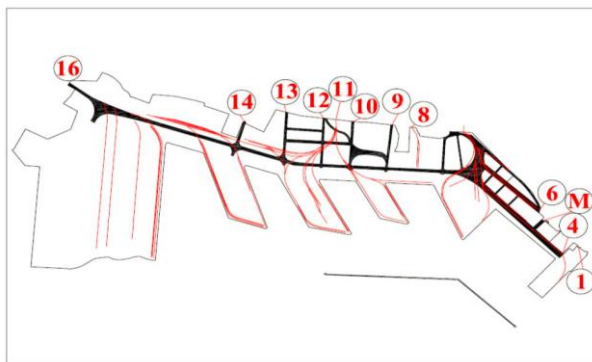
### Входове на пристанището

Входовете на пристанището са разположени по цялото му протежение.

Съществуващите към момента входове са Централният вход (М), Входове 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, и 16. В момента основно използваните външни входове са само 4 входа: Вход 1 се използва от пешеходци или коли и обслужва основно културните услуги, предоставяни на Кей 1, основните офиси на ThPA SA, офиса на капитана на пристанището и пътническият терминал.

Схема 95. Пътна инфраструктура на пристанище Солун с отбелязани Входи (червена линия - жп, черна линия - път)

Вход 6 се намира до централния вход и основно обслужва паркингът, разположен



непосредствено до оградата на пристанището между складове 14 и 11.

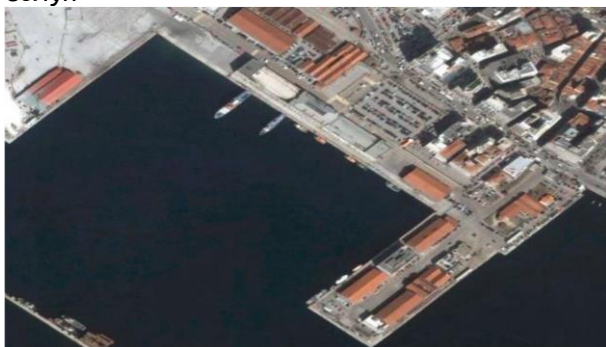
Вход 11 е напълно „търговски“. Той има стратегическо място в пристанището, тъй като е разположен в неговата средна част и непосредствено до Свободната зона. Той обслужва пътния и жп трафик и има ширина от около 12 м.

Вход 16 е най-западният вход на пристанището и е с важно значение, тъй като свързва чрез мост пристанището с националната пътна мрежа и с околновръстния път на Солун. Използва се най-вече за транспорт на товари и е много ефективен. Мостът, който свързва Терминал 16 с Националния път и с Околновръстния път на Солун все още не е напълно изграден. Първоначалният план е да се изгради мост-близнак, паралелен на съществуващия, за да се осигури двулентов трафик и в двете посоки. В момента е налице само първата част от моста (еднолентов трафик и в двете посоки) и то не в пълната си дължина.

### *Пътнически терминал*

Пътническият терминал е разположен в източната част на пристанището. Сградата, в която се помещава пътническият терминал е най- характерната за пристанището и е построена от известния архитект Модяно. Сградата е в непосредствена близост до кейови места 4, 5 и 6.

Схема 96. Изглед на пътническият терминал Солун



Всички тези кейове плюс кей 9 се използват за акостирането на големи круизни кораби и на по-малки, превозващи пътници до близките острови и Халкидики. Буксировъчни лодки също акостират в този район, защитен от вълните посредством вълнолом. Кейови места 1, 2 и 3 се използват за акостирането на-малки пътнически плавателни съдове.

### *Пътна мрежа*

Целия район на пътническият терминал е асфалтиран. Достъпът до пътническият терминал от града е лесен и се осъществява през вход 1. В долния край на Пирс 1 и на север от главната сграда (сграда 4) са разположени два паркинга.

### *ЖП мрежа*



Въпреки че пътническият терминал е снабден с железопътна връзка, тя не се използва. Разположена е в задната част на сградата на пътническия терминал, успоредно на Пирс 1 и стига до Пирс 2.

### *Зона за обществен достъп в рамките на пътническия терминал*

Зоната за обществен достъп на пристанище Солун е разположена в най-старата част от пристанището - Пирс 1, Док А. Първоначално Док А е използван главно за административни цели, но в края на 90-те след предоставянето на исторически сгради-складове на културни институции и музеи, същият се превръща в зона за културни и рекреационни нужди, запазвайки спомени и сведения за извършваните в миналото дейности в тези сгради (напр. старата помпена станция).

Док А се отличава с група сгради, смятани за ценно културно наследство, традиционни постройки, характерни за различни епохи и архитектурни стилове, неразривно свързани една с друга, но основно представляващи част от историята на града.

Схема 97. Зона за обществен достъп в Солун



Док А е определен за исторически обект със Закон 7779/1994 г., Закон 4589/1996 г. и Закон 6405/2001 г., а сградите на Складове 1, А, В, С и D са обявени със същите закони за защитени чрез въвеждането на определени условия и ограничения за дейностите, които могат да се извършват в тях.

Понастоящем функциите на сградите са следните:

- Склад А (първи етаж) - Музей на киното
- Склад А (втори етаж) - Музей на фотографията
- Склад В1 - Музей на съвременното изкуство
- Сграда В2 - бар и ресторант
- Сграда С - мултифункционална зала за културни събития
- Сграда D - 2 амфитеатъра с по 260 места
- Сграда 1 - 2 амфитеатъра с по 245 места всеки

Реконструкцията на Док А започва през 2011 г. въз основа на изготвена концепция, одобрена от гръцката държава и ThPA S.A. като Пристанищна власт. Строителните дейности за разделени на два етапа и общо отнемат около 12 месеца.

### *Територията преди и след реконструкцията*



Реновираните сгради се използват целогодишно за разнообразни местни и международни културни събития, като привличат голям брой посетители и туристи. Сградите се управляват и стопанисват от ThPA S.A. съвместно с община Солун, Министерството на културата и редица неправителствени културни организации.

### *Модел на управление и оперативна дейност*

#### *Пристанищна власт*

Пристанище Солун се експлоатира и управлява от публичното акционерно дружество ThPA S.A., което изпълнява функциите на типична пристанищна власт (Port Authority) като едновременно поддържа пристанищната инфраструктура и използва същата за извършване на пристанищни услуги и други стопански дейности. Правата на дружеството се простират върху цялата територия, като единствено част от съоръженията в Свободната зона за товаро-разтоварни дейности на нефт и нефтопродукти са частна собственост.

ThPA S.A. е административно и икономически независимо акционерно дружество в обществен интерес, упражняващо дейността си съобразно изискванията на конкурентния пазар на пристанищни услуги. Създадено е през 1999 г. чрез преобразуването на публичноправния субект „Пристанищни власти Солун“ в акционерно дружество. Дружеството е под надзора на Министерството на икономиката, конкуренцията и морските въпроси.

#### *Капитал и акционерно участие*

Акционерният капитал на ThPA SA възлиза на 30,240,000 милиона евро, разделен на 10,080,000 номинални акции, всяка от които на стойност 3 евро. В акционерния капитал няма акции, които да не представляват активи на Дружеството или права за придобиване на облигации. С решение на Общото събрание на акционерите от 22.06.2001 г. акциите на ThPA SA на листвани на Основния пазар на Атинската фондова борса. От общия брой на дружествените акции са продадени чрез публично предлагане 2,520,000 акции на гръцката държава (25% от всички активи), 120,000 акции от които са прехвърлени с непублично предлагане на служители/работници на Дружеството.

През 2012 г. процентът на дела на гръцката държава от капитала на Дружеството е консолидиран в държавното дружество Hellenic Republic Asset





Development Fund с цел бъдещата приватизация на държавното участие. Така настоящото разпределение на акционерното участие е следното: Гръцката държава чрез Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF SA) - 74.26%; Частни инвеститори - 25.74%.

### *Управителни органи*

Дружеството се управлява от Съвет на директорите и от изпълнителен директор, който представлява дружеството пред трети лица. Съветът на директорите се състои от 11 члена, чийто мандат е 5 г. Общото събрание на акционерите избира седем от 11-те члена, сред които и главния изпълнителен директор, а останалите 4, които дори ако не са акционери, имат право да назначават членове на Борда на директорите, се определят по следния начин:

- двама члена могат да бъдат назначени като представители от наетите в дружеството лица. Тези представители идват от двата основни работнически синдикати - на служителите и на докерите;
- един член се назначава от Икономическата и социална комисия към дружеството и идва от органи, свързани с дейностите на Дружеството;
- един член представлява община Солун.

### *Предмет на дейност*

Предоставяне на пристанищни услуги по акостиране на кораби и обработката на пристигащи или заминаващи товари и пътници; изграждане, организация и експлоатация на цялата пристанищна инфраструктура; поемането на всяка свързана с пристанищната работа дейност, както и на всяка друга търговска, индустриална, петролна и бизнес дейност, включително най-вече туризма, културни и риболовни мероприятия, както и планирането и организацията на пристанищни услуги; всяко друго правомощие, предоставено на ThPA SA.

*Права върху територията:* Предоставена концесия

### *Активи, основен бизнес и клиенти на ThPA SA*

ThPA е разработило една от най-модерните мрежи за дигитална комуникация чрез инсталирането на оптичен кабел за създаването на „гръбнак“. Общата дължина на оптичния кабел е над 75 км. Използваните специални софтуерни приложения на обща стойност покриват голяма част от пристанищните дейности, особено при финансовите услуги, обработката на статистически данни, управлението на човешки ресурси, поддръжката, организацията и управлението на документи и управлението на терминала за контейнери. Основните стопански дейности на ThPA SA са: предоставяне на пристанищни услуги - акостиране на кораби, товарене и разтоварване, обработка и складиране на товар, предоставяне на други пристанищни услуги (вода, електричество, телефонни връзки, приемане и обработване на отпадъци и т.н.), обслужването на пътническия трафик (до брега и круизен) и експлоатацията на територии за културни и други функции. Дружеството има активна дейност в сектора на съпътстващите и свързаните с транспортирането





дейности и дейностите на туристическите агенции. Естеството на неговата дейност е такова, че тя е ограничена само на територията на Гърция, независимо от това, че неговата клиентела включва международни компании, като същевременно дружеството не извършва друга търговска или индустриална дейност извън предоставянето на услуги на територията на пристанище Солун.

### *Клиенти на пристанище Солун*

Основните клиенти на Дружеството са индустрии, превозвачи, фирми за трансфер на контейнери и спедитори, а продажбите се насърчават:

- чрез система от сътрудничащи си превозвачи, представляващи трети лица (фирми, занимаващи се с трансфера на контейнери, търговия със зърнени култури, минерали, стоманени индустрии и т.н.)
- чрез директен контакт и преговори между представителите на клиентите и ThPA SA.

Обслужваната от пристанище „Солун“ понастоящем географска територия обхваща:

- гръцките административно-териториални области Македония, Тракия и част от Тесалия;
- Бивша Югославска Република Македония, Югозападна България и Южна Сърбия;
- черноморските страни от бившия СССР.

Възможността за привличане на товарите, които в момента се обработват от пристанищата на Александруполис, Кавала, Ставрос, Северна Мудания и Волос е ограничена, докато конкуренцията при групирането на контейнери е слаба, тъй като нито едно друго пристанище в Северна Гърция няма на разположение средствата, необходими за обработката на контейнери. Предвижда се пристанищата на Александруполис и Кавала да заемат малък пазарен дял след реализацията на техните планове. Включването в зоната на влияние на пристанище Солун на територии от Северна България, Централна Сърбия, Румъния и Албания се счита за трудно постижимо с оглед настоящата оперативна форма на ThPA SA (регулаторна рамка граничеща по същество с тази на публичния сектор), както и поради по-нататъшно бързо развитие на местни пристанища в тези територии чрез използването на частно финансиране.

### *Цели и стратегии за бъдещо развитие*

Стратегията на ThPA има за цел да увеличи активите на акционерите си наред с изпълнението на задълженията си като дружество в обществен интерес:

- запазване значимостта (доминиращата позиция) на пристанището в неговия регион и определянето му като основно пристанище за Балканския полуостров;
- налагане ролята му в Източно Средиземно море като център за



комбиниран транспорт и еволюцията му в транзитна точка и важен регионален пристанищен портал за югоизточните европейски пазари, за които обработката на контейнери при транзита ще заема основен дял.

За постигането им дружеството се стреми:

- да подсили конкурентната си позиция чрез подобряване ефективността си и приемането на атрактивна ценова политика;
- да увеличи приходната част чрез подобряване на оперативния марж, привличането на товари, намаляване на разходите и предоставяне на нови интегрирани пристанищни логистични услуги, ориентирани към логистични услуги за трети страни (3PL);
- да подобри качеството на предоставяните услуги чрез инвестиционната си програма, както и модернизирването и разширяването на пристанищната инфраструктура и пристанищните съоръжения, квалификацията на персонала и подобряване и разширяване на технологичната инфраструктура, използвайки съвременни софтуерни пакети и разработвайки специализирани компютърни приложения;
- да продължи да развива терминала за контейнери.

Пристанище Солун представлява успешен модел на балканско пристанище, относим към Проекта тъй като:

- пристанището се стопанисва от типична port authority (под формата на акционерното дружество ThPA), която комбинира функциите на ДППИ и Пристанищния оператор и се контролира от държавен инвестиционен фонд;
- намерен е модел дружеството да получи дългосрочни права върху територията на пристанището (концесия за 50 г.) и в същото време собствеността да остане публична държавна, като бъдат привлечени и частни инвеститори чрез листване на миноритарен пакет акции (25%) на фондовата борса за свободна търговия;
- пристанището се е развило като мултифункционално, като паралелно са развивани както неговата карго функция и свободна зона, така и терминал за пасажерски транспорт с възможност за обслужване на около 400 000 хиляди пътници годишно (редовни каботажни и круизни линии);
- поради характера на собствеността и регулациите върху дейността на ThPA, пристанищната инфраструктура не се намира в много добро функционално състояние, като въпросът се усложнява и от тежкото икономическо положение на гръцката държава през последните години. Въпреки това ThPA е приело инвестиционна програма за подобряване на състоянието, която ще се реализира както със собствени средства, така и с привлечено дългово финансиране;
- независимо от тежките икономически условия, е намерен начин за превръщането на нефункциониращите стари складове, разположени на територията на пътническия терминал, в модерна зона за обществен достъп с културно-битови функции (музей, кино, амфитеатри, изложбени зали, ресторант и др.) и съпътстващо облагородяване (озеленяване, осветлени и др.). За целта ThPA е обединило своите усилия с държавните и общинските власти, както и редица неправителствени организации, като изградените модерни сгради се стопанисват от ThPA, но се ползват от държавата, общината



и други публични и частни субекти за организиране на целогодишни културни мероприятия, които привличат голям брой жители и туристи.

Място	ПРИСТАНИЩЕ ХЕЛЗИНБОРГ, ШВЕЦИЯ <sup>120</sup>
Тема	Проект за интермодален терминал



Пристанище Хелзинборг е второто по големина пристанище за контейнери в Швеция и трето по претоварене в страната с оглед обработваното количество стоки. Също така е от важно значение за превоза на малотрайни хранителни продукти към южна Швеция и областта около Стокхолм.

Пристанището отбелязва високи темпове на растеж и в скоро време ще достигне обемите отпреди пускането на моста Öresund. Поради редовната фериботна връзка с Хелзингбор в Дания, както и връзката с автомагистрала Е4 и Е6, Хелзинборг се е превърнал в средище на логистични и транспортни компании. DHL, Schenker и TNT имат офиси в района наред с други компании. Превозването и обработването на контейнери в пристанище Хелзинборг оказва значително влияние върху конкурентоспособността на област Хелзинборг като логистичен възел. Между 2000 и 2008 г. обработването на контейнери е нараснало с около 60% и това превръща Хелзинборг в трето по големина пристанище за контейнери в Скандинавия, след Гьотеборг и Аархус (последното е в Дания).

През 2005 г. пристанище Хелзинборг изгради интермодален терминал с 35 влака тип шатъл, отпътуващи седмично към различни точки в Швеция, Норвегия и Европа. Други компании планират да открият свои терминал за интермодален превоз в Хелзинборг. Целта е терминалът да се превърне в терминал с портални кранове с капацитет от 100 000 единици на година.

Допълнително ще бъдат изградени 8 000 м<sup>2</sup> естакади (cross-dock) за осигуряване по-добри транспортни възможности за устойчиви и ефективни товарни превози.

Към момента Хелзинборг се явява логистичен възел за стоки до и от южна и източна Европа и Скандинавия. Пристанището е голям център за претоварене на контейнери за Хамбург, Бремерхафен, Антверпен, Ротердам и Британските острови. Престой имат и съдове от Балтийските републики, Полша и Русия. От интермодалния терминал пътуват редовни пътнически влакове за Стокхолм, Gävle, Luleå, Umeå, Göteborg, Älmhult, Borlänge, Norrköping, Södertälje, Skellefteå и Nässjö. Седмично от и за Хелзинборг пристигат и заминават общо 52 товарни влакове.

<sup>120</sup> Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



## Проект за интермодален терминал

През 1980 г. е прието решение за създаване на централен терминал за всички видове обществен транспорт в Хелзинборг, непосредствено до пристанището. 'Knutpunkten' (Възелът) улеснява бързите и директни връзки между фериботите и останалите средства за обществен транспорт. Възелът се намира само на 4 км от град Хелзингбор, от другата страна на пролива Öresund. С откриването на моста над Öresund през 2000г., движението на фериботи бележи спад до 2 милиона пътници на година, като тенденцията се запазва и с пускането в действие на тунела при град Малмьо през декември 2010г.

По-рано различните фериботни компании са използвали различни кейове в близост до Възела, което затруднява придвижването на пътници до фериботите. Железопътният транспорт е бил усложнен предвид съществуването на две жп гари в съседство една до друга. Гарата до ферибота обслужва вътрешно регионалните влакове от Стокхолм и Гьотенбург, пристигащи до фериботите за Дания, а старата железопътна гара обслужва трафика в региона на южната част на Skåne.

Централният пътнически възел на Хелзинборг е построен през 1991 г. и служи за връзка между фериботи, национални, регионални влакови и вътрешни автобусни линии - национални, регионални и местни, в центъра на Хелзинборг, като предлага и богат избор от магазини, ресторанти, офиси и хотел, привличайки хиляди хора ежедневно. Железопътната гара до ферибота и фериботният терминал за влакове са преместени през 2000 г. след пускането на моста Öresund.

Ползването на обществен транспорт отбелязва значителен ръст с откриването на Възела, като очакванията са за удвояване до 2020 г. Железопътният превоз измества фериботния, като се е увеличил три пъти от пускането на Възела и продължава да нараства с около 200,000 пътници годишно. Автобусният превоз бележи ръст от около 50% от 1995 до 2009 г., когато около 15,000 пътници пристигат или заминават с местни и регионални автобуси, а по тези от националната мрежа пътниците са 30,000. Централният обществен транспорт на Хелзинборг е твърде комплексен. Влаковите линии са под земята, местните, регионални и национални автобуси тръгват от наземно ниво, а паркингите за автомобили са разположени на нива две и три. Заминаващите пътници тръгват от третия етаж. Местата за паркиране на велосипеди са разположени непосредствено пред главния вход на Възела. Разписанието на заминаващите линии се изписва на екрани в цялата сграда. Навигацията вътре в сградата е лесна и логична поради откритите и видими места край главната ос и системата от упътвания. Прехвърлянето по етажи и различни видове транспорт се осъществява чрез ескалатори и асансьори.

Реализацията на проекта за интермодален терминал Възела (Knutpunkten) е резултат от сътрудничеството между редица заинтересовани страни:

- Градска Община Хелзинборг



- Banverket (отговорният орган за железопътния трафик в Швеция)
- Region Skane (отговарящ за регионалното развитие на район Skane)
- Skanetrafiiken (Регионално дружество за обществен транспорт в Skane)
- Пристанище Хелзинборг АВ (управляващо пристанището)
- Scandlines and HH Ferries (фериботни дружества)
- Nordic Land (собственик и управляващ търговските площи, а също и собственик на 8% от обществените паркоместа в Knutpunkten)
- Wihlborgs Fastigheter АВ (собственик на имоти и останалата част от обществените съоръжения за паркиране, както и на две трети от паркинга в автобусния терминал)
- Fastighets АВ Ankaret (собственик на бизнес сградата в терминал 3 и паркоместата в автобусния терминал)

Възелът Knutpunkten показва, че поэтапното планиране, сътрудничество и непрестанно внимание могат да променят предпочитания избор на транспортни средства и изискванията за модерни съоръжения.

### *Фактори на успеха*

Успехът на проекта за интермодален терминал се дължи на комбинация от следните фактори:

- Съдружие на добра воля между частни и публични заинтересовани страни;
- Съдружие на добра воля между двата оператора на фериботи;
- Промяна на маршрута на жп трасето до новия терминал;
- Промяна на маршрута на националните, регионални и местни автобусни линии до новия терминал;
- Велосипедни съоръжения на терминала;
- Паркинг за автомобили на терминала;
- Пътнически ескалатори и асансьори при различните видове превоз;
- Открити пространства и ясно видими коридори из целия терминал, ефективно улесняващи навигацията;
- Тактилни системи за упътване на лица със зрителни увреждания;
- Указания с изобразени пиктограми;
- Храни и търговско обслужване за пътниците

### *Изводи*

Пристанище Хелзингборг е много добър пример за постигне на оптимална интермодалност на пътническия транспорт чрез функционалното обвързване на пристанищна, железопътна и пътна инфраструктура. При реализацията на проекта е реализирана висока степен на координация между множество публично-правни и частноправни субекти с разнопосочни интереси.

Изградените модели на взаимодействие могат да послужат за успешното осъществяване на ЗОДБ, където също са необходими общи политически, технически и правни усилия на заинтересованите лица.





Място	ПРИСТАНИЩЕ ТАЛИН, ЕСТОНИЯ <sup>121</sup>
Тема	Интермодален транспорт и свързаност



Пристанище Талин е най-голямата пристанищна администрация в Естония и предвид превоза както на пасажери, така и на товари, се явява и най-голямо пристанище на Балтийско море. То е и сред водещите по отношение трафик на пътници в света. Около седем милиона пътници годишно преминават през терминалите на пристанище Талин, като основният дял се полага на пристанището в

Стария град. Разположено е точно до входа на средновековния Стар град. С четирите модерни пътнически терминала пристанището предоставя корабни места на пътнически фериботи и круизни кораби, а през лятото и на високоскоростни плавателни съдове.

С цел да се впише успешно в конкурентната среда, пристанище Талин е изцяло преустроено и модернизирано в средата на 90-те години, като се превръща от обслужващо пристанище в пристанище „модел на собственика“. През 1999 г. и последните товарни дейности преминават в ръцете на частни дружества. Днес пристанище Талин функционира под формата „модел на собственика“, без да извършва дейности на собствени товари. Като правна форма пристанище Талин е еднолично акционерно дружество, чийто капитал е изцяло собственост на държавата. Пристанище Талин функционира съгласно търговските закони, приложими и за частните дружества в Естония: не получава държавни субсидии, а вместо това заплаща годишен дивидент на държавата като акционер. Неговата финансовата самостоятелност е почти пълна. Практиката показва, че политическият сектор запазва позициите си спрямо функциите на пристанището, тъй като Надзорният съвет на дружеството е съставен от осем членове, четири от които назначени от Министъра на съобщенията и икономическите връзки, а останалите четирима от Министъра на финансите. Макар и това да не означава, че всички членове на Надзорния съвет са служители от министерства или политици, действащата нормативна уредба предполага достатъчно влияние в процеса на вземане на решения.

Пристанищните органи носят съвместна отговорност с държавните и общински власти за развитието на основната пристанищна инфраструктура и съоръжения: фарватери, корабни места за акостиране, кейови стени и пристанищни транспортни съоръжения за обществено ползване. разходите за изграждане и поддръжка на порта са единствено за сметка на пристанищните власти. Държавата отговарят за голяма част от изграждането на основни и мащабни обществени съоръжения и структури. Разходите на пристанищната

<sup>121</sup> Източник: Проучване на добри практики, ОПТ 2007 -2013, ДППИ



администрация се одобряват годишно от Министерството на съобщенията и икономическите връзки на Естония. Това дава по-голяма гъвкавост и финансова самостоятелност на пристанището да посрещат адекватно пазарните условия и нуждите на пристанищните ползватели. Територията на пристанището е държавна собственост, а пристанищната администрация има право да я отдава под наем за целите на пристанищни дейности. Пристанище Талин е съставено от пет под-пристанища, като всяко от тях е плавателно през цялата година, подходът е лесен и достъпен, с дълбочина до 18 метра, което позволява акостиране на всички съдове, преминаващи Датските проливи.

### *Инфраструктура*

Повечето пътници заминават и потеглят от пристанището на Стария град. Пристанището на Стария град се състои от четири терминала (А, Б, В и Г), всички оборудвани със закрити пътеки, водещи от терминала до корабите.

Терминал А е на две нива, като вътре се влиза от по-ниското ниво. Пред входа има стоянка за таксита. На наземното ниво са разположени заведения за ежедневно ползване и консумация, санитарни помещения и гишета на операторите Vikingline и Eckeröline. Ръкавите към корабите се намират на горното ниво и са достъпни по стълбище, ескалатор и асансьор. На това ниво се извършват проверките за сигурност и паспортния контрол. Оттам достъпът към корабите е свободен, а пътеките са предпазени от лошо време.

За терминал Б се влиза от наземното ниво. Стълбище и асансьор водят оттам до горното ниво, където се извършват процедурите по качването на борда. След паспортния контрол достъпът до корабите е свободен, по коридори, защитени срещу лошо време. Терминал В е на едно ниво, пригоден едновременно за обработване на заминаващи и пристигащи пътници. До главния му вход се намира паркинг за велосипеди. Наред с останалите удобства, сградата на терминал В разполага с бизнес салон и гишета на операторите Vikingline и Eckeröline. Ръкавите към корабите са на наземно ниво, без ограничен достъп и са защитени срещу лошо време. Терминал Г е на три нива. За ръкавите към корабите се минава през горния етаж. Тук са гишетата за паспортен контрол и проверка на сигурността. На това ниво са и магазини, барче, бюро информация и други. До всяко ниво се достига по стълби, ескалатори и асансьори. Всички терминали са компактно разположени и напомнят на летищни терминали.

### *Интермодален транспорт и свързаност*

До Старото пристанище има удобен обществен транспорт. В близост до терминалите има автобусни спирки. На няколко метра от терминалите минават и трамвайни линии. И автобусите, и трамваите се движат редовно от 6 часа сутрин до 11 часа вечер. Билети могат да се закупят от будките в терминала. Притежателите на валидна карта ISIC/ITIC могат да закупят билети на по-ниска цена. Притежателите на Tallin карта ползват безплатно и неограничено обществен транспорт. Карта Tallin може да се купи от гишетата за туристическа информация в пътнически терминал А. Автобусна линия №2 се



движи между пристанището и летището, като минава през центъра. До терминалите се достига удобно и с личен автомобил или такси. На територията на пристанището до терминал В и Г са разположени два платени охранявани паркинга за по-кратък и по-дълъг престой. До сградите на пътническите терминали има стоянки за таксите. Велосипедните таксите предоставят развлекателна и екологична възможност за обикаляне из централната и пристанищната част. Те функционират от март до октомври.

### *Пътнически удобства*

Терминалите, където няма ограничителен достъп, разполагат с информационни центрове, бюра за обмяна на валута, автомати за теглене на пари, застрахователни офиси, бюро за съхраняване на багаж, барове и магазини. В зоната на пристанището има три хотела. В Старото пристанище в терминали А, В и Г е възможно да се остави на съхранение ръчен багаж. Касетите за багаж се заплащат с монети от 1 евро или 50 евроцента. Стойността за по-голяма касета е 2 евро/24часа, за по-малка - 1 евро/24часа. Всички помещения в пристанището разполагат с планове за сигурност, одобрени от държавната Морска агенция, в съответствие с изискванията на Организацията за международни услуги за охрана и сигурност.

### *Информация за пътниците*



Информацията се предоставя на роден и на английски език. Пристанищната и туристическа информация се предлагат както на електронни табла, така и на информационни гишета. Разписанията могат да се намерят и в интернет страницата ([www.portoftallinn.com](http://www.portoftallinn.com)).

### *Утвърдени добри практики*

С оглед резултатите от задоволяване на клиентските нужди и проучванията за степента на конкурентоспособност, може да бъде направен извод, че прилагането на процесите и моделът на управление, фокусиран върху клиента, е осигурил по-добро качество на клиентското обслужване и повишена конкурентоспособност на пристанището.

В последните години пристанище Талин влага усилия в планирането (изработване на устройствен план), предпроектни проучвания и анализ на потребителските нужди. Пристанището застана твърдо зад стандартите на най-високо качество, съобразени с опазването на околната среда, с цел осигуряване благосъстояние на всички заинтересовани страни. Пристанището е разположено непосредствено до входа за централната част на Талин и



предлага удобен достъп с обществен транспорт.

### Изводи

Пристанище Талин е един от малкото добри примери, при които е постигната интермодалност на пътническия транспорт чрез интегрирането му в цялостната система на транспортно обслужване на града. Става въпрос за целенасочено търсен ефект, който е резултат на преустройство след изключително сериозно проектно планиране. Резултатите от въвеждане на интермодалността са устойчиви и икономически обосновани. Доколкото системата на управление на пристанищната инфраструктура и отношенията по повод собствеността имат изключително много сходни черти с тези в България, моделът, използван от пристанище Талин, следва да се отчете голяма степен при развитие на ЗОДБ.

## 2.2. Добри практики за интермодален транспорт

Частният сектор, отчитайки предимствата на интермодалния транспорт пред останалите видове транспорт и с оглед на препоръките и мерките от страна на Европейската комисия, насочени към товарната превозна дейност, започват да предприемат действия за развитието на този пазарен сегмент.

Място	ОТ РУСЕ (БЪЛГАРИЯ) ДО НЮРНБЕРГ (ГЕРМАНИЯ)
Тема	Интермодалната технологията „шосе - железница“

Добра практика в това отношение е стартиралият през февруари 2014 г. пилотен за България проект, за **редовен блок-влак от Русе (България) до Нюрнберг (Германия)**. Проектът получава реализация благодарение на усилията на Държавното предприятие „Пристанищен комплекс Русе“, частният жп превозвач „Ди Би Шенкер Рейл“ и частния автомобилен превозвач „Пимк“ ЕООД. При осъществяването на превозите се използва интермодалната технологията: „шосе - железница“.

Влаковете са оборудвани със специални двойни покет-вагони за транспортирането на полуремаркета, стандартни контейнери, танк контейнери и товарни сменяеми надстройки. Съчетавайки предимствата на железопътния и автомобилния транспорт, интермодалните превози по това направление предлагат ценова стабилност, 20% намаление на разходите в сравнение с автомобилните превози, намаление на енергопотреблението и на отделените вредни емисии в околната среда.

Към 2016 г., направлението на редовния блок-влак е променено и движението се осъществява по направлението Русе (България) - Велс (Австрия) и обратно, като блок-влакът извършва един двупосочен курс на седмица.

Схема 98. Схема на маршрута на „Ди Би Шенкер Рейл“ В началото на 2017 г., направлението





на блок-влакът търпи нови промени и към настоящия момент, интермодалния влак не преминава през българска територия. Блок-влакът се обработва на интермодален терминал Арад (Румъния) и продължава направлението си към Велс (Австрия). Към настоящия момент частния превозвач извършва транспорт на интермодални единици през терминал - Рейл Порт АРАД, в

Куртичи (Румъния), с местоназначения - Генк (Белгия) и Велс (Австрия), без да се ангажира с определени обеми.

Място	НАПРАВЛЕНИЕ РУСЕ (БЪЛГАРИЯ) - КУРТИЧИ (РУМЪНИЯ) - ГЕНК (БЕЛИГИЯ)
Тема	Внедряване на интермодалните превози

Друга добра практика за страната ни, по отношение на развитието и внедряването на интермодалните превози е стартирания през 2013 г. от частната компания „Гопет Транс“ ЕООД проект за интермодални превози по технологията „шосе - железница/железница - вода“. Първоначално компанията стартира с един превоз седмично по направлението Русе (България) - Куртичи (Румъния) - Генк (Белигия) и от там доставките продължават по вода до Великобритания, а капацитетът е 4 влака седмично. Година по-късно, през 2014 г., релациите, които обслужва компанията чрез интермодален транспорт са три: Куртичи (Румъния) - Дуйсбург (Германия); Пloeщи (Румъния) - Дуйсбург (Германия) и Куртичи (Румъния) - Зиибрюж (Белгия), с доставки до Великобритания. Капацитетът е за 10 влака седмично, като компанията купува собствен блок-влак, който покрива доставките от София и Стара Загора до Куртичи. През 2015 г. компанията обслужва 6 линии, с капацитет 16 влака седмично във всяка посока: Куртичи (Румъния) - Генк (Белгия); Куртичи (Румъния) - Зиибрюж (Белгия); Куртичи (Румъния) - Дуйсбург (Германия); Пloeщи (Румъния) - Дуйсбург (Германия); Русе (България) - Куртичи (Румъния); Куртичи (Румъния) - Букурещ (Румъния). По данни на фирмата по линиите са превозени 25 хиляди тона за 2016 г. (в това число морски контейнери, танк - контейнери, както и 45 футови - високо обемни контейнери), което е повишение спрямо 2015 г., като основен фактор за това е развитието на линията и привличането на по-големи обеми товаропотоци. От края на 2016 г. обаче и началото на 2017 г., се отчита спад. Основна причина за тази тенденция е спадът на заявките за 45 футови контейнери на конвенционални товари от Европа за България и Източна Румъния. Въпреки положените усилия от частната компания да развива бизнеса си за интермодални превози, дълготното транзитно време, с което се характеризира интермодалния превоз на товари „отказва“ клиентите на конвенционални товари за превоз по тази технология. Към момента компанията обслужва чрез интермодален транспорт основно товари за химическата промишленост.





Тези проекти са пример за добри практики в развитието на интермодалната транспортна система на страната, която все още не е развита в достатъчна степен. За съжаление, въпреки огромните усилия на частния сектор и двата проекта към момента са с променени направления и не преминават през българска територия. Основни причини за това могат да се търсят в:

- Лошото състояние на железопътната инфраструктура в Румъния, както и налични основни пропуски в самото ѝ управление. Причините от този характер главно са: необявени ремонтни дейности по железопътната инфраструктура и неуказан срок за приключването на ремонтите; наличието на смесен трафик в дадени отсечки (дизелов и електрически); проблеми с човешкия ресурс (водачите на локомотиви) и пр.);
- Интензивността на трафика през мост Русе - Гюргево, проблем, за който от години липсва политическа воля за разрешаване предвид икономически интереси на Румъния и България;
- Качеството на предлаганите услуги на българските частни оператори е зависимо от това на румънските им партньори и съответно оказва негативно влияние;
- Всеки час закъснение нарушава планирания график и за България, което води до промени, които се отразяват на фиксирания по договор ден/ час доставка;
- Липса на държавна политика в Румъния и България, която да ограничи транзитния трафика на тежкотоварни превозни средства и да стимулира алтернативните на автомобилния транспорт комбинирани технологии;
- Намаляване на обемите на транзитно преминаващите товари през България от Западна Европа за Турция и обратно, поради проблемите, които са налични в България и Румъния, което води до закупуване на фериботни кораби, които директно транспортират товарите от Турция до Италия и Франция и от там чрез блок-влакове до крайния клиент през най-близкия интермодален терминал.

<b>Място</b>	<b>ЖЕЛЕЗОПЪТНА ЛИНИЯ СВЪРЗВА ЕВРОПА И КИТАЙ</b>
<b>Тема</b>	<b>Железопътна свързаност</b>

Транссибирската магистрала или Транссибирска железопътна линия е мрежа от железопътни линии, свързващи Москва и цялата Европейската част на Русия, с нейната далекоизточна част, както и с Беларус Украйна, Монголия, Китай и Корея.

*Схема 99. Транссибирска железопътна линия*



С дължина над 9 500 км, това е най-дългата железопътна линия в света. В Европа и Китай преминаването от широкия габарит до нормалния габарит се осъществява чрез специално оборудвани терминали, разположени в Брест (Беларус) / Malaszewicze (Полша) за връзката в северната част и Чор (Украйна) / Добра (Словакия) - Зауни (Унгария), В Далечния изток основната пресечна точка е Zabaikalsk (Русия) / Manzhouli (Китай); От там повечето от нашите пратки се експлоатират. То е последвано от южната ни връзка през Достик (Казахстан) / Alashankou (Китай), която обслужва влаковете на Чонкинг.

Налични са и множество други проекти, свързани с развитието на интермодалните превози, но повечето от тях или не са реализирани, или са реализирани без конкретни последващи резултати.

Добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата са структурирани по азбучен ред и са представени в таблицата по-долу. Таблицата дава информация за името на съответната компания, реализирала добра практика за интермодални превози на товари, страната в която е регистрирана, типа на интермодалната услуга, която предлага и преброявания към самите уебсайтове на съответните компании.

Таблица 88. Списък на частни дружества с добри практики за устойчиво развитие на интермодалния транспорт в рамките на TEN-T мрежата

Company	Country	Type transportation	Web-site/Email adress
Adria Kombi	Slovenia	UCT - RoLa - RSO - RH	<a href="http://www.adriakombi.si">www.adriakombi.si</a>
Alpe Adria	Italy	UCT - Rola	<a href="http://www.alpeadria.com">www.alpeadria.com</a>
Adria Kombi	Slovenia	Intermodal operator	<a href="http://www.adriakombi.si">www.adriakombi.si</a>
Ambrogio Trasporti	Italy	UCT - TTO - TTM - RH	<a href="http://www.ambrogio.it/">http://www.ambrogio.it/</a>
Bohemiakombi	Czech Republic	Unaccompanied transport	<a href="http://www.bohemiakombi.cz">www.bohemiakombi.cz</a>
Cemat	Italy	Unaccompanied	<a href="http://www.cemat.it">www.cemat.it</a>
CFL Intermodal	Luxembourg	UCT	<a href="http://www.cfl.lu/espaces/fret/fr">http://www.cfl.lu/espaces/fret/fr</a>



Combiberia	Spain	Unaccompanied transport	<a href="http://www.combiberia.com">www.combiberia.com</a>
Combinant Terminal Antwerp	Belgium	TTM	<a href="http://www.combinant.be/en/home.asp">http://www.combinant.be/en/home.asp</a>
Crokombi	Croatia	UCT	<a href="http://www.crokombi.hr">www.crokombi.hr</a>
CTE Container Terminal Enns	Austria	TTM	<a href="http://www.ct-enns.at/en/">http://www.ct-enns.at/en/</a>
DB Schenker Austria	Austria	Logistics Service Provider	<a href="http://www.dbschenker.at">http://www.dbschenker.at</a>
DB Schenker Bulgaria	Bulgaria	Railway Undertaking	<a href="http://www.schenker.bg/">http://www.schenker.bg/</a>
DB Schenker Romania	Romania	Romania Railway Undertaking	<a href="http://www.dbschenker.ro/">http://www.dbschenker.ro/</a>
Europa Multipurpose Terminals	Italy	TTM	<a href="http://www.emterminals.com">www.emterminals.com</a>
Far East Land Bridge Ltd	Austria	UCT	<a href="http://www.fareastlandbridge.com">www.fareastlandbridge.com</a>
Gysev Cargo	Hungary/Austria	Railway Undertaking	<a href="https://www.gysevcargo.hu/">https://www.gysevcargo.hu/</a>
HaCon	Germany	Consultancy, IT	<a href="http://www.hacon.de/">http://www.hacon.de/</a>
Hupac	Switzerland	UCT - TTM - RSO - ECM - RU - CA	<a href="http://www.hupac.com">www.hupac.com</a>
Hupac NV	Netherlands	UCT	<a href="http://www.hupac.nl">www.hupac.nl</a>
IMS Cargo	Austria	UCT	<a href="mailto:sales@imscargo.com">sales@imscargo.com</a>
John G Russell Ltd. Terminal	United Kingdom	TTM	<a href="http://www.johngrussell.co.uk/">http://www.johngrussell.co.uk/</a>
Kombiverkehr	Germany	UCT - TTM - RSO - ECM - RU	<a href="http://www.kombiverkehr.de">www.kombiverkehr.de</a>
KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen Terminal	Germany		<a href="http://www.ktl-lu.de/">http://www.ktl-lu.de/</a>
KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen Terminal	Germany		<a href="http://www.ktl-lu.de/">http://www.ktl-lu.de/</a>
KombiConsult	Germany	CONSULTANT	<a href="http://www.kombiconsult.com">http://www.kombiconsult.com</a>
LINEAS Intermodal (IFB)	Belgium	UCT - TTM - ECM - CA - RH	<a href="http://www.lineas.net">www.lineas.net</a>
Lugo Terminal	Italy	TTM	<a href="http://www.lugoterminal.com/">http://www.lugoterminal.com/</a>
Lokomotion	Germany	Lokomotion Germany Railway Undertaking	<a href="http://www.lokomotion-rail.de/">http://www.lokomotion-rail.de/</a>
Naviland Cargo	France	UCT - TTM - RSO - RU	<a href="http://www.naviland-cargo.com">www.naviland-cargo.com</a>
Novatrans	France	UCT - TTM - RSO	<a href="http://www.novatrans.eu">www.novatrans.eu</a>
ÖBB Infra - TSA	Austria		<a href="http://www.oebb.at/infrastruktur/de">http://www.oebb.at/infrastruktur/de</a>
Polzug	Germany	UCT - TTM - CA - RH	<a href="http://www.polzug.de">www.polzug.de</a>
Rail Cargo Terminal - Bilk	Hungary		<a href="http://www.railcargobilk.hu">www.railcargobilk.hu</a>
Railport Arad Terminal	Romania	TTM	<a href="http://www.railportarad.ro">www.railportarad.ro</a>
RAlpin	Switzerland	Ro-La - ECM	<a href="http://www.ralpin.com">www.ralpin.com</a>
Rocombi	Romania	TTM - UCT	<a href="http://www.rocombi.ro">www.rocombi.ro</a>
Swissterminal	Switzerland		<a href="http://www.swissterminal.com/">http://www.swissterminal.com/</a>
T3M	France	UCT - TTM - RH	<a href="http://www.t3m.fr/">http://www.t3m.fr/</a>
Trans Eurasia Logistics	Germany	UCT	<a href="http://www.trans-eurasia-logistics.com">www.trans-eurasia-logistics.com</a>



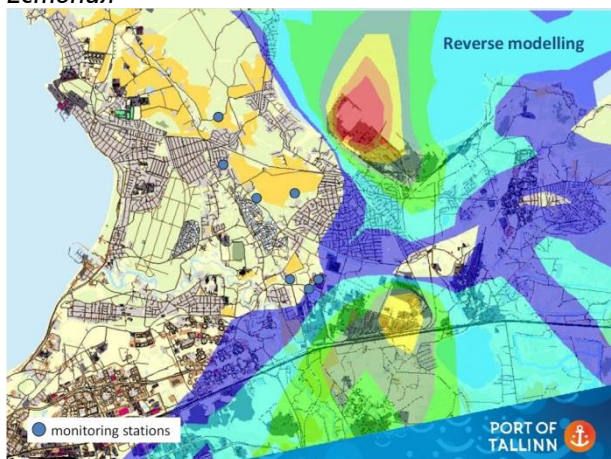
GmbH

## 2.3. Добри практики за опазване на околната среда

Място	ПРИСТАНИЩЕ ТАЛИН, ЕСТОНИЯ
Тема	Система за управление на качеството на въздуха в пристанище Muuga - две автоматични станции за наблюдение, съчетани с система за моделиране

Мониторингови станции измерват ЛОС, ароматни въглеводороди (ВТЕХ), сероводород ( $H_2S$ ), сяра ( $SO_2$ ), концентрации на азотни оксиди ( $NOX$ ) и фини прахови частици ( $PM_{10}$ ) и метеорологични условия. Ако нивата на тези замърсители надвишават предварително определени нива, ръководителят на пристанището, операторите, инспекторите, местните власти и пристанищните власти се уведомяват автоматично по електронна поща и са длъжни да вземат мерки за намаляване на емисиите (намаляване на скоростта на изпомпване, прекратяване на експлоатацията и т.н.).

Схема 100. Система за управление на качеството на въздуха на пристанище Талин, Естония



Използват се данни за вятъра с цел да се уведомят само тези оператори, които биха могли да допринесат за емисиите, предизвикващи повишени нива в атмосферния въздух в станциите за наблюдение. В случай на превишаване на пределно допустимите стойности в станциите за мониторинг се извършва идентифициране на местата на евентуални източници на замърсяване в пристанището. Автоматичното моделиране на дисперсията се извършва всеки час и резултатите са представени он-лайн под формата на карти за замърсяване. Оператори на тези места предприемат действията за предотвратяване на замърсяването.

МЯСТО	ПРИСТАНИЩЕ ДОУВЪР, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ <sup>122</sup>
Тема	Редизайн на фериботния терминал

<sup>122</sup> <http://www.doverport.co.uk/?page=PorDevelopmentTerminal1>





Качеството на атмосферния въздух е сериозен проблем на жителите на гр. Доувър, защото пристанището се намира непосредствено до центъра на града, на главен път A20. Среднодневно над 4000 товарни автомобили пътуват по A20 до Ро-ро фериботния терминал, който е едно от най-оживените фериботни пристанища в Европа. Автомобилният трафик води до високи нива на замърсяване с азотни оксиди.

Възможното решение на екологичния проблем е ограничаване на потока на трафика. Затова пристанищните власти, заедно с местната управа разработват редизайн на пристанището, като запазват изцяло забележителностите, известни като „белите скали“.



На входа към терминала е формирана буферна зона, която осигурява място за извършване на товарните дейности, извън пристанището, в която е изградена вътрешна пътна мрежа с капацитет за 220 товарни автомобили. В буферната зона се поема обема на трафика, който превишава капацитета на даден оператор на ферибот и така опашките в пристанището намаляват, както и по главния път A20. Работата на операторите е времево регламентирана. С реализирането на проекта значително се подобрява потока на трафика, създава се по-ефективна работна среда, намаляването на задръстванията

води до решаване на проблемите, свързани с качеството на въздуха.

Място	<b>ПРИСТАНИЩА НА СТОКХОЛМ, ШВЕЦИЯ</b>
Тема	<b>Система с екологично диференцирани пристанищни такси</b>

През 1998 г. пристанищата на Стокхолм прилагат система с екологично диференцирани пристанищни такси като стимул за корабните компании да намалят въздействието си върху околната среда. Още през 1991г., е постигнато доброволно споразумение по отношение на редовните услуги между Швеция и Финландия за използване на гориво със съдържание на сяра от 1%, което предполага намалена такса. През 1993 г. са въведени отстъпки за танкери с двоен корпус.





Корабните компании, които използват пристанищата, плащат намалена такса ако отговарят на определени екологични стандарти. Отстъпки се дават на плавателни съдове, които използват горива с ниско съдържание на сяра (<0,5%) и за съдове, които са въвели мерки за намаляване на азотния оксид като каталитични преобразуватели, монтирани на всички двигатели.

За да се насърчат круизните кораби да сортират и рециклират отпадъците си, пристанищата на Стокхолм правят отстъпка от около една трета от таксата за изхвърляне на отпадъци на всеки пътник, ако отпадъците са сортирани.

След въвеждането на диференцираните пристанищни такси, пристанищата на Стокхолм отбелязват значително увеличение на акостиращите плавателните съдове. Предприетите мерки с цел намаляване на негативното въздействие върху околната среда и ползване на определените отстъпки е довело до подобряване на екологичните показатели, независимо увеличаването на трафика.

Място	<b>ПРИСТАНИЩЕ РАУМА, ФИНЛАНДИЯ ПРИСТАНИЩНА ОПЕРАТОРСКА КОМПАНИЯ RAUMA STEVEDORING</b>
Тема	<b>Подобряване на качеството на въздуха и натоварването на насипни материали</b>

Жителите на града Neighbours, разположен близо до пристанище Rauma се оплакват от качеството на въздуха по време на насипно състояние (каолин за хартиената промишленост). По време на операциите по разтоварване, измерванията показват, че стойностите на частиците с размер PM10 са твърде високи. При ветровито време те достигат до градската част.

През 2009 г. пристанищната компания Rauma Stevedoring инвестира над 4 милиона евро в нова технология за разтоварване, чрез която се осигурява затваряне на конвейерната система, водеща до съхранение на праховите частици. След инсталирането на новите съоръжения, нивата на праховото замърсяване е под най-високите допустими нива. Ефективността на обслужване на товарите се удвоява от 500 до 1000 тона на час, което прави инвестицията успешна и от финансова гледна точка.

Място	<b>ПРИСТАНИЩЕ РАУМА, ФИНЛАНДИЯ ПРИСТАНИЩНА ОПЕРАТОРСКА КОМПАНИЯ RAUMA STEVEDORING</b>
Тема	<b>Подобряване на качеството на въздуха и натоварването на насипни материали</b>



Жителите на града Neighbours, разположен близо до пристанище Rauma се оплакват от качеството на въздуха по време на насипно състояние (каолин за хартиената промишленост). По време на операциите по разтоварване, измерванията показват, че стойностите на частиците с размер PM10 са твърде високи. При ветровито време те достигат до градската част. Под обществен натиск през 2009 г. пристанищната компания Rauma Stevedoring инвестира над 4 милиона евро в нова технология за разтоварване, чрез която се осигурява затваряне на конвейерната система, водеща до съхранение на праховите частици. След инсталирането на новите съоръжения, нивата на праховото замърсяване е под най-високите допустими нива. Ефективността на обслужване на товарите се удвоява от 500 до 1000 тона на час, което прави инвестицията успешна и от финансова гледна точка.

<b>Място</b>	<b>ПРИСТАНИЩЕ ГЪОТЕБОРГ, ШВЕЦИЯ</b>
<b>Тема</b>	<b>Икономическа подкрепа за по-чисто корабоплаване</b>

През периода 2011-2012 г. се провежда кампания, насочена към клиентите на пристанището - корабоплавателните компании за информирането им, че ще получават финансово обезщетение докато оперират във фарватера на пристанището, ако ползват по-чисто гориво. Корабите, класифицирани като зелени според международен индекс, също ще бъдат компенсирани. Компаниите за корабоплаване могат да кандидатстват и за финансова подкрепа, за да преоборудват кораби за работа с втечен природен газ или еквивалентни чисти горива. В продължение на няколко години пристанището на Гьотеборг е въведена екологична пристанищна такса. Товарни плавателни съдове, които използват гориво с съдържание на сяра над 0,5% заплаща допълнителна такса.

Въведената екологична политика е разработена съвместно с Асоциацията на корабостроителите в Гьотеборг, екологични организации и клиентите на пристанището. Средствата събрани от тези такси се реинвестира в дейности за подобряване на околната среда.

Клиентите на пристанището могат да изберат да участват в програмите за:

- Подобряване на качеството на природния газ: Пристанище Гьотеборг подкрепя оператори, които се стремят към гориво с максимално съдържание на сяра 0,1%. Допълнителните разходи за използване на по - чисто гориво в рамките на Гьотеборг ще бъде компенсиран до 250 000 шведски крони на година за всеки кораб.
- Зелени плавателни съдове според индекса за чиста доставка: Подкрепа за плавателни съдове, класифицирани като зелени или предлагайки „добро екологично представяне“, според индекса за чиста доставка. Тези кораби могат да кандидатстват за възстановяване от пристанищната такса до 60 000 шведски крони.
- Преобразуване на по-чисто гориво: Пристанището в Гьотеборг предоставя подкрепа на корабоплавателните компании, които инвестират в



преоборудвануто на кораби си в LNG или други алтернативни горива, като например метанол.

<b>МЯСТО</b>	<b>ПРИСТАНИЩЕ ГЕНТ, БЕЛГИЯ</b>
<b>Тема</b>	<b>Запазване на енергията и изменение на климата чрез изграждане на пасивна сграда на главния офис на пристанище Гент</b>

Офисите в Гент Порт са частично преместени в нов офис през 2005. Новото крило е построено върху оригиналната сграда на Главното управление на пристанището, като повторно са използвани оригиналните калдъръмени камъни на кея (устойчивост) и внедряване на нови екологични технологии.



Това е първата офис сграда в Белгия, която е изцяло построена като „пасивна къща“: цялостна изолация и техники за възстановяване на топлината, намаляване до абсолютен минимум на консумацията на енергия от сградата. Използвани са слънчеви щори и добре обмислена вентилация, като няма нужда от климатична инсталация, нито от класическа отоплителна инсталация.

Сградата получава „Сертификат за качество на пасивната къща“, който се издава от организация с нестопанска цел.

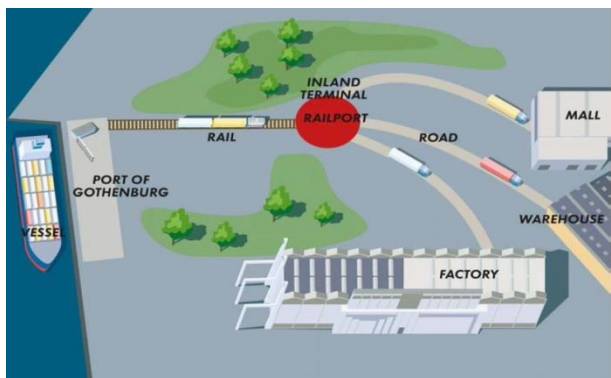
<b>МЯСТО</b>	<b>ПРИСТАНИЩЕ ГЪОТЕБОРГ, ШВЕЦИЯ</b>
<b>Тема</b>	<b>Железопътен транспорт</b>

RAILPORT Scandinavia е името, дадено на железопътните совалки, работещи до и от пристанището на Гьотеборг. Това е обширна система, включваща голям брой товарни терминали в Швеция и Норвегия. Тези жп совалки позволяват големи обеми стоки да достигат до клиентите на пристанището бързо и ефективно.



Схема 101. Трасета на железопътни совалки, пристанище Гьотеборг, Швеция

26 железопътни совалки дневно преминават между пристанището на Гьотеборг и 24 града в Швеция и Швеция/Норвегия. Развитието на железопътната совалка е много целенасочена инициатива, предприета от пристанището на Гьотеборг и работи ефективно от



плавателните съдове.

2002 г. Оттогава обемът на стоките почти се е утроил. Железопътните линии в пристанището на Гьотеборг са най-силно използваните писти в Швеция. Пристанището е една от най-големите железопътни гари в страната. Всеки ден пристигат повече от 70 влака, които могат да пътуват до кейовата площадка, бързо и ефективно да презареждат от и до

Railport Scandinavia намалява използването на транспортната енергия с 70% и намалява емисиите във въздуха. Пътна задръствания се намаляват, както и броят на пътно-транспортните произшествия. В рамките на една година, железопътни совалки спестяват около 50 000 тона въглеродни емисии, еквивалентни на емисиите от 17 000 автомобила за цяла година. Всеки ден железопътните совалки заменят повече от 700 камиона.

<b>МЯСТО</b>	<b>ПРИСТАНИЩЕ ХАМБУРГ, ГЕРМАНИЯ</b>
<b>Тема</b>	<b>Зелени такси за пристанищна железница</b>

Основните инвестиции са насочени към разширяване и подобряване на екологосъобразния железопътен и воден транспорт. Въведени са екологични компоненти в железопътните такси и еко-тарифа за ниски шумови вагони, използвани от компании, работещи в пристанищната железопътна мрежа, която е най-голямата в Европа.



Системата от компоненти се състои от финансови стимули, които имат за цел да насърчат компаниите да използват шумопотискане при спирачките на подвижния състав и дизелови филтри за частици на локомотивите. Намаляването на шума и емисиите на частици в пристанището правят железопътната система по-екологична.

Чрез интегрирането на зелените компоненти в пристанищни такси и такси за пристанищната железопътна линия се насърчава „зелено“ поведение на пристанищните клиенти.

## 2.4. Добри практики за партньорски проекти

<b>МЯСТО</b>	<b>РУСЕ (БЪЛГАРИЯ), БРЕМЕН (ГЕРМАНИЯ), КАЛАБРИЯ (ИТАЛИЯ), МАРМАРИС (ТУРЦИЯ) И КАНАРСКИТЕ ОСТРОВИ (ИСПАНИЯ)</b>
<b>Тема</b>	<b>InTraRegio Създаване на интермодална транспортна мрежа чрез основани на знание регионални иновативни изследователски</b>





## клъстери

Проектът е реализиран по Финансираща програма: Седма рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие / Региони на знанието (2012-2014). Партньор от страна на България е АПД, България.

Консорциумът по проекта включва 18 партньора - представители от публичния, частния и научно изследователския сектор от пет региона.

Целта на проекта е да подобри капацитета на петте региона за повече и по-добри инвестиции в НИРД и за разработването на изследователски стратегии, които ще допринесат за регионалното социално-икономическо развитие, както и да повиши конкурентоспособността на европейската икономика в областта на транспорта.

Основните дейности, които ще бъдат изпълнени в рамките на проекта включват: разработване на регионални научноизследователски програми, идентифициране на регионални клъстерни политики и добри практики за прилагане на технологии, изготвяне на сравнителен анализ на регионалните клъстери, определящ приликите и разликите по отношение на методите и процедурите, свързани с развитието на интермодалния транспорт, определяне на обща стратегия за НИРД и организиране на мероприятие за определяне на бъдещите политики, разработване на общ план за действие и бизнес план, организиране на обмен на експерти и съвместни обучения, участие в транснационални семинари, менторски дейности насочени към регионите с по-слабо развит изследователски профил, изготвяне на Международна стратегия за сътрудничество с трети страни.

Място	ПРИСТАНИЩЕ ОЛБОРГ, ДАНИЯ
Тема	Мрежа за устойчиво развитие

Пристанището на Олборг, заедно с различни компании и институции, разположени в югоизточната част на Олборг за решаване на екологичните проблеми, свързани с качеството на въздуха, управлението на шума и на отпадъците, възникнали в резултат на пристанищната дейност. Още през първата година повече от 50 компании се свързват в мрежата, която продължава непрекъснато да се разраства. Чрез фокус-групи за околната среда и енергетиката се търсят съвместни решения за подобряване на околната среда, за развитие на инфраструктурата, услугите, заетостта и социалния живот в района. Мрежата допринася за ефективно сътрудничество, споделяне на знания и постигане на обществен консенсус.

Място	Пристанище Гент, Белгия
Тема	Службата за оплаквания за околната среда в Гент

Тясното преплитане на жизнената функция и индустриалните и пристанищните дейности в зоната на Гентския канал редовно води до оплаквания относно миризми, прах и шумово замърсяване. Основният проблем





на жителите на града е, че в извънработно време няма орган към който да адресират своите оплаквания. Затова се създава Бюро за оплаквания, свързани с опазване на околната среда в Гент.

Новата структура започва да функционира като единна точка за контакт за оплаквания от страна на жителите и да подпомага определянето на местните, политически приоритети. В Бюрото се извършва ефективна регистрация на жалбите и се предприемат незабавни последващи действия: незабавен контакт с предполагаемия извършител, както и разпределяне на жалбата до компетентния орган за по-нататъшното разрешаване. Чрез бюрото се постига по-добра комуникация с жителите на града и се съдейства за намаляване на проблемите на населението. Бюрото е на разположение на гражданите 24 часа в денонощието и 7 дни в седмицата. Функционира и безплатен телефонен номер. След работно време, през почивните дни и по празниците, системата автоматично се свързва с Port Company amrc, която след това регистрира жалбата и вероятно прави констатации на място.

<b>Място</b>	<b>БУДАПЕЩА, УНГАРИЯ</b>
<b>Тема</b>	<b>Платформата Будапеща<sup>123</sup></b>

Като международна организация CЕСCI предложи и координира професионално партньорство не само с унгарското правителство, но и със съседните страни. Съответно използва тази мрежа от връзки за подобряване на изпълнението на трансграничното сътрудничество. Нашата асоциация участва в няколко професионални мрежи и платформи в Европа. Освен това CЕСCI участва в изграждането на мрежи от местни заинтересовани страни в Централна Европа.

Като доставчик на услуги CЕСCI подпомага сътрудничеството чрез:

- осигуряване на достъп до широк спектър от информация
- координиране на постоянен работен семинар на ЕГТС с участието на Унгария
  - участие в подготвителната фаза на вземане на решения на национално и европейско ниво
  - подготовка на законодателни и стратегически документи, анализи и предложения
  - организиране на професионални събития, конференции и курсове за обучение, свързани с трансгранични дейности
  - развиване на партньорства.

## 2.5. Добри практики за публично - частно партньорство

Публично-частните партньорства (ПЧП) представляват отношения на сътрудничество между публичния и частния сектор, с цел осъществяване на проект или услуга, традиционно предоставяни от публичния сектор. Всяка от страните по едно ПЧП има определени предимства спрямо другата при

<sup>123</sup> [http://www.cesci-net.eu/budapest-platform\\_en](http://www.cesci-net.eu/budapest-platform_en)



осъществяването на определени специфични задачи и функции. Чрез предоставянето на всеки партньор да извършва функциите, в които е най-добър, обществените услуги и инфраструктура могат да бъдат осигурени по най-ефективен начин. Една от основните причини за все по-широкото разпространение на ПЧП е характерният за голям брой държави недостиг на капиталово финансиране в публичния сектор. В хода на тяхното провеждане през последните десетилетия, ПЧП вече са демонстрирали способността си да привличат допълнителни финансови средства, като в замяна носят определени изгоди за частния сектор и широката общественост.<sup>124</sup>

Както обществените институции, така и широката публика следва да играят важна роля за опазването на публичния интерес в процеса на провеждане на национални и международни структурни политики. Влиянието „отдолу-нагоре“ е необходимо предварително условие за устойчивото осъществяване на подхода на ПЧП и изисква координация с НПО, асоциациите на потребителите и широката общественост. Свързаното с това изискване за прозрачност и контрол на проектите трябва непременно да бъде взето под внимание при изготвянето и изпълнението на конкретни проекти за ПЧП. Като добра насока за работа в тази област могат да послужат нормите и стандартите за качество и добро изпълнение, прилагани в ЕС, заедно с изграждането на ефективни системи за мониторинг и управление от местните публични партньорски организации. Необходимо е също да се предвижда определена степен на презастраховане в етапите на провеждане на търга, оценка и договориране на конкретни проекти, включително с предвиждане на възможност за евентуално предоговаряне, конкретна във връзка с устойчивостта на наличния и актуален партньорски капацитет. Същевременно в тази връзка е необходимо организациите, защитаващи интересите на широката общественост, от типа на независими обединения и асоциации на потребителите, да работят активно и устойчиво върху изграждане на собствения си капацитет за осъществяване на такива функции. Създаването и развиването на капацитета на такива обединения и асоциации в България в някои случаи може да се подкрепя и от финансовите инструменти на ЕС.

### *Ефективност на ПЧП в транспортния сектор*

Основните фактори, които трябва да бъдат взети под внимание при избора и проектирането на ПЧП в транспортния сектор, са размерът и обхватът на проекта, възможността за установяване на потребителски такси, и търсената степен на поет риск от изпълнителя. Първостепенни и второстепенни пътни отсечки, както и системите за обществен транспорт са благоприятни за прилагане на традиционните обществени поръчки за проектиране и изграждане, доколкото при тях разходите по експлоатация са относително ниски в сравнение с тези по капиталово изграждане на обектите.

При тях се прилага съществуващият конвенционален подход, при който рисковете при проектирането и изграждането на обекти се прехвърлят чрез договори с фиксирана цена на услугата. В такива случаи отговорността за

<sup>124</sup> Публично - частни партньорства, преглед на добри европейски практики, ОПАК 2007 - 2013 г.



поддръжка на инфраструктурата става на публичния сектор. В някои случаи изграждането например на конкретни големи пътни комплекси може да бъде финансирано отчасти или изцяло от въвеждането на потребителски такси, както е случаят с изграждане на мостове и тунели. В тези случаи публичният сектор следва да вземе решение дали да предостави отговорността по финансиране на проекта и последващо събиране на потребителски такси на изпълнител от частния сектор. На европейска територия се прилагат различни видове договори за ПЧП. Концесионните договори с клауза за последващо събиране на винетни такси са подходящи в случаите, в които частният изпълнител ще финансира изграждането на голям пътен обект или транспортна схема, при което ще поеме и риска във връзка с възможни бъдещи вариации на транспортния трафик. Договорите за ИОП са по-подходящи в случаи, в които частният сектор ще получава такса за предоставената услуга от публичния сектор, който ще финансира проекта и ще поеме риска във връзка с транспортното потребление. Договори за ПИФО със скрито въвеждане на пътна такса са по-подходящи в тези случаи, в които частният сектор ще поеме дял от риска от промени на трафика, но не се въвежда винетна такса. Проекти на тази основа са изпълнявани във Великобритания, Финландия, Шотландия, Испания и Португалия, при което възнаграждението на частните изпълнители е осигурявано посредством *скрита пътна такса*. При този подход обаче са отбелязани и определени недостатъци във връзка с по-голямата степен на риска от промени на трафика, поеман от публичния сектор, както и с това, че когато шофьорите не заплащат пряко за изграждането на пътна инфраструктура, тя може да не бъде разположена рационално. При малки транспортни проекти е по-подходящо прилагането на други форми на ПЧП, освен когато не се изграждат съвместно в рамките на по-голям договор със значителна тежест върху тяхното поддържане и експлоатация.

### *Особености на ПЧП за транспортна инфраструктура*

Секторът на транспортната инфраструктура има характеристики, които го правят благоприятен за провеждане на проекти за ПЧП, поради тенденцията за широко изграждане на съоръжения за обществен и масов транспорт, високоскоростни участъци и транспортни връзки с голяма техническа сложност. Въпреки тези благоприятни обстоятелства и натрупаният опит от голям брой проекти за ПЧП в областта на транспорта, този сектор поставя и определени критични изисквания, чието неизпълнение крие опасност от неефективност и дори от провал на инвестиционните инициативи. Конкретно задълбочените комплексни прогнози на очакваното натоварване, контрола на проектираните и направените инвестиционни разходи, и интегрираното транспортно планиране, както и устойчивата политическа и обществена подкрепа за този род проекти, се явяват ключови фактори за успешното постигане на поставените им цели.

Друг основен въпрос при ПЧП в областта на транспортната инфраструктура е формата на предприеманото партньорство. Отговорът се определя на базата на специфичните параметри на даден проект, конкретно размерът и обхватът на планираната инфраструктура, възможностите за прилагане на преки потребителски такси (или скрито облагане на



потребителите, т. нар „скрита такса“ („shadow toll“), и желаната степен на преразпределение на риска.

Големите пътни проекти и системите за обществен транспорт са подходящи за прилагане на традиционните обществени поръчки за проектиране и изграждане, във връзка с експлоатационните разходи на тази инфраструктура, значително по-ниски от нейните капиталови разходи, и относително простото събиране на такси от потребителите. Конкретно изграждането на големите пътни проекти може да бъде финансирано отчасти или изцяло от потребителски такси, какъвто е случаят при изграждането на мостове и тунели. В такъв случай публичният сектор трябва да вземе решение дали да прехвърли отговорността за финансиране на проекта и събиране на таксите на частен изпълнител. Както показва практиката, при това е необходимо да бъде отчитано наличието на алтернативни пътни трасета, което значително влияе на финансовата жизненост и устойчивост на подобни схеми.

Доколкото може да бъде направено обобщение на прилаганите форми на ПЧП в европейските държави, концесионните договори за изграждане на магистрали са най-подходящи за случаите, при които частен изпълнител поема финансирането на голяма пътна схема, събирането на потребителски такси, и асоциирания риск от колебания на натоварването на пътния участък. ИОП договорите се считат за по-подходящи в случаите, когато публичният сектор изплаща на частния изпълнител „скрита такса“ (shadow tolls), и поема финансирането на проекта и асоциирания пазарен риск. ПИФО договори със „скрита такса“ са по-предпочитани при проекти, в които частният изпълнител поема част от пазарния риск, но е преценено, че не е подходящо налагане на преки потребителски такси.

Малките проекти за транспортна инфраструктура са по-подходящи за традиционния подход на обществени поръчки за проектиране и изграждане. Те обаче също могат да бъдат обект на ПЧП, ако представляват елемент от по-голяма схема, концентрираща значителен транспортен трафик.

#### *Примери за ПЧП в областта на транспорта*

<b>Място</b>	<b>Автомагистрала М5, Унгария</b>
<b>Тема</b>	<b>Проект за концесиониране на автомагистрала М5, Унгария</b>

Унгарската магистрала М5 представлява част с дължина 157 км от транс-Европейски коридор IV (по трасето Берлин-Прага-Братислава-Будапеща-Букурещ-Солун-Истанбул). Тя е водеща пътна отсечка за района на Южна Унгария и важна международна транспортна връзка в посока Белград и Букурещ.

След три кръга на подбор на потенциални контрагенти през периода 1992-1994 г. за магистралата е сключен концесионен договор за срок от 35 г. Частният партньор е целевият френско-австрийско-унгарски консорциум Алфloyd Концессионс Аутопалия (АКА), с основни акционери строителните компании Бойгис АД и Бау Холдинг АГ. След провеждането на целево



изследване на актуалния трафик (по искане на финансиращите банкови институции), което води до допълнителни преговори за разширяване на благоприятстващите условия за реализиране на печалба, проектът е сключен през 1995 г. Експлоатацията и поддръжката на магистралата е предоставена Мейгар Интертол РТ, дъщерна фирма на специализираната компания от ЮАР Интертол.

Концесионната процедура е проведена в съответствие с националния закон за концесиите XVI/1991.

Първият етап на проекта се отнася за обновяване на съществуващ пътен участък и изграждане на близо 90 км магистрален път. Системата за събиране на пътна такса предвижда два основни таксувани входа, допълнени с 8 междинни бариери на местата на пресичане на магистралата с пресичащи пътни трасета. Етапът е завършен от частния партньор АКА през 2003 г.

През втория етап на проекта (който се изпълнява понастоящем) пътният участък ще бъде удължен с изграждането на 45 км отсечка от Кискунфелегихаза до Сегед, а през третия етап се предвиждат допълнително още 15 км от Сегед до унгарската граница. Изграждането на магистралата до момента се осъществява по график, а в някои случаи изпреварващо.

По отношение на размера на пътната такса (5 HUF/км през 1993 г.), по условията на концесионния договор частният партньор АКА има правото да я индексира съобразно евентуална инфлация и девалвация на унгарската валута. Клаузите на сключения концесионен договор предвиждат предпазен механизъм в случай на неблагоприятни обстоятелства които водят до пречки при реализирането на печалба. Унгарското правителство се задължава през първите шест и половина години на търговска експлоатация (до 2006 г.) да изплаща на концесионера АКА компенсации под формата на кредитна линия под условие, която се активира в случай на равнища на печалба, по-ниски от тези, предвидени в приетия базов сценарий за хода на проекта. Стойността на кредитната линия е приблизително 50 милиона ЕВРО.

Друг принос на унгарското правителство е неговото съдействие при предварителното техническо проектиране на проекта, издаването на необходимите разрешения и екологични оценки, отчуждаване на прилежащата земя, и ангажимент за определени мерки за облекчаване на трафика с използването на съседни пътни маршрути. В замяна на това концесионният договор предвижда механизъм за поделение на реализираната печалба между партньорските страни.

Проектът е подкрепен от два външни заема, първият от които - заем „А“ - е отпуснат пряко от ЕБВР, а т.нар. заем „Б“ - от търговските банки Комерцбанк и ИНГ. През 2003 г. е предприето разсрочване на падежа по двата заема, предвид относително ниските лихви по банкови кредити, и с оглед изпитваните оперативни трудности в хода на експлоатацията на магистралата. В хода на разсрочването ЕБВР изиграва важна роля, като определя висок кредитен рейтинг на проекта, и така повлиява на решението на търговските





банкови институции.

По отношение на разпределението на риска, АКА поема всички асоциирани оперативни, търговски и финансови рискове. Това, както и задължението за погасяване на взетите банкови кредити и изискването за изплащане на дивиденди на акционерите на консорциума, оказва натиск на частния партньор да генерира ефективни решения и да осигурява механизми за добра събираемост на потребителските такси.

През първите години на експлоатация на магистралата се наблюдават чувствително по-ниски равнища на трафик от заложените в концесионния договор. Налагането на пътна такса на М 50 води до отток на приблизително 30% от трафика по паралелни пътни трасета. Във връзка с това АКА изпитва финансови трудности, които са адресирани от предвидения в концесионния договор целеви фонд. На по-късен етап този проблем е отчасти премахнат вследствие налагането от страна на унгарското правителство на пътна такса на съседни паралелни транспортни отсечки. Последващото увеличаване на трафика по магистрала М 50 предизвиква обаче по-големи шумови и газови замърсявания, които водят до протести от страна на местното население и преговори между общините в района, унгарското правителство и концесионерите. Проведените публични обсъждания и преговори допринасят за вземане на определени взаимно приемливи мерки за облекчаване на трафика и намаляване на предизвикваното замърсяване. Процесът на експлоатация на магистралата е придружен от съдебни дела, заведени срещу концесионера АКА по повод размера на наложените от него пътни такси. Консорциумът защитава общите равнища на пътната такса, но въвежда редица отстъпки по отношение на местното население и на международните тежкотоварни превозвачи.

При прегледа на проекта за концесиониране на магистрала М5 могат да се направят следните основни изводи: Този проект подчертава важността на разработването на балансирано разпределение на риска между ангажираните партньори, конкретно във връзка със намаляване на риска от спадове в реализирания трафик. Това е от особено значение при първоначалното въвеждане на пътни такси. Началото на експлоатацията на магистралата посочва възможните неточности в прогнозите на очаквания пътен трафик и на приемливите равнища на събираеми пътни такси, особено в случаите на първоначално въвеждани пътни такси. Отчитайки несигурността по отношение на прогнозите за обем на трафика и събираемост на пътните такси, унгарското правителство приема условия, които пряко осигуряват финансовата устойчивост на проекта, както и косвено - отмяна на премия за риск, която в противен случай биха очаквали инвеститорите на концесионера.

Висококвалифицираният правен, инженерен, финансов и аналитичен персонал изиграва важна роля в изпълнението на задачите и на двете партниращи страни в хода на осъществяването на взаимно приемливо разпределение на риска и на разработването на механизъм за подкрепа на предвидената печалба. Финансовата устойчивост на проектите в областта на транспортната инфраструктура (за които е характерна значителна



капиталоемкост) е обвързана с осигуряването на приемливи срокове на привлеченото кредитиране.

<b>Място</b>	<b>Магистрала IP5, Португалия</b>
<b>Тема</b>	<b>Проект за концесиониране на магистрала IP5, Португалия Бейрас Литорал и Алта АД</b>

С началото на изпълнението на своята Национална пътна програма през 1996 г. португалското правителство стартира целева програма за ускорено разширяване на съществуващата мрежа от магистрала, на стойност 5 милиарда ЕВРО. Първата фаза от програмата включва осъществяването на общо девет концесии, две от които - с пряко въвеждане на пътна такса, и седем с въвеждане на скрита пътна такса. Някои от включените магистрала са основни транзитни коридори между Португалия и Испания, т.е. представляват жизненоважни участъци от националната магистрална мрежа. През същия период публичните капиталови средства за инвестиции са силно ограничени. Допълнителни цели на предприетата програма за разширяване на магистралната мрежа са преодоляване на съществуващите регионални дисбаланси, и създаването на възможности за заетост, придружени с минималното възможно финансиране от страна на държавния бюджет.

В горния контекст, конкретният проект за ПЧП предвижда разширяване и доизграждане на 167 км съществуващата двулентова магистрала между Авейро на западното португалско крайбрежие, и границата с Испания в района на Вилар Формозо на изток, преминавайки през районите на градовете Визеу и Гуарда. Съществуващият път преминава през хълмиста местност, с до 8% наклон. Дневният трафик е в диапазона 9 000-12 000 превозни средства, с изразени териториални и сезонни колебания. Товарните превози съставляват една трета от реализирания трафик. Описаният пътен участък се характеризира с висок брой пътнотранспортни произшествия. Въпреки наличието на натоварено движение, липсата на безплатни алтернативни пътни коридори мотивира португалското правителство да одобри концесията при условията на налагане на скрита пътна такса, т.е. концесионерът получава възнаграждение директно от институцията, предоставяща финансирането, а изчисленията се правят на база пробег на отделните превозни средства при позоваване на система за съпоставка и усредняване. Публичните партньори от страна на португалското правителство - министерствата на обществените поръчки и на финансите - инициират през 1998 г. търгове за определяне на частните компании, на които да се даде концесията. В края на 2000 г. на финалния етап двете номинирани наддаващи групи, водени от португалски компании, подават своите окончателни оферти, които съдържат значително по-високо предвидено заплащане от това в първоначалните етапи на наддаването (предвидените възнаграждения за концесионерите са почти удвоени в сравнение с по-рано представените оферти, като преките разходи за строителна дейност са близо три пъти по-високи).

В началото на 2001 г. за концесионер е избран консорциумът Лузоскът, включващ компаниите Ауто Естрадас дас Бейрас Литорал и Алта АД, като концесията е сключена за период от тридесет години с включен 5 г. период за



изграждане на магистралата. С цел намаляване на пътните разходи и повишаване на безопасността на движението проектът включва изграждането на големи нови участъци от магистралата в допълнение към разширяването на вече съществуващите.

Концесионерът е юридически оформен като дружество с ограничена отговорност по реда на португалското законодателство. Съдружници са няколко португалски строителни и финансови компании, които също са ангажирани по проекта като заемодатели.

През 2002 г. е изготвена оценката за екологичното въздействие на проекта, която води до неговото отхвърляне и изискване за дублиране на всички съществуващи участъци без отчитане на съществуващите техни наклон и честотата на завоите, които трябва да бъдат коригирани. Това представлява отклонение от повече от 200 м. от хоризонталата, и дава основание на концесионера да предяви искания за компенсаторни плащания за всякакви допълнителни разходи или забавяния в графика на проекта, които настъпят спрямо базовия сценарий на направената оферта.

Предложената екологично приемлива алтернатива за ограничаване на проекта до просто разширяване на съществуващите пътни участъци не е приета от португалското правителство. Строителните дейности спират, и проектът се забавя значително (няколко години), докато бъдат постигнати споразумения между португалското правителство, концесионера, и местните власти (и за резултатите от допълнително проведените последващи процедури за екологична оценка). Понастоящем изпълнението на проекта продължава.

По отношение на финансирането на проекта, заемът, отпуснат от търговски банки, ще се погасява за период от 25 г. след датата на завършване на проекта. Той е оформен като ипотечен заем. Вноските по заема са пропорционални на реализираната печалба на база равнището на употреба на магистралата и резултатните парични потоци. Заемът от ЕИБ е с леко разсрочен матуритет от 27 г., и е гарантиран от обединение на търговски банки. Рискът от понижаване на печалбата, характерен за режима на скрита пътна такса, при този проект е смекчен от предварително съществуващия натоварен трафик, по-конкретно от обстоятелството, че близо 81 % от потоците, прогнозирани към първоначалната дата на завършване на проекта през 2005 г., вече са достигнати на съществуващите пътни участъци от магистрала IP5 през 2000 г. Това благоприятно обстоятелство вече е отразено от ангажираните търговски банки по проекта, които занижават рисковата оценка за отпуснатото финансиране по него.

По отношение на избраната форма на възнаграждение на частния партньор - скритата пътна такса - по този начин таксата за публичната услуга се прехвърля от прекия потребител на публичния бюджет, и по този начин - на данъкоплатците, което може да предизвика обществена нетърпимост към тази финансова схема. Както вече беше описано, в конкретния проект (и в голяма част от другите пътно-строителни ПЧП в Португалия) дължимите средства на концесионера нарастват значително спрямо договорените стойности, което



сериозно ще натовари бюджета на португалското правителство. По тази причина през втората половина на 2004 г. започва обсъждане на проекти за промяна на избраната форма на възнаграждение на концесионерите в определен брой проекти по ПЧП, и преминаване към финансови схеми с пряко таксуване на потребителите на съответните пътни участъци.

При прегледа на проекта за концесиониране на магистрала IP5 могат да се отбележат следните основни моменти: Липсата на екологична оценка влияе силно негативно в хода на изпълнение на проекта. В този случай това негативно въздействие се изразява в значителни забавяния (няколко години), и във възможно значително поскъпване на екологично приемливите инвестиционни решения. Това променя първоначалната оценка за подходящото разпределение на риска, постигната при преговорите с частния партньор. Без ясно формулиране на целите на даден проект за ПЧП (конкретно по отношение на стандартите и равнището на желаните публични услуги), може да бъдат подадени занижени първоначални оферти (като предлагано качество и като пониска цена), които на финалния етап от преговорите с частния партньор изненадващо и значително да поскъпнат. Това от своя страна намалява ефективната тръжна конкуренция, а също дава възможност за промяна на качествените стандарти от страна на публичните партньори в хода на изпълнение на проекта и до компенсаторни плащания в полза на концесионерите (което е характерно за ПЧП в Португалия). Липсата на предварителен задълбочен проектен анализ не позволява възприемането на адекватна финансова схема по конкретен проект за ПЧП. В този случай не са възможни алтернативни ценови калкулации (за публичните партньори или за потребителите), които да обосноват предимствата на опцията за ПЧП. При изготвяне на такъв анализ и наличие на достатъчен трафик, подходящо е използването на директни пътни такси. При недостатъчен прогнозен трафик е подходящо да се изследва възможността за въвеждане на скрита пътна такса. Слабостите, установени в Португалия в този и други проекти за ПЧП в областите на пътната инфраструктура и на обученията, създават необходимост за последваща промяна на инвестиционното законодателство (изискване на задълбочена оценка на офертите на кандидатите за концесионери, и оценка на тяхното дългосрочно въздействие върху публичния бюджет, както и определени препоръки и правила за разпределението на риска при ПЧП) и през 2003 г. водят до създаването на специализирана администрация за провеждане на ПЧП (Парпублика ЕАД), с определени значителни отговорности за оценката и класирането на частни партньори при ПЧП, както и в набирането и разпространяването на оперативна инвестиционна информация. Такива институционални промени са особено подходящи за ново-започващи инициативи за ПЧП, особено в транспортния и здравния сектори, които са съсредоточени върху предоставянето на публични услуги на крайните потребители.

## **2.6. Възможности за прилагане на добрите практики в трансграничния регион**

В сферата на товарния транспорт, насоките за развитие на



Трансевропейските транспортни мрежи насърчават мултимодалните коридори, с колкото се може повече възли, правещи възможно преминаването от автомобилен към по-благоприятни за околната среда видове транспорт.

Текущото състояние подсказва, че приоритетните оперативни цели и задачи следва да са:

- Развитие на комплекс от железопътни товарни възли, отговарящи на стандартите на ЕС и способни да допълват и да се конкурират ефективно с други видове транспорт;
- Модернизирание на железопътната мрежа в съответствие с нуждите на участниците в товарния транспорт и ефективно конкуриране с пътната мрежа;
- Подобряване на услугите и насърчаване употребата на товарен жп транспорт между заинтересованите страни за привличане на повече потребители и оператори и установяване на общо разбиране и сътрудничество с други заинтересовани лица и стопански субекти;
- Иницириране и насърчаване разработването на необходимите законови и институционални разпоредби;
- Предприемане на необходимите действия за изграждане на модерни подпомагащи системи;
- Осигуряване финансирането на всички дейности.

Необходимите действия за постигане на така очертаните оперативни цели и задачи са:

- Продължаващо развитие на мрежите и системите на интермодалния транспорт;
- Подновяване на пътническия тягов и подвижен състав в железопътния транспорт чрез внос на нови, енергоспестяващи дизелови и електрически мотриси;
- Подновяване на оборотния подвижен състав на вътрешноградския пътнически транспорт, чрез внос на нови единици за автобусния, трамвайния и тролейбусния парк;
- Подобряване на достъпа до базисната инфраструктура и достъпност до градските автобусни спирки - платформи на спирките за групи инвалиди, подобряване на средствата за ориентирание и информация, светлинни и аудио обозначения и съобщения за спирките, ясна визуална маркировка на линиите, информация, достъпна за лица с нарушено зрение и т.н.;
- Въвеждане на нови и модернизирание на съществуващите управленски и информационни системи на движението (центрове за операции на трафика, централизирани компютърни системи, детекторни станции за засичане на превозни средства, променящи се съобщителни знаци, рампиран метрични станции, комуникационни подсистеми) на автобусния и вътрешноградския транспорт;
- Развитие на инфраструктурни и маршрутни мрежи по нови дестинации до по-отдалечени жилищни зони.

## 2.7. Изводи

През последните десетилетия се наблюдава тенденция на засилване





ролята и значението на интермодалния товарен транспорт. Той е определен като транспортно решение с основен потенциален принос за разрешаването на проблемите свързани с устойчивото развитие на европейския транспортен пазар. Основните фактори, които определят интермодалния транспорт като стратегически инструмент за постигане целите на транспортната политика на Европа са:

- Тези превози предоставят възможност за намаляване на претоварванията и увреждането на пътната мрежа, вследствие на значителното количество тежкотоварни автомобили, които преминават по нея;
- Интермодалните превози дават възможност да се ограничат количествата на отделените вредни емисии в околната среда, изменението на климата и високото шумозамърсяване, които от своя страна увреждат здравето и работоспособността на населението;
- Интермодалните превози представляват интерес и за публичните власти, които желаят да стимулират и насърчават по-ефективното и устойчиво използването на природните ресурси.

Предвид значимостта на интермодалните товарни превози, е необходимо да се търсят и отстранят проблемите пред тяхното развитие, основните от които бяха очертани по-рано в разработката.

Въпреки тези констатации, интермодалните транспортни решения генерират значителни икономии от мащаба при превозите на унифицираните транспортни единици, спрямо унимодалния автомобилен транспорт. Интермодалните превози могат да се разглеждат като изключително перспективни за развитието на националната транспортната система. Все по-широко разпространено е схващането, че в 21-ви век интермодалният транспорт е едно от най-евтините и екологични транспортни решения, което потвърждава неговия висок потенциал за повишаването на устойчивостта на транспортния сектор.



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ГЛАВА IV. ВАРИАНТИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТЕН-Т МРЕЖАТА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ- БЪЛГАРИЯ ЧРЕЗ УКРЕПВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНИТЕ ВРЪЗКИ



## 4.1. Критерии за разработване на варианти

В процеса на работа бяха определени два етапа за извършване на оценка:

### Етап I. Първоначална оценка на наличната инфраструктура за интермодални връзки

*Определените критерии са:*

1. Налична инфраструктура за интермодални връзки;
2. Стратегически, политически и правни.

Тази оценка бе необходима за идентифициране на обектите, които имат потенциал да бъдат включени при разработването на различните варианти.

На база на оценката от Етап I. са разработени вариантите за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион.

### Етап II. Оценка за избора на вариант за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата.

*Определените критерии са:*

1. Стратегически, политически и правни критерии;
2. Технически критерии (фактически);
2. Финансово - икономически критерии;
3. Въздействие върху околната среда;
3. Подобряване на безопасността на движение;
4. Социално - икономически критерии и принос за регионалното развитие.

## 4.2. Варианти за интермодални възли/връзки

### 4.2.1. Основни положения при избора на варианти

Проучването за избор на вариант за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България е организирано около тематичен подход, отразяващ европейското измерение за развитие на транспортните мрежи. Една основна част от Бялата книга на ЕК: „Европейска транспортна политика до 2010: Време за решения“ се концентрира върху насърчаване на интермодалния транспорт в европейски мащаб и прилагане на пакет от мерки за промяна в баланса между видовете транспорт. Целта на ЕК в тази област е да подкрепи ефективното превозване на стоки „от врата до врата“, чрез използването на два или повече вида транспорт, свързани в интегрирана транспортна верига. Интермодалният транспорт позволява всеки отделен вид транспорт чрез своите предимства като потенциален капацитет, високо ниво на безопасност, гъвкавост, ниска консумация на енергия, слабо въздействие върху околната среда и др. да изиграе определена роля в изграждането на транспортната верига, която в своята цялост да бъде по-



резултатна, по-ефективна от гледна точка на разходите и по-устойчива.

Трите разработени варианта са съобразени с необходимостите на интермодалния товарен и пътнически транспорт.

### **Интермодален товарен транспорт**

Същността на интермодалните товарни превози е в организираното транспортиране на голям брой интермодални транспортни единици с железопътен и/или воден и/или въздушен транспорт на големи разстояния, като спомагателна роля в началния и крайния етап от интермодалната транспортна верига се осъществява от автомобилния транспорт. По този начин се дава възможност да се използват и допълват **конкурентните предимства** на различните видове транспорт за постигане на разходоефективна и екологична интермодална транспортна верига.

За стартиране и развитие на ефективни, конкурентоспособни и устойчиви интермодални превози е необходимо да се създаде мрежа от **взаимодействащи** помежду си интермодални терминали и свързваща ги линейна инфраструктура, явяващи се основни елементи на интермодалната транспортна система. Изграждането на един или повече интермодални терминали, невзаимодействащи помежду си, не е достатъчно условие, за да се смята, че това ще благоприятства еднозначно за развитието на интермодалните превози. Доказателство са примери от последните години, в които изграждането и оборудването на реални наземни интермодални терминали не е достатъчно за да се генерират интермодални превози през тях. Това налага да се обмисли **нов подход** при търсене на възможности за стартиране и развитие на интермодални превози през Българо - Румънския трансграничен район. За повишаване на възможностите за постигане на положителен резултат при налагането на интермодалните превози в трансграничния регион е необходимо да се търсят начини за **взаимодействие** между отделните елементи на транспортната инфраструктура. Осигуряването на възможности за постигане на **синергичен** ефект от взаимодействието между различните елементи на интермодалната транспортна система и различните видове транспорт ще благоприятства условията за **налагане** на интермодалния транспорт в трансграничния регион.

Интермодалният транспорт се основава на мрежа от свързани и взаимодействащи помежду си елементи, поради което е задължително да се прилагат принципи от системния подход при изграждането на интермодалната транспортна система и вериги. Основен момент при разработването на сложни системи - каквито са интермодалните транспортни системи за превоз на товари, е определяне на **етапността** за развитието им. Изграждането на линейна железопътна инфраструктура със съвременни параметри и обезпечаването ѝ от адекватна съпътстваща шосейна и терминална инфраструктура е дълъг процес, свързан с осигуряване на значителни инвестиции. Това изисква да се търсят начини за използване на **съществуващите възможности**, които предлага железопътната инфраструктура и **етапно** да се подобряват условията, които тя предоставя.



Необходимо е да се търсят възможности за увеличаване на дела на интермодалните превози и привличане на съществуващия товаропоток, движещ се с мултимодален транспорт по алтернативни маршрути и направления, към интермодална транспортна верига, преминаваща през трансграничния регион между България и Румъния при използване на **съществуващите условия** на транспортната инфраструктура. От съществено значение за развитие на конкурентоспособни интермодални товарни превози по **съществуващата транспортна мрежа** е осигуряването на устойчиви условия за дългосрочно планиране на процеса на транспортиране на интермодалните транспортни единици. Това е в основата за налагане на интермодалните превози, като превози на дълги разстояния при които основни конкурентни предимства са сравнително ниските разходи за транспортиране и минимизиране на емисиите на вредните вещества, отделяни в атмосферата. Основен момент при организирането на интермодалните превози на товари е осигуряването на устойчив във времето **твърд график** при движение на интермодалните влакове, което ще подобри възможностите за **дългосрочно планиране** на превозите за клиентите на интермодалната транспортна услуга. Регулярността при движението на интермодалните влакове е основно **конкурентно предимство** на интермодалните превози, позволяващо да се планират и минимизират разходите при този вид превози.

Състоянието на железопътната инфраструктура не заема водеща роля при основанията за налагането на интермодалните товарни превози в даден регион. Комплексното подобряване на техническите параметри на обслужващата даден район железопътна инфраструктура ще подобри възможностите за интермодалните превози, но не е достатъчно за да осигури развитие на района като интермодален център. **Препоръчва** се усилията да се насочат не толкова към възможностите за осигуряване на високи скорости за движение на железопътните возила, а към премахване на габаритните ограничения за транспортиране на някои видове интермодални транспортни единици по железопътната инфраструктура. В този аспект, **скоростта на движение** на железопътните возила по железопътната инфраструктура не е водещ критерий за избор на място за развитие на даден интермодален център. **Габаритните ограничения** на железопътните участъци са фактор, който е с водещо значение пред скоростта на транспортиране с оглед осигуряване на възможност за транспортиране на различните видове интермодални транспортни единици.

В изследваните области от българската част на трансграничния район към момента **не съществува** специализиран наземен интермодален терминал. Въпреки това, съвременните условия и технологии позволяват, при наличие на интерес към интермодалните превози, да бъдат организирани възможности за претоварване на интермодални транспортни единици между железопътен и автомобилен транспорт. Всички области от изследването притежават условия за развитие на интермодални превози, но сред тях с **потенциал** да се развият като интермодални железопътни възли се открояват областите **Русе, Велико Търново, Плевен и Видин (България)**.





Обвързката и взаимодействието между пристанищните (речни и морски) и наземните терминали е основен момент при организиране на интермодалните транспортни вериги. За развитието на интермодалните превози в българската част на трансграничния регион между Румъния и България е наложително да се разглеждат в **общ контекст** пристанищните терминали на река Дунав в **Русе** и на Черно море във **Варна**, както и свързващата ги **железопътна инфраструктура по линията Русе - Варна**.

В Румъния основните железопътни маршрути, дадени на разположение за ползване от националния администратор на железопътната инфраструктура за превоза на контейнери, се концентрират върху връзките: Куртичи - пристанище Констанца (през Предеал); Куртичи - Гюргево Запад (през Ливезени); Куртичи - Гюргево Запад (през Предеал); Стамора Моравица-Букурещи Ной; Епископия Бихор - Орадеа Изток; Куртичи - Букурещи Ной (през Ливезени), Гюргево Запад - Букурещи Ной, Констанца - Сучава, Констанца - Дорнешти.

**Основната връзка на интермодалните превози остава Констанца-Букурещ**, предвид факта, че около 150 000 TEU годишно се разтоварват на пристанище Констанца, предназначени за град Букурещ.

Изборът на място за изграждане на интермодален терминал е свързан с оценяване на потенциала на района за развитието му като интермодален център. Това влияе върху избора на **вида** на интермодалния терминал, изискванията към **технико-технологичните** възможности и съоръженост на терминала, както и **етапността** за развитието на терминалната и свързващата линейна шосейно-железопътна инфраструктура в контекста на очакваните товаропотоци. Препоръчва се при изграждане на наземните интермодални терминали те да бъдат ситуирани **извън населените места** с осигуряване на подходяща свързаност към основната железопътна и шосейна мрежа за различните направления.

Съществуващата железопътна инфраструктура в изследваните области е **реално функционираща**, и въпреки ограничените експлоатационни условия, които предлага по някои показатели, е възможно да се осъществят интермодални товарни превози по нея. За развитие на интермодалните връзки при превоз на товари в изследваните области от българската част на трансграничния район между Румъния и България е необходимо железопътната инфраструктура да се развива по направление на всички железопътни линии, като приоритетни да са участъците по **направленията Русе - Каспичан - Варна и Русе - Горна Оряховица - Стара Загора - Димитровград**. Предвижда се изграждане на интермодален терминал и във Видин.

Местоположение на бъдещите терминали е резултат от анализа на транзитните маршрути през Румъния, представяйки всички евентуални вътрешни нужди, които могат да бъдат обхванати по време на транзитно преминаване през територията на страната:

- Зона Тимишоара - потенциал за връзка с приоритетна железопътна Ос №. 22, съответно Приоритетна пътна Ос №. 7 с влизане в Румъния през Куртичи /



Надлак, което позволява разделяне на товарите на двата вида транспорт (железопътен / автомобилен) - потенциал за въздушна връзка, с оглед на улесненията за железопътна връзка на съоръженията на Международно летище Тимишоара - Траян Вуя.

- Зона Букурещ (Западната част) - свързана с магистрала А1 (Букурещ - Питещ), по Приоритетна ос № 7.

- Зона Констанца- свързана с пътен / железопътен / въздушен транспорт с Букурещ, по секция / раздел /маршрут Букурещ - Констанца - връзка с пристанище Констанца - смятано за входна врата за стоките на товарния трафик от Европа / Азия.

- Зона Гюргево / Олтеница - свързана с железопътните маршрути Букурещ - Гюргево и Виделе - Гюргево (. Паневропейски транспортен коридор IX) - свързана с високоскоростен път Букурещ - Гюргево, с възможност за преминаване на моста над река Дунав при Гюргево - Русе - връзка с Паневропейски транспортен коридор №. VII.

- Зона Брашов - намира се в центъра на страната по приоритетна Ос 22 и п Пан-Европейския транспортен коридор № IV в секцията Букурещ - Плоещ - Брашов - Сибиу - район с високо развитие - предложена удължаване на мрежата TEN-T в секцията Крайова - Питещ - Брашов - Бакъу.

- Зона Сучава - намира се на Паневропейския транспортен коридор № IX в раздела Сирет - Сучава - Бакъу - Мъръшешти - Тишица - предложено удължаване на секцията за TEN-T в секцията Петеа - Сату Маре - Бая Маре - Деж - Сучава - Радауци - Прут, връзка с автострада и бърза връзка със Северния Път, - предложено разширяване на секцията за TEN-T в секцията Апахида - Деж - Беклеан на Сомеш - Салва - Ватра Дорней - Сучава - потенциална връзка пътна / железопътна / въздушна.

**Потенциални места на интермодални терминали след анализ на транзитните потоци са:**

1) Връзката Черно море - Унгария (през канала Дунав - Черно море):

- използването на трите алтернативи за транспорт :  $\frac{3}{4}$  пътен / железопътен (Констанца - Букурещ - Надлак / Куртичи);  $\frac{3}{4}$  по вътрешните водни пътища (пристанище Констанца - Дунав - Черно море - пристанище Гюргево) комбиниран с пътен / железопътен в участъка / раздел Гюргево - Букурещ и Букурещ - Тимишоара - Арад - Надлак / Куртичи;  $\frac{3}{4}$  по вътрешните водни пътища (пристанище Констанца - канал Дунав - Черно море - пристанище Калафат) комбиниран с пътен / железопътен транспорт по южния клон на Паневропейски коридор № IV Калафат - Надлак / Куртичи.

- използване на вътрешноводния транспорт (пристанище Констанца - канал Дунав - Черно море: пристанище Гюргево / Зимнич / Турну Мъгуреле / Калафат - Будапеща). Потенциални зони за разполагане на интермодални терминали по този път са: Констанца, Гюргево / Олтеница / Калафат и Арад - Тимишоара.

2) Връзката Черно море - България - Сърбия - Унгария - Австрия (чрез канал Дунав - Черно море):

- използване на вътрешноводния транспорт (пристанище Констанца - Дунав



- Черно море - Дунав (паневропейски коридор № VII) - пристанищата по река Дунав в България / Сърбия / Унгария / Австрия.

- пристанище на Констанца - Дунав - Черно море - Дунав - пристанище Калафат и пътен / железопътен по южния клон на Коридор номер IV Калафат - Надлак / Куртичи. Потенциални зони за разполагане на интермодални терминали по този маршрут са: Констанца и Гюргево / Олтеница, Калафат, Тимишоара - Арад.

### 3) Връзката Черно море - Молдова - Украйна

- Паневропейски коридор № IV Секция Констанца - Букурещ и Паневропейски коридор № IX по маршрута Букурещ - Албица;
- Железопътен: Паневропейски коридор № IV и IX;
- Вътрешни водни пътища: пристанище Констанца - през канал Сулина - пристанище Галац. Потенциални зони за разполагане на интермодални терминали по този маршрут са: Констанца и Галац.

### 4) Връзката Молдова - Румъния - България

- Пътен: Паневропейски коридор № Секция IX Гюргево - Букурещ - Албица;
- Железопътен: Паневропейски коридор № IX;
- Вътрешни водни пътища: пристанище Джурджулеш (Република Молдова) - пристанище Галац - Дунав (Приоритетна Ос № 18.) - български пристанища. Потенциалните области за разполагането на интермодални терминали по този маршрут са: Гюргево / Олтеница, Калафат, Галац и Букурещ.

В заключение, ключовите области, идентифицирани чрез анализиране на маршрути и транзитни потоци, за изграждане и / или модернизиране поне на един интермодален терминал в краткосрочен план са: зона Тимишоара (евентуално Рекаш); зона Букурещ, **зона Констанца речните басейновата област на Гюргево / Олтеница**, зона Брашов, зона Сучава.

Допълнително ще има проучвания и анализи относно идентифицирането на **нови места за изграждане и/или модернизиране на нови терминали в средносрочен и дългосрочен план, в следните области: Калафат - Крайова - Питещ; Турда - Клуж Напока - Деж - Търгу Муреш; Фагараш - Свети Георги; Галац - Бакъу - Яш; Гюргево / Олтеница - Букурещ - Плоещ.**

## **Интермодален пътнически транспорт**

Същността на **интермодалния пътнически транспорт** се състои в осигуряване на възможност за бързо, разходооефективно и с минимално времепътуване транспортиране на пътници от началната до крайната дестинация с използване на възможностите, които предлагат различните видове транспорт - железопътен, шосеен, воден и въздушен. Основна цел е намаляване на **дела** на автомобилния транспорт, като средство за транспортиране на пътници, и пренасочването им към масовите обществени видове транспорт.

Развитието на ефективна система за превоз на пътници, базирана на



интермодалните връзки, е свързано с планиране и **осигуряване** на множество предложения и съпътстващи превозите организирани дейности, като: въвеждане на възможност за заявяване и изпълнение на автоматизирани електронни услуги; информационно обезпечаване; безопасност и сигурност в процеса на транспортиране и трансфер на пътници; съпътстващи дейности осигуряващи необходимия комфорт при пътуване и трансфер и др. Наред с това е необходимо да се осигури ниво на оперативна съвместимост между транспортните мрежи.

Железопътната транспортна мрежа е елемент осигуряващ придвижването на железопътните возила, включително и пътническите, които обезпечават осигуряването на интермодалните превози в частта с железопътния транспорт. Железопътната мрежа е съставена от линейни участъци, железопътни пътнически терминали и съпътстваща инфраструктура, осигуряващи достъп на пътниците до железопътните возила.

Пътническите интермодални центрове представляват места с **комплексна инфраструктура** и дейност, организирана и осигуряваща възможност за смяна на вида транспорт и/или транспортното средство. Многообразието от възможности за организиране на интермодалните превози на пътници, според типа на превозите - градски, национални (регионални или междурегионални) или международни и според вида на транспортните средства, определя обособяването и специализацията на интермодалните пътнически центрове.

За разлика от товарните интермодални превози при **пътническите интермодални превози** водещи фактори, които оказват влияние върху **ефективността** им, са скоростта на транспортиране, престоят за осъществяване на трансфер, удобствата за пътниците, информационното обезпечаване, транспортната достъпност, безопасността и др. Ефективното функциониране на интермодалните пътнически превози се определя от множество услуги, предлагани в интермодалните центрове, свързани с: осигуряване на интеграция между отделните видове транспорт; осигуряване на интермодалността; създаване на условия и удобства за престой и придвижване на пътниците в интермодалните центрове; предлагане на допълнителни съпътстващи услуги за пътниците; регламентирана и регулирана експлоатация на интермодалните центрове и др. Основен момент при организирането и насочването на пътниците към интермодалния пътнически транспорт е осигуряване на ефективна, **удобна за използване** и надеждна система за **планиране** на превозите. Особено внимание е необходимо да се отдели върху поставянето на участниците, предоставящи транспортни услуги на пътниците, в **равнопоставени** условия и извършването на ефективен **контрол** и превенция срещу нерегламентирани превози и/или осъществяване на **нелоялна конкуренция**.

По отношение на железопътните гари и спирки, които са интермодалните центрове за свързване на железопътния с останалите видове транспорт, при трансфер на пътници се **препоръчва** особено внимание да се насочи към осигуряване на възможности за подобряване на системите за **информирание** на пътниците в **реално време**. При пътническите превози, развитието на



железопътната мрежа, изразено чрез показатели като гъстота на мрежата, осигуреност на населението и територията с железопътна мрежа и гари и др., оказва значително влияние върху качеството на услугите, които се предлагат. Това е свързано с възможностите за осигуряване на **достъпност** до железопътната мрежа и инфраструктура. Състоянието на железопътната мрежа в изследваните области, по тези показатели, показва значителни **различия** в сравнение със средните стойности за България, които са по-ниски от осреднените стойности за Европа. Задоволителни стойности по част от изследваните показатели, в сравнение със средните стойности за България, показват областите Русе, Велико Търново, Плевен, Враца, Видин и Монтана. За всички области, обхванати в изследването, се **препоръчва** да се подобряват възможностите за предоставяне на железопътни услуги, свързани с извършването на интермодален превоз на пътници.

По отношение на възможностите за информиране на пътниците в **реално време**, които предлагат гарите в изследваните области, гари в областите Русе (92% от гарите), Велико Търново (60% от гарите), Силистра (100% от гарите), Добрич (100% от гарите), Плевен (1 гара) и Видин (2 гари) са оборудвани с информационни табла. Област Велико Търново, която притежава сравнително добър потенциал, като осигуреност с железопътна инфраструктура, не предоставя задоволителни възможности за информиране на пътниците в гарите.

Железопътната инфраструктура в изследваните области **не предлага** задоволителни възможности за развитие и налагане на интермодални превози на пътници с участие на железопътен транспорт. **Препоръчва** се, условията по железопътната инфраструктура в изследваните участъци да бъдат подобрявани **етапно**, освен по направленията за осигуряване на по-високи скорости на придвижване и безопасност на движението в линейните участъци, но и в направленията: информираност на пътниците; подобряване на обвързката с другите видове транспорт и намаляване на времената за трансфер; въвеждане на автоматизирани електронни услуги и интегрирано билетоиздаване; ограничаване на нелоялна конкуренция; комфорт при използване на услугите; улеснена достъпност до всички елементи на инфраструктурата и др.

#### 4.2.2. SWOT анализ на транспортния сектор с перспектива на развитието на интермодалния транспорт

Таблица 89. Силни и слаби страни, възможности и заплахи на транспортния сектор с перспектива на развитието на интермодалния транспорт

(S) Силни страни	(W) Слаби страни
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Геостратегическото положение на трансграничния регион Румъния-България и потенциалът му по отношение на интермодалните транспортни връзки със съседните страни и Черно море за международна търговия;</li> <li>• благоприятно местоположение по TEN-T мрежата с достъп до съседните</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Липса на мрежа от интермодални терминали в трансграничния регион Румъния-България;</li> <li>• Липса на нормативна база, която да стимулира развитието на интермодалния транспорт;</li> <li>• Липса на стимули за автомобилните и железопътните</li> </ul>





<p>страни;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;</li> <li>• Засилен интерес от страна на индустрията за интермодален транспорт, който се дължи на повишеното внимание на транспортните фирми към опазването на околната среда;</li> <li>• Висока степен на либерализация на транспортния сектор;</li> <li>• Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС;</li> <li>• Свободен капацитет на общата пропускателна способност за инфраструктурите по видове транспорт, както и за работещите терминали;</li> <li>• Ниско въздействие върху околната среда и по-ниски разходи за изграждане и поддържане на инфраструктура за вътрешноводен транспорт;</li> <li>• Разширяване на пристанище Констанца, включено в основната мрежата TEN-T и определена за първостепенен възел, за функционирането му и като пристанище от тип интермодален възел на целия басейн на Черно море;</li> <li>• Съществуване на мрежа от пристанища, които могат да осигурят интермодалния товарен трансфер: Калафат, Дробета Турну Северин, Гюргево, Черна вода (Румъния) и Русе, Видин (България), които са включени в основната TEN-T мрежа на вътрешноводните пътища и Кълъраш, Меджидия, Олтения (Румъния) и Лом, Оряхово, Свищов, Силистра (България), включени в разширената TEN-T мрежа;</li> <li>• Съществуването на мрежа от интермодални терминали на територията на Румъния;</li> <li>• Значителен дял на интермодалния транспорт (пътен/железопътен) в общия обем на превозваните стоки за вътрешния транспорт;</li> </ul>	<p>превозвачи да използват интермодален транспорт;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Неразвит пазар за комбиниран транспорт;</li> <li>• Липса на стратегия и/или генерален транспортен план (Master Plan) в двете държави за развитие на интермодалния транспорт;</li> <li>• Относително ниско качество на транспортната инфраструктура,</li> <li>• Недостатъчните инвестиции за рехабилитация / модернизация на националната железопътната инфраструктура, което води към ограниченията на скоростта и появата на опасни точки;</li> <li>• Недостатъчни инвестиции в модернизацията и поддръжката на пристанищната инфраструктура, както и в машини и оборудване за товаро-разтоварни дейности в пристанищата;</li> <li>• Недостатъчни пътни връзки към интермодални терминали и / или пристанища, за да се гарантира привлекателността за потенциални ползватели на интермодалния транспорт;</li> <li>• Намалена активност на традиционния пазар на товарния железопътен транспорт;</li> <li>• Липса на оптимални дълбочини за навигация по река Дунав през цялата година;</li> <li>• Неизползване на съществуващите кораби фериботи за дейности за морски транспорт;</li> <li>• Неефективно използване на складове за контейнери или липса на такива;</li> </ul>
<p><b>(O) Възможности</b></p>	<p><b>(T) Заплахи</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ефективно използване на</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Забавяне на инфраструктурните</li> </ul>



потенциала за развитие на логистични товарни платформи на летищата в ключови области, определени за изграждане на интермодални терминали с възможности за свързването им включително в железопътна мрежа Букурещ, Тимишоара, Констанца (Румъния) и Горна Оряховица, Русе, (България);

- Изграждане на интермодални терминали;

- Изграждане на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;

- Подобряване условията за корабоплаване по река Дунав;

- Осигуряване на добра координация на отделните видове транспорт;

- Възможности за развитие на транзитните превози по направление на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия;

- Подобряване ефективността на превозвачите чрез увеличаване на разстоянията за превоз и дистрибуция;

- Увеличаване ползите за обществото (намаляване на задръстванията, ПТП, емисии на парникови газове) чрез промяна на баланса и пазарните дялове в транспортната система в полза на железопътния транспорт;

- Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);

- Наличие на източници за финансиране на ЕС (POS-T или Програмата TEN-T), Стратегията на ЕС за Дунавския регион и други финансови механизми;

- Насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт;

- Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;

проектите свързани с осигуряване на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;

- Загуба на съществуващия и не привличане на транзитен трафик поради лошо състояние на инфраструктурата и липса на интермодални връзки;

- Липса на финансови средства за развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);

- Липса на средства за финансиране на изграждането на интермодални връзки и необходимата инфраструктура за тяхното функциониране в близък времеви хоризонт;

- Влошаване възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот.

- Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги;

- Липса на информация относно възможностите за интермодален транспорт до / от Румъния и до/от България;



- Увеличаване на транзитния трафик;

### 4.2.3. Варианти за интермодалните връзки/възли

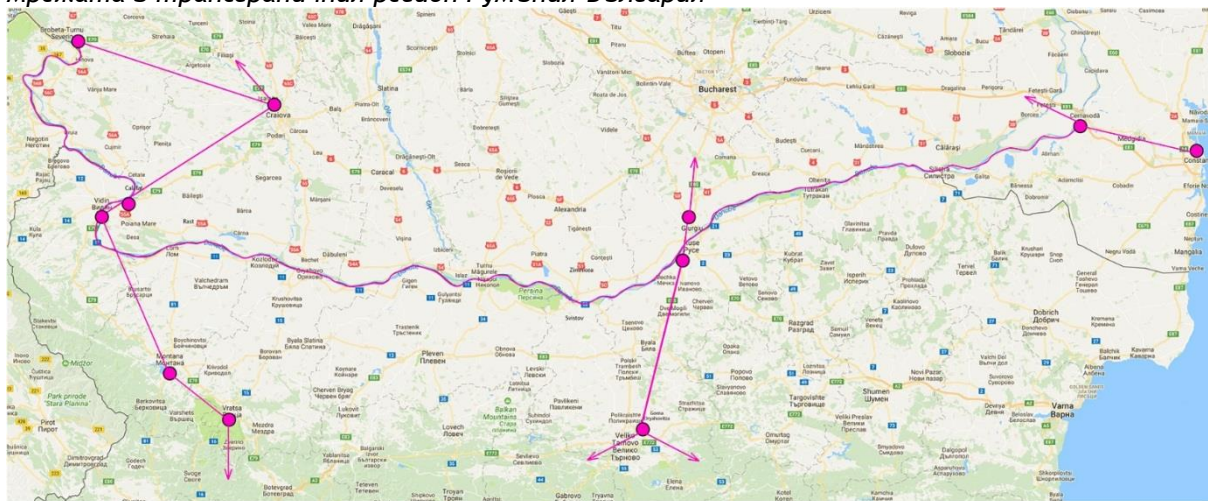
Предложени са три варианта за интермодални връзки/ възли в рамките на трансграничния регион Румъния-България.

#### 4.2.3.1. Вариант 1

Вариант 1 включва обекти, свързани с развитието на развитието на TEN-T мрежата и определени от Европейската комисия като второстепенни възли, включени в обхвата на основната TEN-T мрежата. В трансграничния регион няма първостепенни възли/връзки (TEN-T 0), като най-близките са Букурещ (Румъния) и София (България).

Основната мрежа включва тези части от широкообхватната мрежа, които са от най-голямо стратегическо значение за европейските и международните транспортни потоци.

Схема 102. Вариант 1. Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България



● Интермодални възли/ връзки от основната TEN-T мрежа

Второстепенните възли се определят от Европейската Комисия като кръстовища или разклонения, в ядрото на всеобхватни мрежи, градове (от регионално значение) и/или които имат мултимодални връзки. Второстепенни възли в обхвата на трансграничния регион има само на територията на Румъния - Констанца и Крайова.

Третостепенните възли са разпределени както по течението на река Дунав, така и във вътрешността на трансграничния регион - това са центровете на окръзи/области. Съществуващите третостепенни възли се определят като градски райони, излизащи извън административните граници (градове от регионално или окръжно значение и др.), в които има публични и частни



институции и/или имат мултиmodalни връзки. В обхвата на основната TEN-T мрежа, такива са: Дробета Турну-Северин, Калафат, Гюргево, Черна Вода и Крайова (Румъния) и Видин, Русе, Горна Оряховица (България).

Таблица 90. Вариант 1 Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България

	Интермодални възли
Румъния основна TEN-T мрежа	Констанца (морско пристанище)
	Дробета Турну Северин (вътрешноводно пристанище)
	Калафат (вътрешноводно пристанище)
	Гюргево (вътрешноводно пристанище)
	Черна вода (вътрешноводно пристанище)
	Крайова (железопътен терминал)
България основна TEN-T мрежа	Видин (вътрешноводно пристанище - основна)
	Русе (вътрешноводно пристанище - основна; железопътен терминал - основна)
	Горна Оряховица (железопътен терминал - основна)
	Интермодални връзки
	Сухоземен транспорт (железопътен и автомобилен) - Крайова - Калафат - Видин - Монтана - Враца
	Сухоземен транспорт (железопътен и автомобилен) - Горна Оряховица - Русе - Гюргево

#### 4.2.3.2. Вариант 2

Вариант 2 съдържа Вариант 1, като са включени и интермодалните връзки от разширената (широкообхватна) TEN-T мрежа. Това са: вътрешноводните пристанища Кълъраш, Меджидия, Олтеница (Румъния) и Лом, Оряхово, Силистра, Свищов (България). Широкообхватната TEN-T мрежа е мултиmodalна мрежа с относително висока плътност, която осигурява достъп до всички региони на ЕС, с което да се подпомогне тяхното икономическо, социално и териториално развитие. Нейното планиране се базира на редица общи критерии (напр. прагове за обем на терминалите и нужди във връзка с достъпността). Проектите във връзка с широкообхватната мрежа следва да бъдат завършени до края на 2050 г.

Схема 103. Вариант 2. Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България



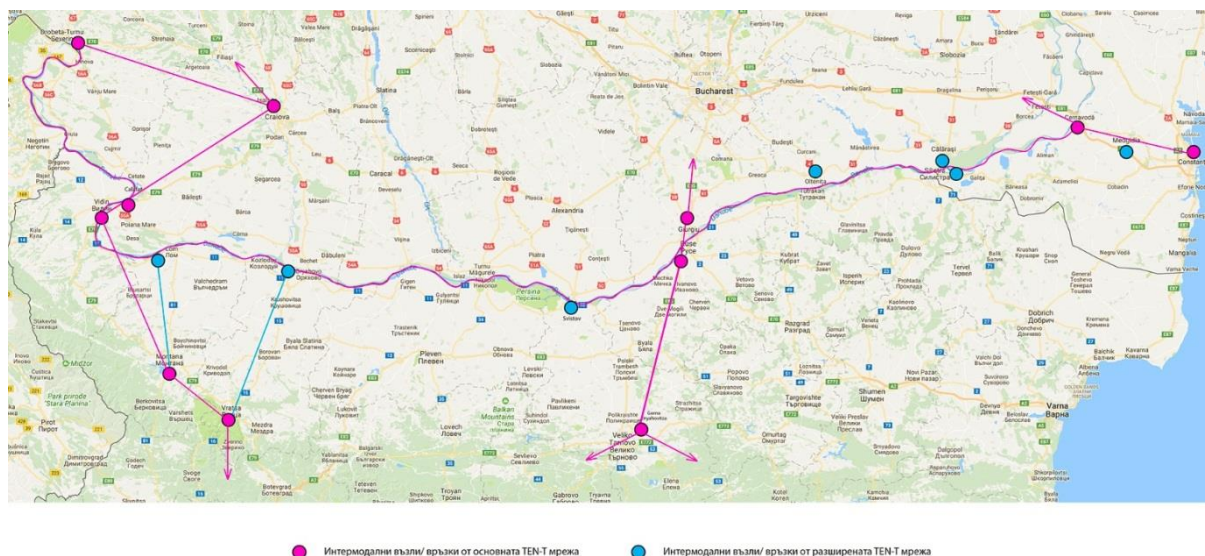


Таблица 91. Вариант 2. Интермодални връзки за оптимизиране използването на TEN-Тжата в трансграничния регион Румъния-България

Интермодални възли	
Румъния основна TEN-T мрежа	Констанца (морско пристанище)
	Дробета Турну Северин (вътрешноводно пристанище)
	Калафат (вътрешноводно пристанище)
	Гюргево (вътрешноводно пристанище)
	Черна вода (вътрешноводно пристанище)
	Крайова (железопътен терминал)
Румъния Разширена TEN-T мрежа	Кълъраш (вътрешноводно пристанище)
	Меджидия (вътрешноводно пристанище)
	Олтеница (вътрешноводно пристанище)
България основна TEN-T мрежа	Видин (вътрешноводно пристанище - основна)
	Русе (вътрешноводно пристанище - основна; железопътен терминал - основна)
	Горна Оряховица (железопътен терминал - основна)
България Разширена TEN-T мрежа	Лом (вътрешноводно пристанище)
	Оряхово (вътрешноводно пристанище)
	Силистра (вътрешноводно пристанище)
	Свищов (вътрешноводно пристанище)
Интермодални връзки ежду двете държави	
Сухоземен транспорт (железопътен и автомобилен) - Крайова - Калафат - Видин - Монтана - Враца	
Сухоземен транспорт (железопътен и автомобилен) - Горна Оряховица - Русе - Гюргево	

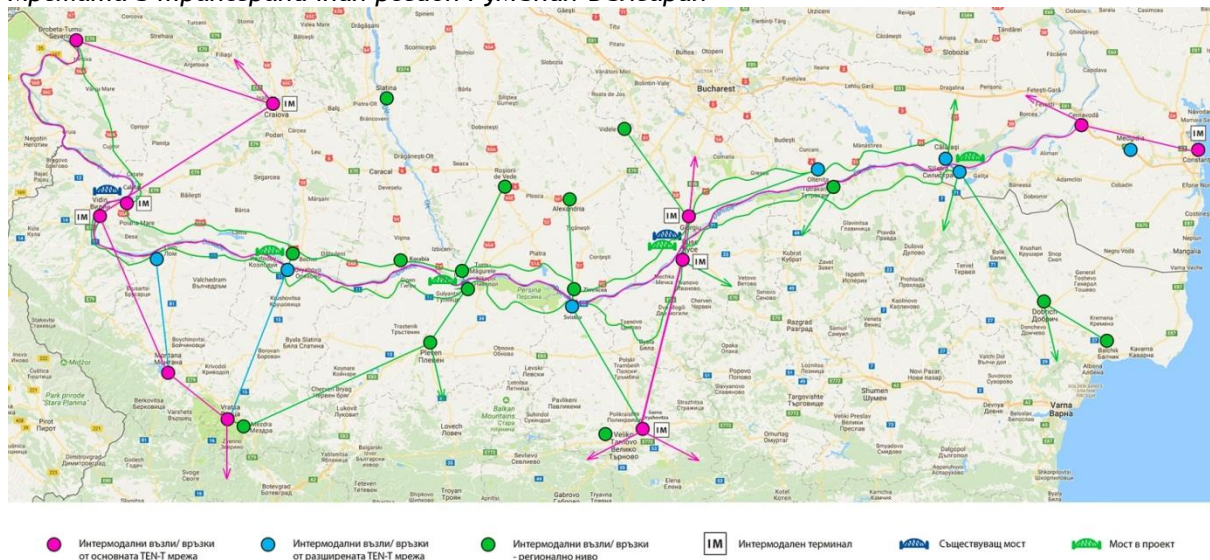
#### 4.2.3.3. Вариант 3





- Във вариант 3 са включени обекти на три нива:
- Интермодални възли/ връзки, включени в обхвата на основната TEN-T мрежа;
  - Интермодални възли/ връзки, включени в обхвата на разширената TEN-T мрежа;
  - Интермодални възли/ връзки - регионално ниво, определени съобразно разработения модел на териториалното развитие на трансграничния регион Румъния-България<sup>125</sup>.

Схема 104. Вариант 3. Интермодални възли/връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България



В трансграничния регион няма първостепенни възли/връзки (TEN-T 0), като най-близките са Букурещ (Румъния) и София (България).

Интермодални възли/ връзки от основната TEN-T мрежа са: второстепенни и третостепенни.

Второстепенните възли се определят от Европейската Комисия като кръстовища или разклонения, в ядрото на всеобхватни мрежи, градове (от регионално значение) и/или които имат мултимодални връзки. Второстепенни възли в обхвата на трансграничния регион има само на територията на Румъния - Констанца и Крайова.

Третостепенните възли са разпределени както по течението на река Дунав, така и във вътрешността на трансграничния регион - това са центровете на окръзи/области. Съществуващите третостепенни възли се определят като градски райони, излизащи извън административните граници (градове от регионално или окръжно значение и др.), в които има публични и частни институции и/или имат мултимодални връзки. В обхвата на основната TEN-T мрежа, такива са: Дробета Турну-Северин, Калафат, Гюргево, Черна Вода и Крайова (Румъния) и Видин, Русе, Горна Оряховица (България).

<sup>125</sup> Общата стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничния регион Румъния-България



Интермодални възли/ връзки, включени в обхвата на **разширената TEN-T мрежа**. Това са: вътрешноводните пристанища Кълъраш, Меджидия, Олтеница (Румъния) и Лом, Оряхово, Силистра, Свищов (България). Широкообхватната TEN-T мрежа е мултимодална мрежа с относително висока плътност, която осигурява достъп до всички региони на ЕС, с което да се подпомогне тяхното икономическо, социално и териториално развитие. Нейното планиране се базира на редица общи критерии (напр. прагове за обем на терминалите и нужди във връзка с достъпността). Проектите във връзка с широкообхватната мрежа следва да бъдат завършени до края на 2050 г.

Интермодални възли/ връзки - **регионално ниво** са определени съобразно разработения модел на териториалното развитие на трансграничния регион Румъния - България<sup>126</sup>.

Таблица 92. Вариант 3. Интермодални връзки за оптимизиране използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България

	Интермодални възли
Румъния основна TEN-T мрежа	Констанца (морско пристанище)
	Дробета Турну Северин (вътрешноводно пристанище)
	Калафат (вътрешноводно пристанище)
	Гюргево (вътрешноводно пристанище)
	Черна вода (вътрешноводно пристанище)
	Крайова (железопътен терминал)
Румъния Разширена TEN-T мрежа	Кълъраш (вътрешноводно пристанище)
	Меджидия (вътрешноводно пристанище)
	Олтеница (вътрешноводно пристанище)
Румъния Регионално ниво (ниво 2)	Слатина
	Александрия
Румъния Регионално ниво (ниво 3)	Мангалия
	Бекет (вътрешноводно пристанище, автомобилен транспорт)
	Турну Мъгуреле (вътрешноводно пристанище)
	Зимнича (вътрешноводно пристанище, автомобилен транспорт)
	Каракал (автомобилен / железопътен транспорт)
	Рошиории де Веде (автомобилен / железопътен транспорт)
България основна TEN-T мрежа	Видин (вътрешноводно пристанище - основна)
	Русе (вътрешноводно пристанище - основна; железопътен терминал - основна)
	Горна Оряховица (железопътен терминал - основна)

<sup>126</sup> Общата стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничния регион Румъния-България



<b>България Разширена TEN-T мрежа</b>	Лом (вътрешноводно пристанище)
	Оряхово (вътрешноводно пристанище)
	Силистра (вътрешноводно пристанище)
	Свищов (вътрешноводно пристанище)
<b>България Регионално ниво (ниво 2)</b>	Плевен
	Велико Търново
	Добрич
<b>Регионално ниво (ниво 3)</b>	Балчик

## 4.3. Изводи и препоръки

### 4.3.1. Обосновка на избора на най-ефективен вариант

Общото между трите варианта, че допринасят за развитието на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България. Важно условие и при трите варианта е преодоляването на пречките, идентифицирани и в двете страни:

- организационни проблеми - липса на комуникация между партньорите, неясни отговорности;
- технически трудности - липса на пристанищните съоръжения;
- трудности на инфраструктурата - различни механизми в областта на железниците;
- оперативни затруднения - проблеми, свързани с информационни услуги, неясност на операции, протичащи в транспортната верига;
- икономически и финансови трудности - цените на манипулационните дейности и съхранение на стоките, организацията на цените между инфраструктурата и терминала;
- политически трудности - липса на легализация на интермодалната транспортна политика.

В този контекст трябва да бъде търсена възможността за развитие на двустранните отношения в румънско-българския трансграничен регион.

В момента, в трансграничния регион се осъществява в малки обеми директен обмен на стоки, туристическите пътувания са незначителни.

Въпреки откриването на втори мост над река Дунав, товарният транспорт и туризмът нямат значително увеличение.

Трансграничния регион Румъния и България, свързан най-вече с река Дунав, е много слабо експлоатирана, както от икономическа гледна точка, така и от туристическа гледна точка.

Основните причини са: лошата инфраструктура, липсата на участие на



местните и регионалните власти, липсата на финансиране на големи инфраструктурни проекти.

От трите варианта най-добър от гледна точка на инфраструктурна обезпеченост, икономически и социални ползи за населението, подобряване състоянието на околната среда е Вариант 3.

Съществената разлика е в обема на финансовите ресурси, които са необходими за неговата реализация. При реализиране на Вариант 3 е необходимо прилагането на публично - частни партньорства и осигуряването на финансиране чрез други механизми.

С оглед разработването на Стратегия за устойчиво развитие за развитие 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“, се препоръчва Вариант 3. Необходимо е тя да бъде съобразена с дългосрочния времеви хоризонт за цялостното изпълнение.

Определените интермодални връзки включват следните елементи на инфраструктурата: изграждане на мостове над река Дунав; изграждане на интермодални терминали и точки за модален трансфер; изграждане на индустриални зони и транспортна инфраструктура, свързваща интермодални възли и индустриалните зони.

### ***Фактически, икономически и финансов анализ на вариантите***

#### **Вариант 1.**

Вариант 1, включва интермодални връзки от основната TEN-T мрежа, чиято цел е развитието на инфраструктурата за реализиране на безпрепятствени връзки, които ще позволят предоставянето на ефективни и качествени транспортни услуги за гражданите и икономическите оператори. Очаква се тази мрежа да бъде завършена до края на 2030 г.

При Вариант 1 интермодалните връзки са в Констанца, Гюргево, Крайова, Калафат (Румъния) и Видин, Русе, Горна Оряховица (България).

Възможността за свързаност в трансграничния регион Румъния-България остава като инфраструктура на ниво съществуващите два моста над река Дунав - Видин/Калафат и Русе/Гюргево.

Осъществяването на интермодалните връзки е основно чрез развитие на сухоземния и водния транспорт, осъществяван по следните направления в рамките на трансграничния регион:

- Крайова - Калафат - Видин - Монтана - Враца;
- Горна Оряховица - Русе - Гюргево;



- Вътрешноводни пътища - река Дунав с пристанища (Дробета Турну Северин; Калафат; Гюргево; Черна вода (Румъния) и Видин, Русе (България))
- връзката с Черно море - пристанище Констанца

Голямо предимство на Вариант 1 е, че за обектите, включени в основната TEN-T мрежа е осигурено финансиране чрез Механизма за свързване на Европа (МСЕ).

## Вариант 2.

Вариант 2, включва интермодални връзки от основната и разширената TEN-T мрежа. Чрез нея се осигурява по-добра свързаност в рамките на трансграничния регион Румъния-България, което води до подобряване икономическото и социално развитие на региона.

Ясна е времевата рамка за изграждането на мрежата - трябва да бъде завършена до края на 2050 година, което е един много дълъг хоризонт и е голяма вероятността да настъпят промени в обхвата ѝ, на база реалните условия за изпълнение на инвестиционни проекти.

При Вариант 2 интермодалните връзки са в Констанца, Гюргево, Крайова, Калафат, Кълъраш, Меджидия, Олтеница (Румъния) и Видин, Русе, Горна Оряховица, Лом, Оряхово, Силистра, Свищов (България).

Силната страна на Вариант 2, че възможностите за развитие се концентрират към развитие на най-екологосадиращите видове транспорт (железопътен и воден). Съществен недостатък е транспортната изолираност на вътрешната част на региона.

При Вариант 2. възможността за свързаност в трансграничния регион Румъния-България остава като инфраструктура на ниво съществуващите два моста над река Дунав - Видин/Калафат и Русе/Гюргево, като се предвижда изграждане на трети мост между Силистра - Кълъраш.

Осъществяването на интермодалните връзки е основно чрез развитие на сухоземния и водния транспорт, осъществяван по следните направления в рамките на трансграничния регион:

- Крайова - Калафат - Видин - Монтана - Враца;
- Горна Оряховица - Русе - Гюргево;
- Вътрешноводни пътища - река Дунав с пристанища (Дробета Турну Северин; Калафат; Гюргево; Черна вода, Кълъраш, Меджидия, Олтеница (Румъния) и Видин, Русе, Лом, Оряхово, Силистра, Свищов (България));
- Връзката с Черно море - пристанище Констанца.

Предимство на Вариант 2 е, че за обектите, включени в основната и разширената TEN-T мрежа е осигурено финансиране чрез Механизма за свързване на Европа (МСЕ).





### Вариант 3.

Вариант 3. включва интермодални връзки от основната и разширената TEN-T мрежа, както и местни полюси на развитие (ниво 2 и ниво 3), които имат възможност да се превърнат в точки за имодален трансфер. Чрез Вариант 3 се постига най-добра свързаност в трансграничния регион, включително се преодолява и изолацията на вътрешната част на региона. Предимство е възможността за подобряване свързаността между двойки градове, разположени от двете страни на река Дунав.

При Вариант 3. интермодалните връзки или точки за модален трансфер са в Констанца, Гюргево, Крайова, Калафат, Кълъраш, Меджидия, Олтеница, Слатина, Александрия, Мангалия, Бекет, Турну Мъгуреле, Зимнича, Каракал, Рошиории де Веде (Румъния), и Видин, Русе, Горна Оряховица, Лом, Оряхово, Силистра, Свищов, Плевен, Велико Търново, Добрич, Балчик (България).

Предимство при реализиране на Вариант 3 е търсенето на възможност за реализиране на интермодален транспорт.

При Вариант 3. възможността за свързаност в трансграничния регион Румъния-България остава като инфраструктура на ниво съществуващите два моста над река Дунав - Видин/Калафат и Русе/Гюргево, като се предвижда изграждане на нови мостове между Силистра/Кълъраш, Никопол/Турну Мъгуреле, Орхово/Бекет. При Вариант 3 се предвижда и изграждане на нов мост Русе-Гюргево, чрез прилагане механизмите на публично - частното партньорство.

При Вариант 3. се предвижда изграждане на интермодални терминали и/или точки за модален трансфер в Румъния: Калафат, Гюргево, Констанца (ориентирани приоритетно към товарния транспорт) и Корабия, Турну Мъгуреле, Олтеница, Кълъраш (ориентирани към туристическите потоци). В България се запазва броят на предвидените интермодални терминал за изграждане: Видин, Русе и Горна Оряховица.

При Вариант 3 вътрешноводния път - река Дунав е с най-добро покритие от пристанища, като и се осигурява добра свързаност чрез мостове и фериботни връзки. Пристанциата след извършване на реконструкция и модернизация ще продължат да изпълняват функцията си на интермодални връзки.

При Вариант 3. от особена важност е реализирането на проект за довършване изграждането на Дунавския панорамен път, както от българска, така и от румънска страна, който ще има основно функцията за движение на хора.

При Вариант 3. сериозно е застъпен железопътния транспорт и автомобилния транспорт, вкл. и с изграждане в българската част на автомагистрала „Хемус“, както и с връзки към нея, за осигуряване на безопасно придвижване.



Две са основните трудности за реализиране на Вариант 3: дългия времеви хоризонт, както и недостатъчния финансов ресурс, за изграждане на всички обекти, които са предвидени в него. Но при Вариант 3, следва да бъдат използвани възможностите на други източници на финансиране и насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт.

Материализирането на варианта се основава на интеграцията на следните интервенции, чиито цели са както следва:

- Повишаване на конкурентоспособността в трансграничния регион чрез повишаване степента свързаност с транспортната и енергийна система на Европейския съюз, осъществено чрез операции, визиращи подобряване на корабоплаването по Дунав и модернизацията пристанищната инфраструктура;
- Укрепване на икономическата, социална и териториална сплотеност чрез развитие на градската мрежа в трансграничния регион, постигнато чрез операции за възстановяване на градовете и за подобряване на връзките между градовете и селските райони в своя район на влияние;
- Обезпечаване на устойчиво развитие на трансграничния регион, чрез оползотворяване на природния и културен потенциал, чрез операции за защита, възстановяване или екологично възстановяване на Дунав, съпроводени от мерки за борба с отрицателните ефекти, генерирани от промените в климата.

Във Вариант 3. намират отражение и стратегически пространствени направления за периода 2014 г. - 2045 г., необходими за развитие на трансграничния регион:

Полицентричният модел се основава на формулирането и внедряване на пространствени транснационални и трансгранични политики, проследявайки развитието и укрепването на жизнеспособна транспортна мрежа. Интервенциите могат да допринесат за повишаване конкурентоспособността на местната икономика и до подобряване качеството на живот, свързан с развитието на инфраструктурата, опазване на околната среда и безопасността на транспорта.

### ***Прогнози за въздействието върху околната среда***

В резултат и на трите Варианта ще бъде постигнато подобряване на състоянието на околната среда.

При Вариант 1. и Вариант 2. ще се получи дисбаланс при подобряване на факторите, влияещи върху параметрите на околната среда, защото вътрешните части на региона остават сравнително изолирани.

При Вариант 3. ще се постигнат най-високи показатели, поради реализирането на по-голям брой обекти и териториалната балансираност на мрежата.

Въздействието върху околната среда е разгледано според етапа на



изпълнение на инвестиционните проекти, включени в мрежата.

## По време на строителство

Емисиите по време на строителството са неорганизиран и са свързани с различни видове пътни и железопътни работи, преди полагане на основата на транспортните отсечки, предвидени в ИТС за новите транспортни трасета. Емисиите са свързани със следните видове строителни дейности: изкопни работи за премахване на съществуващата настилка/призма или подготовка на основата на транспортната отсечка; товарене и транспорт на излишните материали до депо; разтоварване на излишните материали; товарене и разтоварване на инертни материали върху временни площадки по трасето на пътя/коловоза; обратно засипване с чакъл и филц при полагане на основата на пътя/призмата; влагане, разстилане и уплътняване на инертните материали на пътя. При новите трасета, като при строителството на новите транспортни участъци, допълнително ще се отстрани хумусния хоризонт и ще депонират изкопни земни маси, ще се извърши оформяне и обратно засипване за създаване на настилка за леглото/призмата на пътя.

При тези процеси ще се емитира прах с различен фракционен състав, поради използването на машини за отстраняване на пътната настилка или горния почвен слой, булдозери, челни товарачи и пр. Използването на такива машини ще е свързано и с изхвърлянето на отработени газове, в чийто състав основните типове емитирани замърсители: азотни оксиди; летливи органични съединения; метан; въглероден оксид; въглероден оксид; диазотен оксид; серен диоксид; амоняк; кадмий; олово; полициклически ароматни въглеводороди; диоксини и фурани; както и частици (сажди) при изгаряне на дизелово гориво. Количеството на отделяния прах, в този случай зависи от много фактори, основните от които са: пътна настилка, скорост на транспортното средство, трафика на МПС, времето и др. При влагане, разстилане, подравняване и пр. на инертни материали (баластра, трошляк, пясък и пр.) емисиите са също от прах и отпадъчни газове от двигателите с вътрешно горене на земекопната техника и транспортните средства.

При изграждането на мостови съоръжения, виадукти, отводняване и пр., както и при строителството и прокопаването на тунели се очаква депониране на големи количества земни маси и съответно емитиране на прах с различен фракционен състав. Праховите частици с размери над 10 (25)  $\mu\text{m}$  в зависимост от метеорологичните условия ще се утаяват на около 20 - 50 м от трасето, а по малките ще се разсейват в околната среда и ще бъдат отмитвани или утаявани след коагулация и уедряване на сравнително по-големи разстояния. По-малките фракции на праха, включително тези с респираторен размер (2-10 микрона) ще бъдат засегнати от турбулентията на въздушните маси в приземния слой и ще бъдат разсеяни в атмосферата.

Подготовката, полагането и подравняването на асфалтови настилки са свързани с разтапяне на битум, подготовка на асфалтовите смеси, тяхното полагане и подравняване с машини. При тези процеси се отделят основно пари на различни въглеводороди (в т.ч. летливи органични съединения,



полициклични ароматни въглеводороди, устойчиви органични замърсители, диоксини и фурани и полихлорирани бифенили). Емисиите при полагане на асфалтовата смес върху пътното платно се отделят емисии на летливи органични съединения (ЛОС) и полициклични ароматни въглеводороди (ПАХ). В последните са включени: Benz( $\alpha$ )pyrene, Benzo(b)fluoranthene, Benzo(ghi)perylene, Benzo(k)fluoranthene, Fluoranthene, Indeno (1,2,3-c,d) perylene.

Периодът на строителните работи при проектите на пътни и железопътни отсечки с предвидени нови трасета, строителството ще продължи няколко години. Въпреки това замърсяването на атмосферния въздух през този период ще бъде незначително, разположено в ивица (почти в сервитута) около транспортната отсечка и следователно в локален мащаб, без значително въздействие върху останалите компоненти на околната среда.

### **По време на експлоатация**

В количествено отношение емисиите на вредни вещества зависят от интензивността на трафика и от дължината на транспортната отсечка.

Емисиите от пътния трафик водят до основно натоварване на приземния въздух (определено от интензивността на автомобилния поток), с висока концентрация в отсечките около транспортните възли, които за страната са гъсто населени райони. Но освен замърсяването, което те ще причинят около пътното трасе вследствие увеличените емисии, от тях се очаква и положителен ефект, поради поемането и извеждането на пътния трафик извън населените места и жилищните зони, както и намаляването на задръстванията на непригодената за такъв трафик градска пътна мрежа. Изграждането на тези пътни отсечки ще подобри скоростта за придвижване в страната, като в същото време ще доведе до увеличаване на безопасността и намаляване на пътните автопроизшествия. Резултат от на Вариант 3 ще бъде и намаляването на процента от времето за придвижване на автомобилите на ниски обороти и престой в задръствания, което ще намали и емисиите на парникови газове при един и същ годишен пробег на автомобилния парк.

Съществено значение ще окаже и използването на интермодалния транспорт (товарен и пътнически), съчетавайки екологодящите му форми: железопътен и воден.

### **Прогнози за безопасност и сигурност**

Проектирането и строителството на нови транспортни връзки според европейските стандарти води до подобряване на безопасността по пътищата, съответно чрез защитата на критични инфраструктурни елементи. С развитието на мрежата се очаква да се въведат международните и европейските стандарти за безопасност и сигурност на всички видове транспорт и да се засили наблюдението на тези стандарти в трансграничния регион Румъния-България. Оптимизирането на TEN-T мрежата чрез укрепването на интермодалните връзки ще допринесе за подобряване на сигурността в транспортна система ще



има положителен ефект върху търсенето на транспортни услуги на национално, регионално и европейско ниво. Този приоритет е в съответствие с насоките на Европейската транспортна политика за сигурност и защита на живота и здравето на участниците в движението.

### **Социални прогнози**

Движението на стоки от производителя до купувача с различни средства за транспорт, както и туристическите дейности / пътувания на хора, допринася за икономическия и социален прогрес, за развитието на международните отношения.

Едно от предизвикателствата е броят големи градове в териториалната структура на трансграничния регион в който има само два града с повече от 300 000 жители: Крайова и Констанца.

Друг проблем при мрежата от населени места е упадъкът на градските центрове - много от които са монофункционални градове, особено по течението на река Дунав - вследствие на упадъка в промишлеността. Това доведе до значително обезлюдяване и демографски промени, като голяма част от младата работна сила мигрира към по-големите градове в Румъния и България или дори към други държави.

Прогнозите за икономическото развитие на региона са свързани с подпомагане на производствения процес; по-активно навлизане в обръщение на суровини, материали; премахване на икономическа изолация чрез увеличаване на международната търговия; стимулиране на вътрешния и международния пазар, като реализира постигането на баланс на пазара по отношение на цените; стимулиране на частна инициатива за развитие на бизнеси, свързани с транспорта; мобилизация на капацитета на обработка; насърчаване на специализацията на производството чрез стимулиране на международната търговия; разширяване на производствените процеси.

Социалните прогнози са свързани с подобряване качеството на живот, осигуряване на заетост както по време на строителство, така и при експлоатация на изградените интермодални връзки/ възли; повишаване доходите на населението; подобряване на достъпа до медицински грижи и взаимна помощ в по-отдалечени зони или при бедствие и др.

#### **4.3.1.1. Изграждане на мостове над река Дунав**

Първо важно решение за подобряване и оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България е изграждането на нови мостове над река Дунав.

През 2014 г. е подписан Меморандум за разбирателство между правителството на Република България и правителството на Румъния относно извършване на проучвания за изграждане на нови мостови съоръжения на река Дунав, като е даден приоритет на пътните мостове над река Дунав при





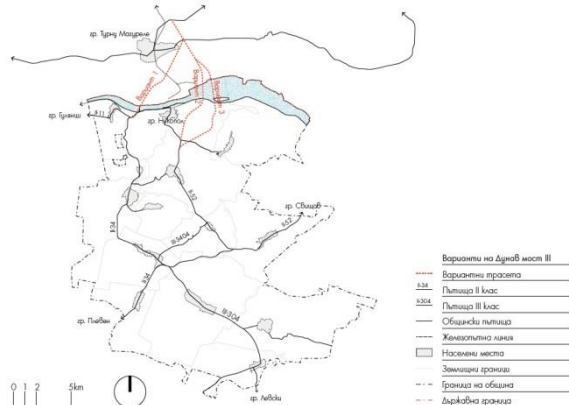
Никопол (БГ) - Турну Мъгуреле (РО) и Силистра (БГ) - Кълъраш (РО).

Изграждане на нов мост над река Дунав се очаква да възлезе на около 250 милиона евро.

## ПЪТЕН МОСТ НА РЕКА ДУНАВ ПРИ НИКОПОЛ (БГ) - ТУРНУ МЪГУРЕЛЕ (РО)

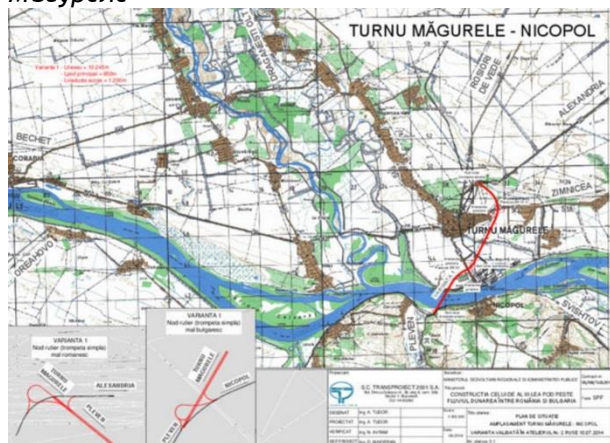
Приключен е първи етап на предпроектно проучване. Мостът е предвиден за автомобилен транспорт.

Схема 105. Вариантни трасета мост при Никопол - Турну Мъгуреле<sup>127</sup>



Предимство на изграждане на ново свързващо съоръжение е, че намира по средата между мостовите в Калафат и Гюргево, покривайки по този начин голяма площ на територия на трансграничния регион. В румънската част мостът ще бъде свързан чрез съществуващата железопътна линия между Турну Мъгуреле и Рошиори де Веде, който се намира на Европейския коридор Рейн-Дунав. В българската част мостът ще се свързва с 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, като от Плевен се свързва със София чрез европейски път E83 и бъдещата магистрала „Хемус“.

Схема 106. Трасе на мост при Никопол - Турну мъгуреле<sup>128</sup>



Изграждането на моста ще осигури използването на река Дунав през цялата година и ще бъде преодолян проблемът със сезонността на плавателния

<sup>127</sup> Интегриран план за градско възстановяване и развитие на град Никопол

<sup>128</sup> [http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256\\_nikopol\\_-\\_turnu\\_mugurele\\_i\\_silistra\\_-\\_kulurash\\_sa/?ref=miniurl](http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256_nikopol_-_turnu_mugurele_i_silistra_-_kulurash_sa/?ref=miniurl)  
<https://www.24chasa.bg/novini/article/4251559>



път. За целта е необходимо съоръжението да отстои на 20.5 м над високи плавателни води.

Основен недостатък, поставящ под въпрос целесъобразността на инвестицията е лошото състояние на свързващата инфраструктура, която изисква големи инвестиции в пътната, железопътната и пристанищната инфраструктура и се явява основна бариера за развитие на товарния и пътнически трафик.

Но при изработване на задължителните за големи инвестиционни проекти анализ разходи-ползи, сериозно отражение ще даде относително ниската гъстота на населението в румънската пътна част и трайно нарастващите миграционни процеси в българската част. Община Турну Мъгуреле / област Телеорман е сравнително бедна, със слабо индустриалното развитие, населението е с ниската покупателна способност. Идентична е ситуацията и в Община Никопол.

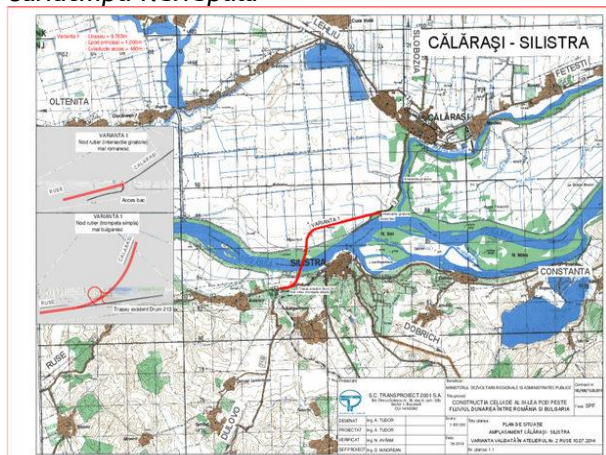
Изграждане на моста ще доведе до значително подобряване на транспортната достъпност и ще даде тласък в икономическото съживяване на района.

Стойността на инвестицията за проектиране и строителство е 357 012 582 лв. без ДДС. Периода на изпълнение е от 2029 - 2033 г., като финансирането е възможно да бъде осигурено от национален фонд, заеми от международни финансови институции или публично - частно партньорство.

### ПЪТЕН МОСТ НА РЕКА ДУНАВ ПРИ СИЛИСТРА (БГ) - КЪЛЪРАШ (РО)

Приключен е първи етап на предпроектно проучване. Мостът е предвиден за автомобилен транспорт, въпреки, че има разработени варианти за изграждането на комбиниран мост за пътен и железопътен транспорт.

Схема 107. Място за изграждане на нов мост Силистра-Кълъраш<sup>129</sup>



Сериозното предимство на моста Силистра - Кълъраш е, че улеснява транзитните потоци от вътрешността на страната, Турция и близкия Изток, които имат направление от/към Източна Румъния, Молдова, Украйна, Русия, Естония, Литва, Латвия, Беларус и др. В румънската част на 25 км отстои магистрала А 2, има директен достъп чрез европейския път Е584 към северната зона на Румъния и към Република Молдова и Украйна.

<sup>129</sup> [http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256\\_nikopol\\_-\\_turnu\\_mugurele\\_i\\_silistra\\_-\\_kulurash\\_sa/?ref=miniurl](http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256_nikopol_-_turnu_mugurele_i_silistra_-_kulurash_sa/?ref=miniurl)  
<https://www.24chasa.bg/novini/article/4251559>



Чрез мостовото съоръжение може да се осигури по-бърз и по-лесен достъп до българското Черноморие и до Мала Азия, особено за зоната на север и изток на Румъния, Република Молдова и Украйна.

Реализиране на нов мост над река Дунав ще има положително влияние върху активизиране на трафика в района, което от своя страна ще доведе до икономическо съживяване и разкриване на нови работни места и просперитет. Очаква се значително нарастване на интензивността на движението по основните артерии.

В района има по-висока гъстота на населението: Кълъраш - около 100 000 души, а Силистра - 32 400 души.

Сред недостатъците е, че връзката между Силистра и Кълъраш и други части на България, респективно Румъния, се осъществява по националните пътища, тъй като не съществуват европейски пътища, които да преминават през региона. Разстоянието между Силистра и магистрала А2 (ненапълно изградена) в България е сравнително голямо - 125 км.

За ефективното функциониране на съоръжението е необходимо изграждането на път I-7 (Силистра-Шумен-Ямбол-ГКПП Лесово), както и модернизация на съществуващата ж.п. линия Самуил-Силистра (отклонение от IX главна линия Русе-Варна), с дължина 70 км, за подобряване на експлоатационните ѝ възможности.

И в българската и в румънската част икономиката не е много развита, но е с по-добри показатели, в сравнение с Никопол-Турну Мъгуреле.

Прогнозите са за икономическо съживяване и оползотворяване на потенциала от урбанизирани територии между Силистра и Айдемир за реализиране на необходимите производствено-складови и обслужващи дейности. Очакванията на местната общност са, че след изграждане на моста, ще се развият трансграничните комуникации и ще утвърдят град Силистра като сериозен транспортен център в тази част на страната.

Стойността на инвестицията за проектиране и строителство е 267 759 437 лв. без ДДС. Периода на изпълнение е от 2030 - 2034 г., като финансирането е възможно да бъде осигурено от национален фонд, заеми от международни финансови институции или публично - частно партньорство.

### **ПЪТЕН МОСТ НА РЕКА ДУНАВ ПРИ РУСЕ (БГ) - ГЮРГЕВО (РО)**

Един от най-важните проекти, които имат сравнително по-висока степен на готовност е изграждането на нов мост при Русе - Гюргево. През последните години, въпреки отварянето на Дунав мост 2 Видин - Калафат, трафикът по първия мост, свързващ двете страни, непрекъснато нараства. При наличието на сегашната степен на пряк трансфер на товари до Румъния и България, както и непрестанното силно нарастване на обществения и товарния транспорт по този





маршрут, е необходимо незабавно да се изгради нов мост на този важен транспортен възел, в съответствие с развитието на региона.

България и Румъния заедно с Европейския съюз са постигнали съгласие да дадат най-висок приоритет на този проект.

Схема 108: Вариант за решение на новия мост Русе - Гюргево<sup>130</sup>

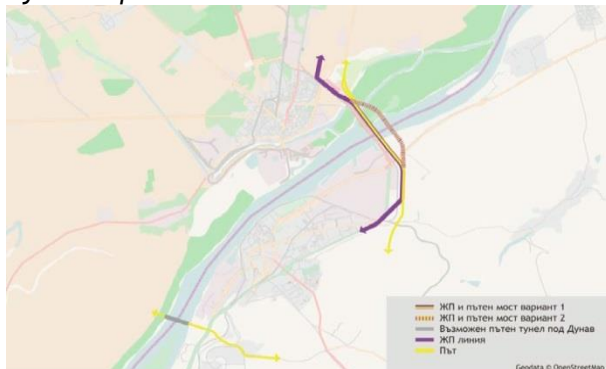
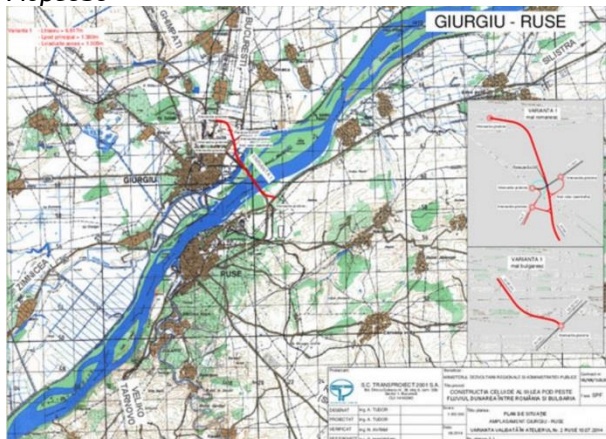


Схема 109. Схема на новия мост Русе - Гюргево<sup>131</sup>



на България в периода до 2030 г. е предвидено мостът да бъде предназначен за автомобилен транспорт.

Прогнозните технически параметри на съоръжението за единия вариант са: обща дължина от около 3.5 км, от които само 900 м ще са над водата (750 м над основната река и 150 м над страничен приток); ширина около 30 м (за 2 x 2 ленти шосе и 2 ж.п. линии). За осъществяване на транспортните връзки е необходимо да се изградят допълнителни автомобилни трасета и ж.п. линия, като за румънската страна е необходимо изграждането на нова ж.п. гара.

На североизток от Гюргево трябва да се разположи изход от новата магистрала и то по начин, който гарантира пряк достъп до вече определения и частично съществуващ околоръстен път около Гюргево. На север от моста може да се разположи нова ж.п. гара, като по този начин ще се предложат

<sup>130</sup> Еврорегион Русе-Гюргево - оперативни решения, мастерпланинг за интегрирано управление на възможностите за развитие

<sup>131</sup> [http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256\\_nikopol\\_-\\_turnu\\_mugurele\\_i\\_silistra\\_-\\_kulurash\\_sa/?ref=miniurl](http://gradat.bg/bgprojects/2015/01/26/2460256_nikopol_-_turnu_mugurele_i_silistra_-_kulurash_sa/?ref=miniurl)  
<https://www.24chasa.bg/novini/article/4251559>



връзки между международния бърз влак и местната градска железница (трамвай); могат да се изградят и паркинги, на които гостите на града да оставят автомобилите си и да ползват обществения транспорт.

За Русе е необходимо да се изгради изход от магистралата точно след моста, за да се предложи лесен достъп до различните промишлени обекти наоколо. Освен това ще е нужно да се изгради обходна връзка изток-запад, за да се намали натовареният трафик през града. За да може високоскоростният влак да спира на съществуващата гара в Русе, трябва да се направи обходна ж.п. връзка на юг от Русе.

По предварителни изчисления стойността на моста е 267 759 437 лева без ДДС, като е възможно да се търси комбиниране на източниците на финансиране (напр. национален фонд или заеми от международни финансови институции) или различни преки инвестиции от частния сектор. Към момента най-приемлив е варианта за реализиране на публично-частно партньорство. Предвиденият период за изпълнение е 2029 г. - 2033 г.<sup>132</sup>

#### ПЪТЕН МОСТ НА РЕКА ДУНАВ ПРИ ОРЯХОВО (БГ) - БЕКЕТ (РО)

Извършени са предварителни проучвания за изграждане на пътен мост за автомобилен транспорт на река Дунав при Оряхово-Бекет, но това е съоръжение, при което има най-много проблеми, свързани със свлачища и нуждата от изграждане на допълнителна обслужваща инфраструктура. Периодът за реализиране на такъв проект е предвиден за 2029 г. - 2034 г., като стойността на самото съоръжение е с прогнозна стойност от **357 012 582 лв. без ДДС.**

#### 4.3.1.2. Изграждане на интермодални терминали

**Второ решение** за подобряване и развитие на отношенията между двете области от двете страни на Дунава за оптимизиране на използването на TEN-T мрежата в трансграничния регион е изграждането на интермодални терминали.

В Румъния предвижда се развитието на интермодални терминали в петте големи града, разположени по протежение на границата:

- град Калафат, окръг Долж (18 507 души);
- град Корабия, окръг Олт (18 239 души);
- Турну Мъгуреле, окръг Телеорман (29 974 души);
- град Гюргево окръг Гюргево, (69 051 души);
- град Кълъраш, окръг Кълъраш (77 576 души).

Пристанищата на тези градове са назад по отношение на инвестиции, капацитет на оперативност, специфични атракции за туристическата индустрия.

В трансграничния регион Румъния-България инвестициите са очаквани, но икономическата ситуация не е много добра. Възможността за развитие е

<sup>132</sup> Интегрирана транспортна стратегия на България в периода до 2030 г.,





изграждането на интермодални терминали, което ще даде нов тласък на регионалното развитие, насърчавайки инвестициите в местната икономика и туризма.

В Генералния Мастер План на Румъния е предвидено изграждането на национален интермодален терминал в Крайова, с прогнозна цена от около 35 милиона евро и два три-модални терминала в Калафат/Видин и Гюргево/Русе).

Инвестициите в тези три-модалните терминала ще бъдат много по-ниски, отколкото изграждането на нови мостове над река Дунав, както и че в тези области вече съществуват мостове над Дунав е голямо предимство.

Друго предимство ще бъде очакването, тъй като изграждането на интермодалните терминали е много по-лесно да се постигне, отколкото изграждането на нови мостове над река Дунав.

В другите три града Корабия, Турну Мъгуреле, Кълъраш (Румъния) може да се постигнат също интермодални платформи, но фокусът следва да бъде насочен към областта на свободното време/туризъм.

Реализация на такива терминали в трансграничния регион Румъния-България ще даде сериозен тласък на местната икономика, както по отношение на инвестициите в бизнес средата, така и на развитието и на местния / регионален туризъм.

В България се предвижда изграждането на три интермодални терминала:

- град Видин, област Видин (55 790 души);
- град Русе, област Русе (161 838 души);
- град Горна Оряховица, област Велико Търново (43 123 души).

В Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. на България е предвидено до 2020 г. да бъде изграден интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе, като част от TEN-T мрежата, като предвидената инвестиция е в размер на близо 22 милиона евро, като моделът на финансиране е НФ или заеми от МФИ и ПЧП. Предвидено е изграждане на интермодални терминали във Видин и в Горна Оряховица.

Като цяло три-модалният транспорт е частен случай на интермодалните превози на стоки, в който единиците за натоварване (камион, ремарке със или без влекач, сменяеми каросерии или контейнер) се преместват или са преместени, според случая, по обществените пътища, по време на първоначалния и / или краен маршрут, а останалата част от транспорта се осъществява с железница или по вътрешни водни пътища или по морски път. По този начин се дефинира в пространството на три-модалния транспорт три големи категории на транспорт, които са необходими и задължителни като терминали в рамките на обхвата на точките на интерес:

- *Железопътен транспорт* - обемът на контейнерните товари в комбиниран трафик по железопътната мрежа е средно 4% от общия обем на



стоките, превозвани с железопътен транспорт и отбелязва непрекъснато намаляване.

- *Автомобилен транспорт* - автомобилният превоз на товари се извършва предимно по републиканската пътна мрежа, като се има предвид ограничения брой километри магистрала и в Румъния и в България, въведени в експлоатация към периода на изготвяне на настоящото предварително проучване.

- *Вътрешни водни пътища* - в Европейския съюз обемът на стоките, транспортирани по вътрешните водни пътища, е сравнително малък, което представлява едва 7% от общия обем на превозваните стоки в Европа в сравнение с автомобилния и железопътния товарен транспорт, който представлява 78% и съответно 15% от общия товарен транспорт. Докато пътните и железопътни мрежи и връзки, обхващат и свързват всички страни и региони в Европа, водната мрежа е с по-малка плътност и е с дължина около 28 000 кв. км. Затова и основната транспортна политика на Европейския съюз е насочена към подобряване на корабоплаването по вътрешните водни пътища по река Дунав.

Местоположение на бъдещите терминали е резултат от анализ и на транзитните маршрути в Румъния и България.

Анализ на тенденциите на регионално и трансгранично развитие Румъния-България през последните години определя като най-добър вариант за оптимизирано използване на TEN-T мрежата, изграждането на двата три-модални терминала в Гюргево и Калафат. Съществуващите терминали в Констанца и Крайова ще продължат да се развиват и утвърждават като ефективно функциониращи интермодални връзки.

В предварителното проучване са представени стратегически най-важните обекти.

### ТРИ-МОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - КАЛАФАТ

Мостът Калафат-Видин е за железопътен и автомобилен транспорт, който свързва градовете Калафат (Румъния) и Видин (България). Мостът е част от Пан-европейски транспортен коридор, свързващ (крайни точки) германския град Дрезден с Истанбул в Турция и град Солун в Гърция.

Схема 110. Мост Калафат-Видин

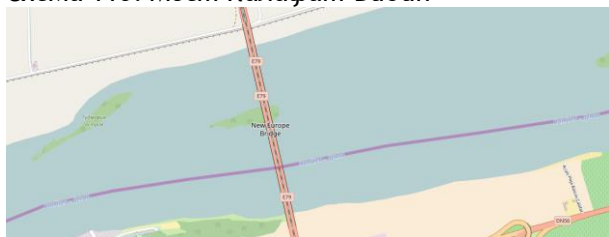


Схема 111. Ситуация на наличните транспортни връзки при моста Калафат-Видин

В същото време мостът при Видин - Калафат има съществено значение не само за развитието в бъдеще на общоевропейския транспортен коридор IV, но и за цялата транспортна ос на Югоизточна Европа и за Трансевропейската мрежата за транспорт, чрез възможностите които дава за



Схема 112. Съществуваща инфраструктура в района на Калафат

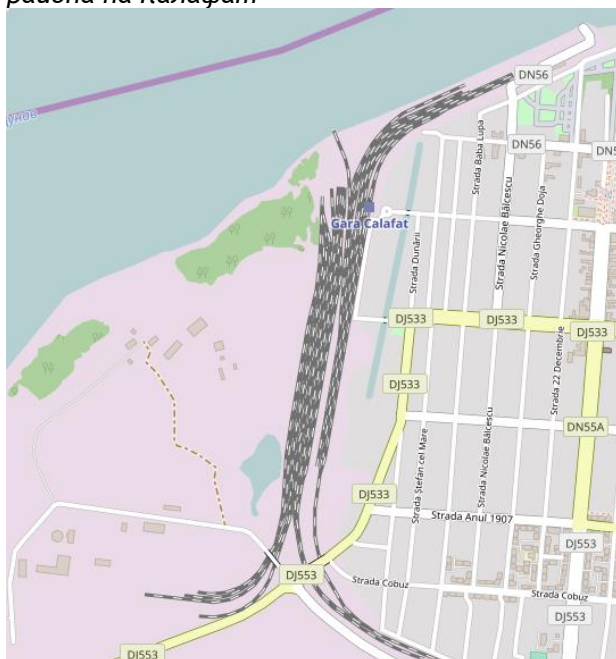


Схема 113. Съществуваща инфраструктура в района на Калафат

постигнето на комбиниран транспорт и за трансфера на обем на товари от автомобилната към железопътната мрежа.

Важно да се отбележи, че преди изграждането на моста за автомобилен и железопътен транспорт, превозът на стоки и хора се извършваше на двата пристанищни терминала Калафат и Видин, както се вижда на фигурите по-долу. Може да се спомене, че в момента, въпреки че пристанищните пространства са все още активни, превозът на товари и хора е изключително ограничен.

От представените схеми е видно, че съществуващата инфраструктура може лесно да бъде възстановена в оптимално функциониране, така че да може лесно да се създаде и трети терминал за транспорт, т.е. корабен терминал.

По този начин зоната Калафат - Видин, ще бъде включена в категорията на мултимодални зони, по-точно три-модален с голямо значение в товарния трафик и трафика за пътниците, имайки в същото време автомобилен, железопътен транспорт и корабен терминал с високо качество. Може да се подчертае и фактът, че морският терминал може да се използва едновременно като център на свободното време и областна туристическа атракция, така че да



гарантира в зоните в близост прехвърлянето на пътниците до точки от туристически интерес и круизни курсове по речната зона като интермодален туристически терминал.

### ТРИ - МОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - ГЮРГЕВО

Мостът на Дружбата Гюргево-Русе е мост над река Дунав, свързващ северния български бряг с южния румънски бряг и съответно градовете Русе и Гюргево.

Схема 114. Схема на функциониращия мост Русе-Гюргево



Мостът е дълъг 2,8 км, и е един от двата моста над река Дунав, заедно с моста при Калафат-Видин, в граничния сектор между Румъния и България, останалите част от движението трафика е поета от фериботи. Той има две платна за автомобилен мост и един за железопътния трафик и тротоари за пешеходци. Централната секция е дълга 85 м и може да се повдигне, за да се позволи преминаването на по-големи кораби.

Въпреки че мостът Гюргево-Русе е пуснат през 1954 г., съществува развитие и на трите вида модален транспорт, автомобилен, железопътен и воден, а това може да се види от снимката по-горе, където много ясно се виждат релсовите области, водни и автомобилни, както и индустриалните зони от двете страни на река Дунав. В същото време може да се види, че в





действителност понятието за три-модален район Гюргево-Русе не е приложимо, тъй като областта е добре обслужвана само от автомобилни транспортни терминали както за товари, така и за хората.

Като се има предвид този факт в румънския граничен район RO-BG, можем да установим следните силни и слаби страни по отношение на трансфера на облака в три-модален.

Схема 115. Железопътна мрежа в района на зона Гюргево



#### А) Железопътен

По отношение на железопътния транспорт може да се види от схемите, че зона Гюргево е много добре обслужвана от железопътни линии. Въпреки всичко това железопътни линии на CFR не са активни или използвани в голямата си част и тук трябва да посочим следните плюсове и минуси.

##### Предимства:

- Наличие на железопътните терминали за товарене на превози;
- Наличие на материална база за контрол и управление на терминал за железопътния превоз на товари;
- Наличието на връзки с пристанищната зона и моста за преминаване над Дунав;
- Наличие на корабостроителница Гюргево;
- Експлоатационни разходи много по-малки за включването в експлоатация на железопътния терминал, в сравнение с изграждането на нов терминал;
- Наличието на Дунав мост осигурява важно предимство при избора на тази област в сравнение с други гранични точки на интерес.

##### Недостатъци:

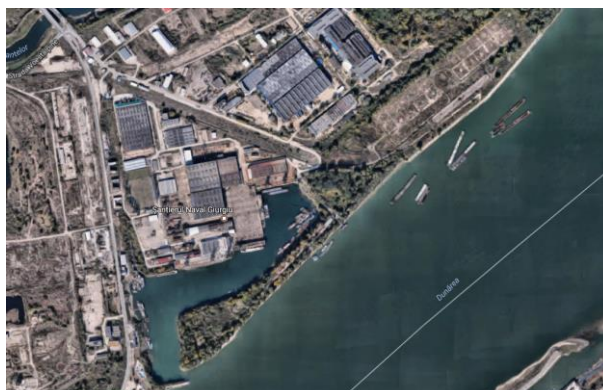
- Железопътните линии повредени от продължително бездействие;
- Остаряла материално-техническа база;
- Значителни разходи за привеждане в действие на инфраструктура на железопътни превози, специфична за три-модален терминал.

#### Б) Корабен

Въпреки че съществуването на моста над Дунав е още от 1954 г., развитието на крайбрежните пристанища имаше важно значение за развитието на град Гюргево, както и за трансграничното пространство, както може да се види и от схемата по-долу.

Схема 116. Пристанищна инфраструктура в град Гюргево





Съществуването на ключови точки в граничния район на Гюргево-Русе, като пристанищното съоръжение за контейнери Дунареан Гюргево, които извършват дейност в пристанище Гюргево, както и в пристанищната корабостроителница Гюргево, предоставя на тази зона добра отправна точка за развитието на корабен терминал в точка, която да бъде включена в Характеристиката на тримодални зони.

В същото време, за да бъде завършен корабният терминал, е необходимо многократна инвестиция, която да доведе до прилагането на следните ключови точки в зоната, които все още не са развити в необходимата степен:

- Пътнически транспорт в граничната зона;
- Местен превоз на товари и не само транзит или транзитна точка на престой;
- Точки за трансфер в зоните за отдых и туристическите райони;
- Прехвърляне на товари и пътници до и от пътища и железопътни терминали.

Най-добрият вариант за румънската част е за реализация на проекти, свързани с терминала в Калафат и басейновата зона Гюргево-Кълъраш, с модернизиране на свързаните железници, улиците, пристанищата и т.н.

Освен двата интермодални терминала Калафат и Гюргево, други три туристически / търговски интермодални платформи следва да се имат предвид, тези на Корабия в окръг Олт, Турну Мъгуреле (евентуално Зимнич) в окръг Телеорман и Кълъраш (евентуално Олтеница) в окръг Кълъраш.

Тези пет интермодални терминали, наред с тези на Констанца и Крайова, могат да допринесат за регионалното развитие на трансграничната зона, като делът на инвестициите е значително по-малък, отколкото за изграждането на нови мостове над Дунав, перспектива, която трябва да бъде взета предвид в дългосрочен план.

## ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - ВИДИН

Изграждането на нов интермодален терминал във Видин, който би могъл да обслужва товаропотока между поне три страни: България (Видинска,



Монтанска и Врачанска област; Румъния (Крайова - Турну Северин) и Сърбия (Зайчар - Бор - Неготин), представлява добра алтернатива за обслужване на значителен обем регионален товаропоток, както и възможност да се генерира нов, с което пък ще се даде възможност да се осигурят нови работни места и да се развие региона като цяло. Изграждането на такъв терминал край Видин, би се характеризирал със стратегическо месторазположение, както в общата зона на привличане, така и между новия мост Дунав 2, пристанището, сегашния ферибот, Ро-Ро терминала, железопътната линия и шосето. С това ще се създаде възможност за развитие на различни схеми за комбинирани превози - технологиите: „шосе - железница“; „хукепак превози или превози с полуремаркета“, превози на сменяеми надстройки, превози на голямотонажни контейнер, РО-ЛА превози и пр., като ще има тясна връзка с пристанищния комплекс и свободната безмитна зона.

Пристанище Видин се характеризира с добре развита инфраструктура, а също така има свободни капацитети за преминаване на транзитни стоки и товари. Има три специализирани кея за товаро-разтоварна дейност и 8 крана. Пристанището се характеризира с пряка железопътна и шосейна връзка с националните транспортни мрежи.

Наред с това наличието на свободна безмитна зона непосредствено до северния пристанищен комплекс би подпомогнало развитието на складовия бизнес като цяло.

Пристанищата Видин и Калафат се намират на разстояние приблизително 1000 м едно от друго, като всяко едно от тях обслужва неговият собствен „национален“ хинтерланд. Това е исторически разбираемо, но не винаги икономически оправдано: при относително неголям трафик отделните национални инвестиции не биха рентирили в достатъчна степен вложения в инфраструктурата капитал. Същото ще важи и при оценката на необходимостта и местоположението на интермодалните терминали в този регион. Подобно на решението за изграждане на една обща за България и Румъния железопътна гара, която да обслужва преминаващия по новия мост трафик, изграждането на един интермодален терминал, който да обслужва трите страни може да се разгледа като една иновационна за регионалните условия алтернатива, евроинтеграционна в същността си.

Районът Видин-Калафат има потенциал за изграждането на интермодален терминал, който да обслужва както комбинираните превози железница-шосе, така и тези, съчетаващи вътрешноводния със сухопътните видове транспорт. За целта е удачно да се извърши проучване от независима организация, целящо да определи най-благоприятното местоположение на предложения терминал, както и неговата ефективност.

Към момента е изготвено проектно задание, а след извършен анализ е избран един от трите предложени терена за изграждането на обекта. Процедурите за изграждането на терминала все още нямат зададен ход. Избраната територия е част от свободната безмитна зона, собственост на Министерство на транспорта - старата Сточна гара, заедно с коловозното



развитие, което е между стария ферибот и свободната безмитна зона, както и територията на стария ферибот. Предвижда се интермодалният терминал край Видин да бъде изграден на площ от 340 дка и след завършването му се очаква да бъдат открити между 1500 и 2000 нови работни места в района.

Изграждането на интермодалния терминал, комбиниращ възможности за железопътен, воден и шосеен транспорт, беше включено в пакета предложения, с които България кандидатства за финансиране по механизма „Свързана Европа“ в началото на 2016 г., но проектът не беше одобрен.

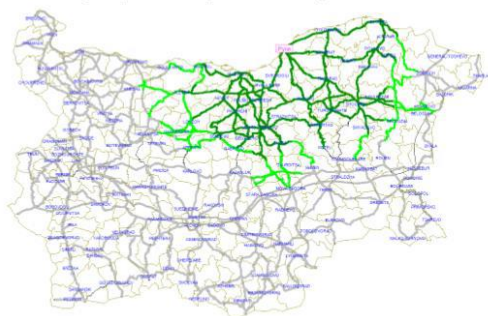
## ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - РУСЕ

Град Русе е определен като интермодален възел (пътен/железопътен терминал и вътрешноводно пристанище) в Основната Трансевропейска транспортна мрежа за интермодален транспорт, съгласно Регламент (ЕС) 1315/2013, като част Рейнско-дунавския транспортен коридор на ЕС.

Проектът „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България - Русе“ се основава на политиката за изграждане на Транс-европейската транспортна мрежа и цели подобряване на интермодалността в югоизточния регион на ЕС, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт и повишаване качеството на предоставяните товарни транспортни услуги.

Поставената основна цел пред проекта е подобряване на интермодалността в югоизточния регион на Европейския съюз, чрез създаване на условия за оптимално взаимодействие и интеграция на различните видове транспорт. Проектът предвижда терминалът да обслужва три вида транспорт - речен, железопътен и автомобилен.

Схема 117. Зони на влияние на интермодален терминал Русе<sup>133</sup>



Легенда: Територии, отстоящи на разстояние по пътищата 150 км (тъмно зелено) и 200 км (светло зелено) от Русе

Терминалът има потенциал да обслужва износа от областите Русе, Разград и Силистра към Турция, Гърция, западна Румъния, Русия, Украйна и държавите от централна и западна Европа. При наличие на редовни совалкови услуги към терминали и гари в чужбина русенският терминал би могъл да привлече износни товари за същите направления и от областите Варна, Велико Търново, Добрич, Ловеч, Плевен, Търговище и Шумен, които да се транспортират до Русе с автомобилен транспорт.

<sup>133</sup> Източник: Доклад за изпълнението на Етап 1 (Предпроектни проучвания) на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе“



Също така терминалът има потенциал да обслужва вноса към областите Русе, Разград и Силистра от Турция, Гърция, западна Румъния, Русия, Украйна и държавите от централна и западна Европа. Възможно е да се привлекат вносни товари от същите направления и за областите Варна, Велико Търново, Добрич, Ловеч, Плевен, Търговище и Шумен. Терминалът има потенциал да обслужва и вътрешните превози между областите Русе, Разград и Силистра от една страна и София, Пловдив и Бургас от друга. Условие за привличане на товари от автомобилния към железопътния транспорт е създаването на редовни совалкови линии с приемлива честота и конкурентна цена за превоза.

Таблица 93. Контейнерен трафик (прогноза) в зоната на влияние на ИВТ Русе<sup>134</sup>

	2020	2030	2040	2045
Тонове	362928	441554	536780	597380
Вътрешен	38524	42226	47315	49045
Износ	199790	237566	281622	312115
Внос	124613	161762	207844	236219
TEU/пълнен TEU	20981	27449	34488	39236
Вътрешен	2903	3181	3564	3691
Външен	12406	15685	18986	21416
износ	5672	8583	11938	14129

По Оперативна програма „Транспорт“ е финансирана документалната част за изграждането на терминала, т.е. съставянето на анализ „Разходи - Ползи“ (АРП) и „Оценка на въздействието върху околната среда“ (ОВОС), а изграждането на терминала е предвидено да бъде извършено със средства от НФ или заеми от МФИ и ПЧП.

Периодът за изграждане на терминала е от 2018 г. до 2020 г., като стойността му по предварителни прогнози е 43 055 008 лева без ДДС.

Към момента, проектът за изграждане на интермодален терминал в Русе е спрял за изпълнение поради сблъсък на интереси относно площадката, на която трябва да се изгради терминалът.

## ИНТЕРМОДАЛЕН ТЕРМИНАЛ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА

Горна Оряховица има сериозен потенциал за изграждане на интермодален терминал, още повече, че е определен в основната ТЕН-Т мрежа като стратегически обект за железопътен терминал. Към момента наличния потенциал не се използва пълноценно, състоянието на жп инфраструктурата не отговаря на изискванията за комбиниран транспорт. Координацията на връзките между жп транспорт и корабоплаването е незадоволителна.

Възможност е използването на пълния потенциал на жп транспорта, на летище Горна Оряховица (отдадено на концесия и в процес на разширяване и модернизация), както и на автомобилния транспорт чрез изграждане на интермодален терминал. Важно значение за международните комбинирани превози е и жп гара Горна Оряховица, част от железопътно-фериботните пунктове/пристанища, влизащи в състава на мрежата за международни

<sup>134</sup> Източник: Доклад за изпълнението на Етап 1 (Предпроектни проучвания) на проект „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България-Русе“



комбинирани превози. Модернизираното Пристанище Свищов има възможност да се включи по-активно в тези превози, ако има по-съвременна жп връзка с жп линията София-Плевен-Горна Оряховица-Варна.

За изграждането на интермодален терминал е предвидено обособяване на нови индустриални зони/ логистични бази, на терена на бивши военни поделения в близост до летище Горна Оряховица.<sup>135</sup> Пълноценно трябва да бъдат използвани възможностите за развитие на интермодални възли, използвайки ядрата на територията на общината - летище „Горна Оряховица“, ж.п. гара „Горна Оряховица“, пресичането на бъдещата магистрала „Хемус“.

#### 4.3.1.3. Развитие на точки за модален трансфер

Точките за модален трансфер осигуряват възможност за промяна на характеристиките на товарните потоци. Това позволява да се повиши гъвкавостта и адаптивността на логистичната мрежа като се стимулира развитие на конкурентоспособен транспортен пазар, предлагащ многовариантност при избора на транспортна верига. Точките за модален трансфер са обособени области с потенциал за функциониране в тях на един или повече специализирани терминали в които се извършва фактическото обработване на товарите.

В условията на динамично изменяща се среда, нерегулярни и негарантирани товаропотоци, създаването на възможност за обединяване или разделяне на товаропотоците по направления е инструмент, който би могъл да повиши конкурентоспособността чрез предлагане на варианти за избор и оптимизация на логистичните вериги.

Освен специализацията според обработваните товари, терминалите могат да се разглеждат като основни и спомагателни. Основни са терминалите разположени в точки за модален трансфер, позволяващи в тях да се обединяват или разделят транзитните товаропотоци, като с това се променят техните характеристики. За трасето от българския участък по Коридор №4 основни терминали е подходящо да се разположат около:

- Враца, като създаващи възможност да се обединяват и разделят товаропотоци преминаващи през коридор № 4 към и от пристанищата Варна и Бургас.

Спомагателните терминали осигуряват възможност в тях освен да бъдат извършвани съпътстващи дейности, като например необходимостта за товарене и разтоварване на контейнери при проверки, извършвани при преминаването на граничните преходи, а и те могат да подпомагат дейността на основните терминали. Спомагателните терминали, които по същество са и гранични за системата терминали, могат да обслужват локални райони, като привличат товаропотоци от и за тях. Подобни терминали в Българския участък по трасето на 4-ти коридор е подходящо да се развият във Видин и Кулата.

<sup>135</sup> Областна стратегия за развитие на област Велико Търново за период 2014 - 2020 г.





Терминалите „София - Волуяк” и „София - Яна” са елементи от Софийския железопътен възел, който е естествена пресечна точка на Европейски транспортен коридор №8 (Дуръс - Тирана - Скопие - Битоля - Гюешево - Кюстендил - София - Бургас/Варна) и разклоненията на коридор №4 (Арад - Крайова - Калафат - Видин - София/Кулата - Промахон - Солун/Пловдив - Хасково - Свиленград - Истанбул) и коридор №10 (Ниш - Цариброд - Калотина - София - Пловдив - Димитровград - Истанбул).

#### 4.3.1.4. Изграждане на връзки между транспортна инфраструктура

Таблица 94. Списък на стратегически проекти, свързани с оптимизиране използването на ТЕН-Тжата в трансграничния регион<sup>136</sup>

№	фаза	програма	проект	Период на изпълнение		Стойност без ДДС (BGN)	TEN-T
				от	до		
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ							
	подготовка	ОПТТИ 2014 - 2020	Подготовка на проект: път I-1 /Е79/ „Видин - Монтана - Враца” - скоростен път	2020	2020	2 774 937	TEN-T 1
39	проектиране и строителство	ОПТТИ 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Плевен - Габрово (Лот 7 „Път II-35 Плевен-Ловеч“, Лот 11 „Път II-44 Севлиево - Драгановци“ и Лот 12 „Път II-44 Драгановци - Габрово“)	2020	2020	32 390 729	TEN-T 3
41	проектиране и строителство	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътища с туристическо значение (Лот 10 „Път III-1002 Враца - пещера „Леденика“)	2020	2020	28 974 843	TEN-T 3
42	проектиране и строителство	ОПРР 2014 - 2020	Рехабилитация на пътни участъци по направление Търговище - Тутракан (Лот 13 - „Път II-49 Търговище - Разград“ И Лот 14 „Път II-49 Кубрат - Тутракан“)	2020	2020	20 710 924	TEN-T 3
56	Проектиране и строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	АМ Хемус от Ябланица до Белокопитово (участъци от 1 до 7)	2017	2022	2 658 152 061	Национално значение
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ							
23	подготовка	ОПТТИ 2014 - 2020	Техническа помощ за проучване на жп направление Русе - Турска граница	2017	2019	3 000 000	TEN-T 1
48	строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе - Варна	2018	2022	749 082 890	TEN-T 2
49	строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра - Горна Оряховица	2018	2022	647 663 250	TEN-T 2
50	Проектиране и строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан	2018	2022	466 000 000	TEN-T 2
58	строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	„Модернизация на железопътната линия Видин - София: железопътен участък Видин - Медковец”	2022	2027	882 730 910	TEN-T 1
63	Проектиране и строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Модернизация на жп участъци Медковец - Руска Бяла и Руска Бяла - Столник	2022	2034	3 644 938 638	TEN-T 1
64	Подготовка и строителство	НФ или ЗАЕМИ от МФИ	Модернизация на жп линия Русе - Горна Оряховица - Димитровград	2022	2027	1 985 049 330	TEN-T 1
Воден транспорт							

<sup>136</sup> Интегрирана транспортна стратегия на България в периода до 2030 г.,



43	изпълнение	ОПТТИ 2014 - 2020	ПРЕДПРОЕКТНИ ПРОУЧВАНИЯ ЗА PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS) ЗА БЪЛГАРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА	2020	2020	10 300 000	TEN-T 1
44	Подготовка и изпълнение	МСЕ	ПРОЕКТ FAIRWAY DANUBE - ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ	2015	2020	45 766 000	TEN-T 1

#### 4.3.2. 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.



### 4.3.3. 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 център 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.

Сухоzemните 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.



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ГЛАВА V. МЯСТО И РОЛЯ НА ЗАИНТЕРЕСВАНИТЕ СТРАНИ ПРИ ИЗБОРА НА ВАРИАНТ



## 5.1. Заинтересовани страни

Страните членки на Европейският съюз и Единният европейски пазар са възприели принципа на прозрачност на политиката по основателни причини, свързани с икономиката, управлението и демокрацията.

Консултирането създава по-голяма прозрачност в областта на обществената политика, а това е важен принцип на доброто управление. То помага да се гарантира, че правителството и органите в публичния сектор действат при по-голяма яснота и откритост. Обществените политики могат да доведат до по-добри резултати на по-ниска цена чрез активното участие и принос на заинтересованите страни. Чрез гарантиране на възможност на заинтересованите страни да изразят своите мнения по конкретно предложение, процесът на вземане на решения става по-добре обоснован, по-точен и по-отговорен. За бизнеса консултациите намаляват политическите рискове и ненужните разходи, които създават трудности за създаването и разрастването на предприятия и за разкриването на нови работни места.

Консултирането подпомага процеса на разработване и прилагане на политики, които защитават по-добре обществените интереси в социалната сфера и екологията и осигуряват конкурентна среда, при ниски разходи. Консултациите са част от основания на доказателства подход за разработване на политики, който е предназначен да засилва резултатите и разходната ефективност на обществената политика.

В рамките на проекта е избрана формата на консултиране със заинтересованите страни чрез провеждане на кръгли маси. По предложение на българския изпълнител е проведено и анкетно проучване сред участниците в кръглите маси, чиито резултати са представени в настоящия раздел.

### 5.1.1. Заинтересовани страни в Румъния

Отправната точка на това изследване е да се идентифицират заинтересованите страни от публичния или частния сектор за развитието на Дунавския регион.

На национално ниво заинтересованите страни са представени от Министерството на външните работи, осигурящо междуведомствена координация и сътрудничество между Министерството на регионалното развитие и публичната администрация, Министерство на европейските фондове, Министерство на транспорта, Министерство на околната среда и изменението на климата, Министерство на икономиката, Министерство на публичните финанси, както и Министерство на земеделието и развитие на селските райони.

На регионално ниво заинтересованите страни по този проект са областните съвети в областите, граничещи с река Дунав (областен съвет



Мехединци, областен съвет Долж, областен съвет Олт, областен съвет Телеорман, областен съвет Гюргево, областен съвет Кълъраш и областен съвет Констанца). Местните заинтересовани страни са представени от местните съвети и кметове на градове в близост до река Дунав (общински съвет и община Калафат, общински съвет и община Корабия, общински съвет и община Зимнич, общинския съвет и община Гюргево, общинския съвет и община Олтеница, общинския съвет и община Негру Вода, общинския съвет и община Мангалия и общинския съвет и община Констанца)

**На ниво асоциации** CLDR (Асоциация „Местните общности на река Дунав“) е национален и европейски представител и участва в Стратегията на ЕС за Региона на река Дунав (SUERD) в Румъния.

**На ниво агенции** Агенцията за регионално развитие на Югоизточните райони и Агенцията за регионално развитие на Югозападните райони участват в набиране на средства за развитие на Дунавския регион.

### 5.1.2. Заинтересовани страни в България

В контекста на настоящия проект заинтересованите страни са:

**На национално ниво:** Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) и агенции към него - Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА „ЖА“); Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ (ИА „АА“); Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИА „МА“); Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ (ИА „ППД“); Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД „ГВА“); Министерство на регионалното развитие и благоустройство и Агенция „Пътна инфраструктура“; Министерство на околната среда и водите, представлявано от неговите структури Регионални инспекции по околна среда и водите към Министерство на околната среда и водите в градовете Русе, Враца, Велико Търново, Монтана и Плевен, Басейнова дирекция - Дунавски район; Министерство на вътрешните работи и др.

Важно е да се отбележи, че пряк интерес имат държавните дружества, пряко свързани с развитието на транспорта към МТИТС „Национална компания Железопътна Инфраструктура“ (ДП „НК ЖИ“); Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДП „ПИ“); Летище Горна Оряховица ЕАД; „Холдинг БДЖ“ ЕАД; Пристанищен комплекс Русе ЕАД; Пристанищен комплекс Лом ЕАД; Пристанище Видин ЕООД; държавните предприятия: Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ (ДП „РВД“) и др.

**На регионално ниво:** Областни администрации на Област Видин; Област Враца; Област Монтана; Област Плевен; Област Велико Търново; Област Русе; Област Силистра и Област Добрич, както и общинските администрации, попадащи в обхвата на трансграничния регион Румъния-България; Летище Русе ЕООД и др.

**На ниво неправителствени организации.** Асоциация на дунавските



общини „АДО“; Клъстър Зелен Товарен Транспорт; Национално сдружение на българските спедитори, Асоциацията на българските предприятия за международни превози и пътищата (АЕБТРИ) и др.  
Заинтересовани са представителите на бизнеса и гражданите.

## 5.2. Участие при избор най-ефективен вариант

### 5.2.1. Участие на заинтересованите страни в Румъния

В Румъния Министерство на външните работи координира на национално ниво работата на SUERD /Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării- Стратегия на ЕС за Дунавския регион/ чрез укрепване на прилагането на политиките и законодателство на ЕС в региона. Румъния е съинициатор на SUERD, заедно с Австрия и допринася за развитието и прилагането на Дунавската стратегия, заедно с всички други крайречни държави.

Осигурява се координация между Министерството на регионалното развитие и Публичната Администрация за икономическото и социалното развитие на Дунавския макрорегион.

Министерство на европейските фондове, чрез Транснационалната Програма „Дунав“ 2014-2020, предоставя финансиране за проекти, осъществени с разширено международно сътрудничество, и които ще имат за цел да се подобрят публичните политики на институционално сътрудничество (Общ бюджет: 262 989 835,60 евро).

Министерството на транспорта осигурява приоритет на проекти, насочени към развитие на Дунавския регион и модернизация на съществуващата транспортна инфраструктура.

Министерство на околната среда и изменението на климата осигурява подобряване на мониторинга на водата в река Дунав, както за реката, така и водоносния хоризонт, с който тя прави обмен на вода и надолу по веригата от основните ползватели, както и постигането на международна система на управление и мониторинг на качеството на водата в екстремни условия на околната среда.

Министерство на земеделието и развитие на селските райони насърчава чрез политиката на качеството на продукти от зоната на река Дунав и осигурява важен елемент за нарастване на добавената на стойност на земеделските хранителни продукти, оценяване на местните ресурси, създаване на работни места и разработване на селските райони.

Областните съвети на дунавските области участват постоянно в развитието на Дунавския регион чрез привличане на проекти с европейски фондове и реализиране на проекти със собствени фондове.

Областният съвет на Долж, чрез Областния Център за защита на





природата, туризма и устойчиво развитие на селските райони (CJPNTRD) започна поредица от проекти за развитие на туризма за наблюдение на множеството видове птици в защитени територии с международно значение Рамсар Бистрец и сливане Жиу-Дунав, област, която се счита за по-малката Делта на река Дунав. Природна зона за специална защита на птиците сливането Жиу-Дунав се простира на дължина от около 55 километра в долната част на Жиу, в равнината на Жиу, долината Шегърчей и по терасите на поляните на река Дунав, като развитието по-широко и компактно на района е в зоните на сливане Жиу-Дунав, в долината на река Дунав.

Агенцията за регионално развитие на Югоизтока (ADR SE) осъществява, в качеството си на партньор, проекта Transdanube.Pearls, финансиран в рамките на транснационалната програма Дунав 2014-2020, Приоритет 3 „Дунавски регион, по-добре свързан и по-отговорен от енергийна гледна точка“, специфична цел 3.1. „Подкрепа за екологични и безопасни транспортни системи и за балансирана достъпност в селските и градските райони“, който е продължение на дейностите по проекта, финансиран в предишния програмен период, съответно проектът Transdanube - „устойчивост на транспорта и туризма в региона на река Дунав“.

От създаването си през ноември 2014 г. CLDR предоставя следните основни ключови функции:

- Мрежи и анимация на инициативи и обучение на екипите за проекти в национален, трансграничен и междурегионален контекст;
- Информация, образование и комуникация за иновации на дунавските общности и тяхното социално и икономическо възстановяване;
- Осъществяване на подходящо институционално лоби, обслужващо румънските предприемачи във връзка с решаващите фактори EUSDR в Брюксел, Виена и Баден-Вюртемберг.

Участието на заинтересованите страни се постигна чрез онлайн семинари и приемането на съвместни решения за развитието на Дунавския регион.

### **5.2.2. Участие на заинтересованите страни в България**

Представители на заинтересованите страни в България взеха участие в проведените кръгли маси в рамките на проекта на 20.06.2017 г. в град Русе и на 22.06.2017 г. в град Плевен. Тяхното мнение е отразено в подробни протоколи от проведените дискусии, както и чрез провеждане на анкетно проучване. Чрез използвания инструментариум беше създадена базова информация за приоритизирането от страна на заинтересованите страни, в лицето на участниците на кръглите маси, на възможните варианти за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитието на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния регион Румъния-България, които ще облекчат използването на TEN-T мрежата.

#### **Представителство на заинтересованите страни**



Участие в кръглите маси взеха представители на заинтересованите страни, идентифицирани от Изпълнителя. С оглед спецификата на разглежданата тема бяха поканени за участие представители на държавната и общинската администрации; държавните дружества и предприятия, управляващи транспортната инфраструктура и предоставящи услуги; представители на частния бизнес (оператори на интермодални товарни услуги; спедитори; превозвачи и др.).

Фигура 170. Идентифицирани заинтересовани страни



Най-силен интерес бе проявен от представителите на общинската администрация, които формираха 25% от участниците; следвани от представителите на частния бизнес - 22%. Силно представителство имаха държавните дружества и предприятия - 19% и държавната публична администрация - 15%. В групата на други: неправителствени

организации, академичната общност и др. - 19%.

От формираните групи на представителство е видно, че TEN-T мрежата и изграждането на интермодални връзки е във фокуса на вниманието на различни субекти. Осигуряването на широк кръг от заинтересовани страни, осигури отчитането на всички гледни точки при изготвяне на предварителното проучване и при разработването на варианти са оптимизирани на използването на TEN-T мрежата в трансграничния район чрез укрепване на интермодалните връзки. Участие в кръглата маса в град Русе, най-голяма бе групата на частния бизнес - 33%, следвана от представителите на общинската администрация - 27% и държавните дружества и предприятия - 20%. Сравнително слабо бяха представени държавната администрация - 7%. Активното участие на бизнеса допринесе за поставяне на важни проблеми и обсъждане на възможни съвместни решения за тяхното преодоляване. В Плевен бе регистрирано сериозно присъствие на държавната администрация (представители на Министерство на транспорта, на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ - 23%, Басейнова дирекция „Дунавски район“. Равнопоставено бе участието на общинската администрация.

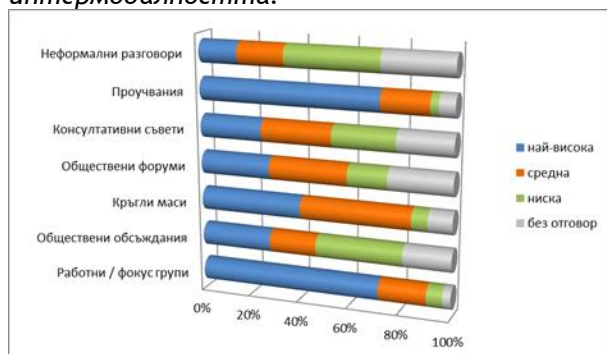
Сравнително слабо бе участието на частния бизнес (12%) в сравнение с Русе, но това е напълно обяснимо от гледна точка местоположението на град Плевен и отстоянието му от река Дунав.

От участниците в анкетното проучване бе потърсен отговор на въпроса „Кои според Вас са адекватни форми за включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?“ (въпрос 3). Задачата на въпроса бе да оцени мнението на анкетираните по отношение на това, кои са най-адекватните и ефективни форми и механизми за включване на заинтересованите страни в процеса на



планиране и изпълнение на политиките, свързани с подобряване интермодалността. Целта е в рамките на предварителното проучване да се направят препоръки за прилагане на най-ефективните форми за работа със заинтересованите страни в Стратегия за устойчиво развитие, която предстои да бъде изготвена в обхвата на проекта. Всички от запитаните респонденти са отговорили на посочения въпрос, но не са избрали от всички предложени варианти от отговори.

Фигура 171. Кои според Вас са адекватни форми за включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?



От представените резултати е видно, че като най-ефективни форми за включване на заинтересованите страни са: работни / фокус-групи и проучвания (72% са избрали оценката „най-висока“, 19% са избрали оценка „средна степен на значимост“). На следващо място са посочени кръглите маси и обществените форуми. Прави впечатление, че с най-ниска степен са оценени неформалните разговори. Резултатите от отговорите отчита

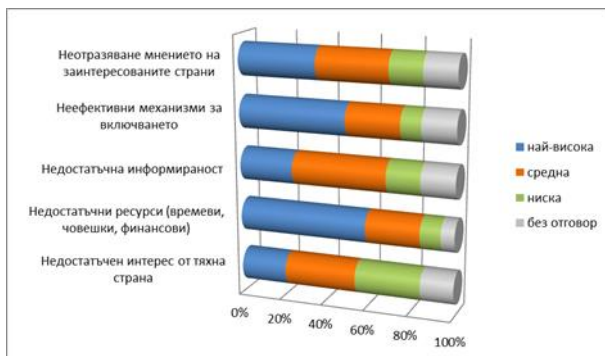
предпочитания към формалните и публични форми на участие на заинтересованите страни. В Русе най-предпочитаната форма за включване на заинтересованите страни са проучванията, следвани от работни/ фокус групи. Общественият обсъждания и кръглите маси са също сред приемливите форми за участие. В Плевен на първо място са поставени работни/ фокус групи, следвани от проучванията.

Кръглите маси, също са добра форма за работа със заинтересованите страни. Прави впечатление, че голяма част от участниците и в Русе и в Плевен са оставили без отговор възможността за участие в консултативни съвети, което е една възможност да се работи в посока тяхното създаване при формиране на политики.

За осигуряване участието на заинтересованите страни в последващите дейности по проекта бе необходимо идентифицирането на пречките, пред които са изправени представителите на заинтересованите страни и факторите, определящи тяхната невъзможност да се включат и да участват активно в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността (въпрос 4).

Фигура 172. Кои според Вас са пречките за активно включване на заинтересованите страни в планирането и изпълнението на политиките, свързани с подобряване на интермодалността?

Според анкетираните, основните фактори, обуславящи недостатъчна степен на включване на заинтересованите страни са

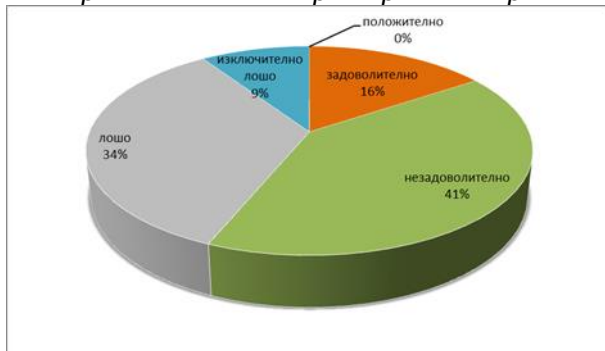


„недостатъчни ресурси (времеви, човешки, финансови)“; „неефективни механизми за включването и неотразяване мнението на заинтересованите страни“. Сред проблемите следва да бъде обърнато внимание на отговора „недостатъчна информираност“ и „недостатъчен интерес“.

Водеща сред пречките за участие в Русе бе посочена на първо място „неефективни механизми за включването“, следвани от недостатъчни ресурси (времеви, човешки, финансови). Липсата на интерес и недостатъчна информираност не са характерни за местната общност в Русе. В Плевен заинтересованите страни посочват като основна пречка недостига на времеви, човешки и финансови ресурси, следвани от неефективни механизми за включването. За разлика от Русе тук реална пречка представлява недостатъчната информираност и недостатъчният интерес. Неотразяване мнението на заинтересованите страни е също силно демотивиращ фактор за участие, който е посочен като пречка.

### Състояние и развитие на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион

Фигура 173. Как определяте състоянието на транспортната инфраструктура в българската част на трансграничния регион



Нито един от анкетираните не е дал положителна оценка на състоянието на транспортната инфраструктура в българската част на регион. Едва 16% определят като задоволително. Всички отговори са с негативна оценка, като 9% избират отговора „изключително лошо“, 34% - „лошо“ и 41% - „незадоволително“. Мнението на анкетираните отразява реалната ситуация в българската част на региона

В Русе 33% от анкетираните определят състоянието като „задоволително“, докато в Плевен нито един от респондентите не е избрал този отговор, което е съществена разлика между представителите на заинтересованите страни, участвали в кръглите маси. Отговорът „незадоволително“ са избрали 40% в Русе и 41% в Плевен. Като „лошо“ е определено състоянието от 20% в Русе и 47% във Видин. „Изключително лошо“ е предпочетен отговор от 7% от анкетираните в Русе и от 12% от анкетираните в Плевен.

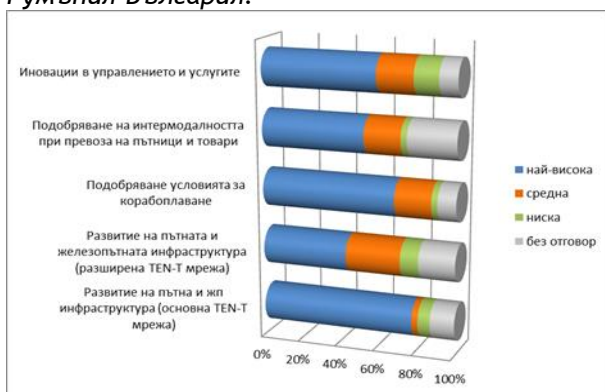
Фигура 174. Кои са възможностите за развитие на транспортната мрежа в българската част на трансграничния регион

Участниците в анкетата посочват като определящи





## Румъния-България?



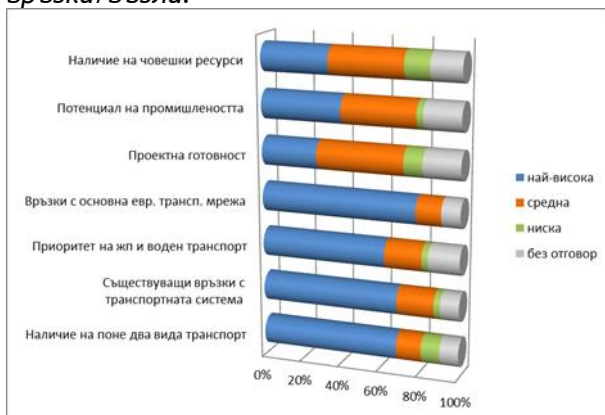
възможности за развитие на транспортната мрежа два възможни отговора: развитие на пътна и жп инфраструктура (основна TEN-T мрежа) - 78% и подобряване условията за корабоплаване - 69% от анкетираните са посочили отговора „най-висока степен на важност“. Иновации в управлението и услугите е третата възможност оценена с най-висока степен по важност от 59%.

Интересно е да се отбележи, че „подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“ е въпросът на който не са отговорили 25% от анкетираните, а 53% считат, че тази възможност е от най-висока степен на значимост. Ако се съди по обективността на останалите резултати от проучването може да се направи заключение, че заинтересованите страни проявяват висока степен на песимизъм по отношение възможността за осъществяване на интермодалността при пътници и товари.

Съществена разлика между двете групи анкетирани е, че в Русе на отговора „развитие на пътната и железопътната инфраструктура“ (разширена TEN-T мрежа) няма посочена възможността за оценка с „ниска степен на значимост“, докато в Плевен този отговор събира 9%. Такива са резултатите и при отговора на въпроса „подобряване на корабоплаването“, като в Русе безапелативно изключват възможността за „ниска степен на значимост“, докато в Плевен 3% са избрали тази възможност.

## Мрежа от интермодални връзки/възли в българската част на трансграничния регион Румъния-България

Фигура 175. Моля степенувайте по важност условия на които трябва да отговаря определянето на интермодалните връзки/възли!



Най-важният критерий за определянето на интермодалните връзки/възли е „Връзки с основната европейска транспортна мрежа“, посочен на първо място от 78% от анкетираните в скалата на възможните оценки. На второ място са посочени отговорите „съществуващи връзки с транспортната система“ и „наличие на поне два вида транспорт“. Анкетираните са категорични, че следва да бъде даден „приоритет на железопътен и воден транспорт“.

„Потенциалът на промишлеността“ и „наличието на човешки ресурси“ са следващите по важност критерии. На последно място по важност, според анкетираните, е критерият „проектна готовност“. Подреждането на критериите кореспондира с избраната от изпълнителя скала за оценяване на

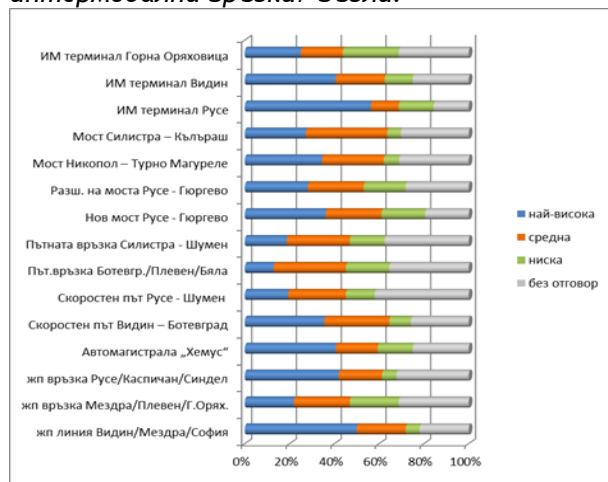




потенциалните интермодални връзки/възли, които следна да бъдат включени във вариантите за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт.

Според резултатите от анкетите в Русе водещ критерий е „връзки с основната европейска транспортна мрежа“, докато в Плевен с равен брой гласове са три критерия: „Връзки с основната европейска транспортна мрежа“; „Наличие на поне два вида транспорт“ и „Съществуващи връзки с транспортната система“. И в двете групи проектната готовност е с най-ниски оценки.

Фигура 176. Кои според вас са най-значимите обекти за включване в мрежата от интермодални връзки/възли?



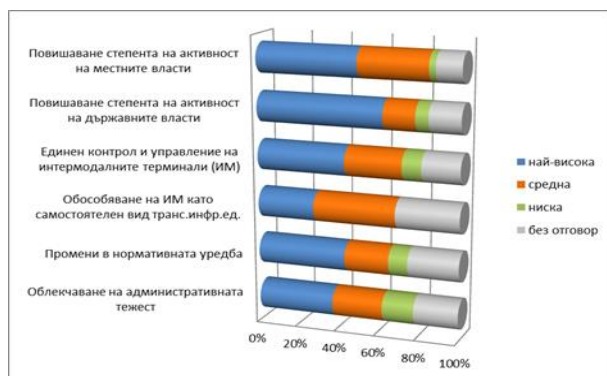
Изграждане на интермодален терминал Русе е обектът е определен от най-голям брой участници с „най-висока степен на значимост“ за включване в мрежата от интермодални връзки.

На следващо място по важност е „жп линия Видин - Мездра - София“, следван от четири обекта с равен брой точки: „жп връзка Русе - Каспичан - Синдел“; „изграждане на интермодален терминал Видин“; „нов мост при Русе - Гюргево“ и Автоматистрала „Хемус“.

Скоростният път Видин - Ботевград също е сред значимите обекти за включване в мрежата. Изграждането на интермодални терминали се нарежда сред приоритетните обекти по следния ред: Русе, Видин, Горна Оряховица. Според анкетирането изграждането на нови мостове следва да бъде подредено по следния ред по степен на важност: 1. нов мост при Русе - Гюргево; 2. нов мост при Никопол - Турно Мъгуреле; 3. Нов мост при Силистра - Кълъраш и Разширение на моста при Русе - Гюргево. За Русе изграждането на интермодален терминал Русе е най-важният обект, докато в Плевен най-важният обект е изграждането на жп линия Видин - Мездра - София, следван от интермодалния терминал във Видин. В Русе като втори по важност са два обекта: Автоматистрала „Хемус“ и Нов мост при Русе - Гюргево. На трето място в Плевен определят обекта „скоростен път Видин - Ботевград“, докато в Русе това е „жп връзка Русе - Каспичан - Синдел“. Различията са съвсем обективни от гледна точка на регионалната принадлежност на анкетираните.

Фигура 177. Прилагането на кои мерки би довело до подобряване на интермодалността в България?

Според анкетираните най-важната мярка за подобряване на



интермодалността в България е „повишаване степента на активност на държавните власти“, а на второ място е посочен отговора „повишаване степента на активност на местните власти“. „Единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки“ и „промени в нормативната

уредба“ са отговори получили равен брой точки по оценката за „най-висока степен на значимост“. Критерият „облекчаване на административната тежест“ е получил най-много гласове по критерия „ниска степен на значимост“. Това означава, че към момента съществуват условия за осъществяване на интермодалността в транспорта, но очакванията на заинтересованите страни е изразяването на силна политическа воля и активни действия от страна на държавната и местната власт. И в двата града Русе и Плевен анкетираните посочват като водеща мярката „повишаване степента на активност на държавните власти“. Във Видин на второ място е „повишаване степента на активност на местните власти“, докато в Русе са избрани две мерки: „единен контрол и управление на интермодалните терминали и връзки“ и „промени в нормативната уредба“.

### 5.3. Констатации и препоръки от заинтересованите страни

#### 5.3.1. Констатации и препоръки от заинтересованите страни в Румъния

Река Дунав, най-дългата река в Европейския съюз, представлява огромен потенциал за икономическо, културно и екологическо развитие. Пресичането на десет държави: Германия, Австрия, Словакия, Унгария, Сърбия, Румъния, Хърватия, България, Молдова и Украйна, осигурява чрез трансевропейския коридор „Рейн Дунав“ пряка връзка между Северно море и Черно море. В същото време, районът е територия, известна със своето био-разнообразие. Развитието на Дунавския регион ще допринесе за подобряването на междурегионалното, трансграничното и транснационалното сътрудничество и ще се създаде платформа за истински диалог между страните, за да се улесни разработването на проекти с влияние на национално, регионално или местно ниво.

Чрез насърчаване на устойчивия туризъм и структуриране на интегрирана визия за системата на транспорт по реката, Дунавският макрорегион създава непосредствени възможности за местните крайбрежни общности.

Местните общности трябва се включат в рехабилитацията на пристанищата за актуализиране на туристическия потенциал чрез увеличаване на капацитета на туризма, който в този момент е недостатъчен



(инфраструктура, места за настаняване, услуги и т.н.) и обновяване на транспортната инфраструктура.

Най-големите предизвикателства са представени от:

- институционалното развитие;
- трансграничното сътрудничество;
- недостатъчни ресурси;
- партньори / участието на неправителствени организации;
- опазване на околната среда;
- идентифициране на бариерите, които пречат на хората да имат достъп до информация;
- разработване на инструменти и стратегии, съобразени с конкретните нужди;
- ефективна комуникация с всички заинтересовани страни;

#### Препоръки:

- повишаване на информираността на всички нива;
- информационни материали;
- срещи и конференции;
- провеждане на ден на река Дунав;
- действия за насърчаване по медии и интернет;
- участие в сесии за обмен на опит и добри практики, включително обучение в областта на устойчивата мобилност;
- идентифициране на национални стандарти в областта на мобилността на туристите и консултации с местни заинтересовани страни, с цел тяхното подобряване;
- развитие на оферти за туризъм, на базата на съществуващите услуги за устойчива мобилност;
- осигуряване на разпространението на резултатите от проекта чрез действия за комуникация и популяризиране.

### 5.3.2. Констатации и препоръки от заинтересованите страни в България

Таблица 95. Констатации и препоръки на заинтересованите страни

проблем	предложение
Липсва нормативна база, която да стимулира развитието на интермодалния транспорт	<p>Инициране на промени, свързани с:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Облекчаване на административната тежест в областта на изграждането, поддръжката и ползването на интермодалните транспортни терминали и връзки;</li> <li>• Създаване и унифициране на подзаконова нормативна уредба, във връзка с прилагането на горепосочените регламенти на ЕС;</li> <li>• Обособяване на интермодалните терминали като самостоятелен вид транспортна инфраструктурна единица;</li> <li>• Единен контрол и управление на</li> </ul>



	интермодалните терминали и връзки;
<i>Ограничен достъп до пристанищни услуги на потребителите</i>	<p>Промени в Закона за концесиите и в начина на прилагането му по отношение на пристанищните оператори:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Осигуряване равнопоставен достъп до пристанищни услуги за всички потребители от оператора-концесионер, за да се осигури възможност за прилагане на интермодални и мултимодални схеми;</li> <li>ЗК да ограничи пристанищните оператори-концесионери, до извършване на следните услуги: претоварни операции, складиране, евентуално преупаковане на товарите;</li> </ul>
<i>Институционално съпротивление</i>	<p>Намаляване на институционалното съпротивление чрез:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Въвеждане на гъвкаво работното време на институциите, имащи отношение към транспорта.</li> <li>Промяна в тарифата за обработка на документите за преминаване (цените са необосновано високи);</li> <li>Публикуване редовно на актуална информация он-лайн;</li> <li>Съкращаване на времето за обработка на товари при интермодалния и мултимодалния трафик</li> </ul>
<i>Недостатъчно ефективна комуникация между централната и местна власт и заинтересованите страни</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Синхронизация на работата на местната и централната власт;</li> <li>Повишаване степента на активност на местните власти за привличане на външни инвеститори;</li> <li>Активно участие на представители на заинтересованите страни в процеса на планиране, изпълнение и мониторинг на политики и стратегически документи;</li> <li>Провеждане на допитване/ дискусии/ обсъждане при определяне на местата за интермодални връзки/ възли с местната общност с цел постигане на консенсус и подкрепа за реализиране на мащабни инвестиционни проекти;</li> </ul>
<i>Влошаване експлоатационните качества на съществуващата транспортна инфраструктура</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);</li> <li>Насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт;</li> <li>Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;</li> <li>Проучване възможностите за възобновяване дейността на летище Видин и летище Силистра;</li> </ul>



<p><i>Липсата на баланс между различните видове транспорт, като прекомерно се използва пътния транспорт</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Подобряване свързаността в трансграничния регион между четирите вида транспорт, осигуряващи възможност за придвижване.</li> <li>• Подобряване свързаността чрез изграждане на мостове при: Силистра - Кълъраш; Никопол - Турно Мъгуреле; модернизацията на моста Русе - Гюргево и изграждането на един втори дублиращ мост.</li> <li>• Приоритетно насочване на инвестиции за изграждането на железопътната инфраструктура по Коридор №4 (Калафат/Видин - София -/Кулата - Солун/- Свиленград - Истанбул);</li> <li>• Изграждането на жп линията Видин - Медковец.</li> <li>• Изграждането на жп връзка Русе - Варна.</li> </ul>
<p><i>Ниска пропускателна способност на река Дунав в рамките на трансграничния регион</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Цивилизиране на река Дунав в обхвата на трансграничния регион, с управляем отток на водите целогодишно и с покриване на основни изисквания за товаропоток и пътнически поток;</li> <li>• Разработване на устойчиви решения за управление на водното ниво;</li> <li>• Информационно обезпечаване - достатъчна и навременна информация за корабоплавателите;</li> <li>• Разработване на комплексни проекти, които имат принос към цялата транспортна индустрия;</li> </ul>
<p><i>Липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт;</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите;</li> <li>• Осигуряване на добра координация на отделните видове транспорт;</li> <li>• Изграждане на инфраструктура за интермодален и мултимодален транспорт;</li> <li>• Изграждане на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;</li> <li>• Изграждане на интермодални терминали в Русе и Видин;</li> <li>• Оптимизиране на логистичните вериги чрез инвестиране в технологично проектиране;</li> </ul>
<p><i>Неефективно използване на съществуващия капацитет за интермодален и мултимодален транспорт</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Въвеждане на стимули за автомобилните и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт;</li> <li>• Увеличаване на транзитния трафик по направление на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия;</li> <li>• Пълноценно използване капацитета на речните пристанища;</li> </ul>
<p><i>Недобре развит</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Привличане на транзитни потоци чрез</li> </ul>





<p>пазарът комбиниран транспорт България</p> <p>на в</p>	<p>съвместни действия на политическо ниво и на ниво заинтересовани страни (оператори, спедитори и др.);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Подобряване ефективността на превозвачите чрез увеличаване на разстоянията за превоз и дистрибуция;</li> <li>• Преодоляване на съществуващите ограничения от страна на операторите на пристанищата и прилагане на принципите на партньорство;</li> <li>• Профилиране на българските речни пристанища в определена група товари или в определена транспортна технология.</li> <li>• Приоритетно развитие на товарния транспорт, имащ пряк ефект върху подобряване икономическото състояние на региона;</li> </ul>
<p>Недостиг на модерни логистични информационни системи</p> <p>и</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);</li> <li>• Инвестиране в интелигентни транспортни системи и намаляване на разходите за ресурси (парични, енергийни, човешки);</li> <li>• Надграждане на функциониращите информационни системи по река Дунав за подобряване комуникацията помежду им;</li> <li>• Изготвяне на проект за трансграничната свързаност на информационните комуникации и въвеждането на ширококолов интернет между България, Румъния и Сърбия.</li> </ul>
<p>Липса на единодействие между България и Румъния в политиката за развитие на транспортната инфраструктура</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Създаване на обща стратегия за общо презентиране на трансграничния регион Румъния-България;</li> <li>• Разработване на съвместни инфраструктурни проекти;</li> <li>• Организиране участието на заинтересованите страни обсъждания за създаване на ефективна обща българо-румънска политика в областта на транспорта;</li> <li>• Създаване на международен клъстер за развитие на транспорта, с възможност за финансиране от Дунавската стратегия за развитие, за привличането на ресурси за развитие на региона;</li> </ul>
<p>Далечен хоризонт реализиране инвестиционни проекти</p> <p>времеви за на</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• В периода до 2030 г. да се изготвят предварителни проучвания, инвестиционни проекти, необходимите стратегически документи, за да има готовност за получаване на финансиране от ЕС;</li> <li>• Привличане на частни инвеститори за реализиране на проекти;</li> </ul>

#### 5.4. Констатации и препоръки от заинтересованите страни

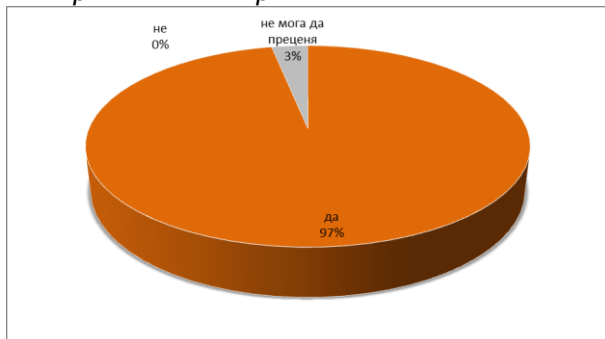


### 5.4.1. Предварителни условия за функциониране на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки

Изготвените предложения за развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодалните връзки в трансграничния район Румъния-България се основава преди всичко на възможността на неправителствени организации да влияят върху процеса на устойчиво развитие на TEN-T мрежа. Двете партниращи организации: Асоциация на Дунавските общини „Дунав“, България (бенефициент) и Фондация Група екологична инициатива и устойчиво развитие - E.I.S.D.G Foundation, Румъния (партньор) си поставят за основна цел - подобряване планирането, разработването и координирането на трансгранични транспортни системи за по-добри връзки с TEN-T мрежа в трансграничния регион.

Предложените варианти за съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки се базира на резултатите от идентифицираните заинтересовани страни по време на изготвяне на предварителното проучване. Относно ролята на АДО „Дунав“ при анкетното проучване бе потърсено мнението на участниците за мястото и ролята на организацията за подобряване на състоянието на интермодалните връзки.

Фигура 178. Смятате ли, че Асоциацията на Дунавските общини „Дунав“ би допринесла за подобряване на състоянието на интермодалните връзки?



Асоциацията на Дунавските общини „Дунав“ е натоварена с висока степен на обществено очакване и доверие за ролята, която би могла да изиграе за подобряване състоянието на интермодалните връзки. Този резултат дава ясна картина за разпознаемостта на асоциацията като двигател за намиране на устойчиви решения. Само 1 анкетиран е отговорил с „не мога да преценя“.

Изхождайки от профила на заинтересованите страни е видно, че АДО „Дунав“ се ползва с доверието и на администрацията, на частния бизнес, на академичните среди, неправителствените организации, които виждат в нейно лице субект, който може да допринесе за подобряване на състоянието на интермодалните връзки. АДО „Дунав“ според оценката има реалните шансове да се превърне в основен медиатор по темата и да работи за постигането на обществен консенсус по спорни въпроси, отнасящи се за подобряване на състоянието на интермодалните връзки и развитието на региона.

Партньорите по проекта се предвижда да използват функцията на медиатор между публичните власти (законодателната и изпълнителната власт); бизнес организациите (спедиторски фирми, превозвачи, товародатели и др.); научни организации (университети, изследователски центрове и др.); неправителствени организации (сдружения, Българо-румънска търговско-

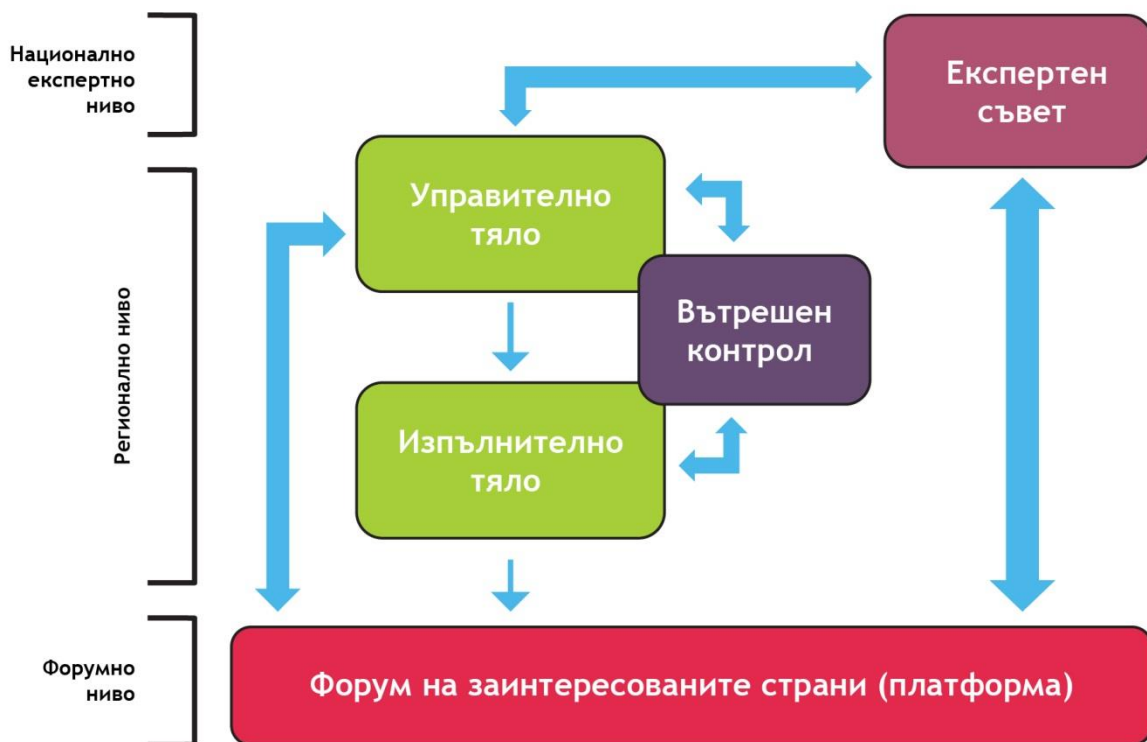


промишлена палата, агенции за развитие и др.) и гражданите.

## 5.4.2. Варианти за Съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки

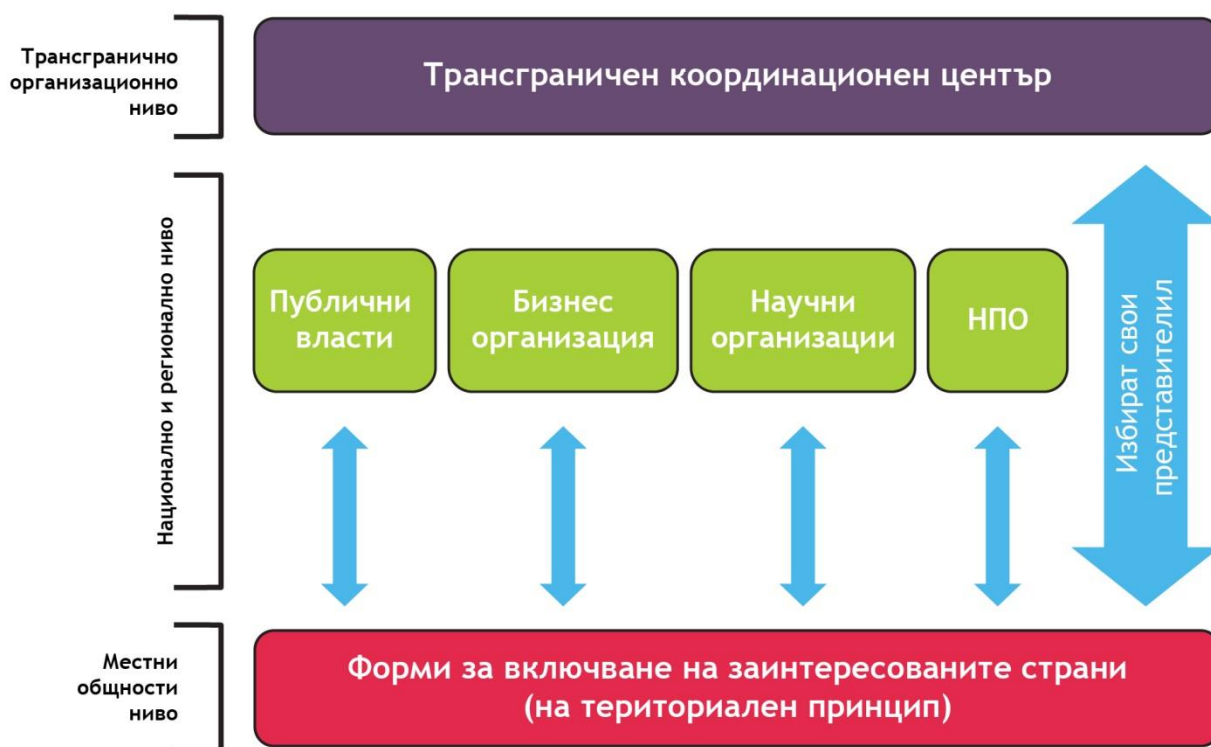
### Вариант 1. Съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки

Фигура 179. Вариант 1. Съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки



### Вариант 2. Съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки

Фигура 180. Вариант 2. Съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки



Силна страна и на двата варианта е участието на широк кръг заинтересовани страни в процеса на вземане на решения, както и възможността за двупосочна комуникация между участниците.

От двата варианта предимство има Вариант 2., при който има по-ясна диференциация на връзките между заинтересованите страни, предложените форми за включване на различните групи заинтересовани страни са съобразени с резултатите от анкетното проучване, извършено в рамките на проекта.

Необходимо е да бъдат планирани по-детайлно дейностите, които следва да бъдат предприети за разработване на механизма и за неговото създаване. За да бъде устойчив като инструмент за правене на регионална политика механизмът за подкрепа трябва да осигури участието на представители на заинтересованите страни.

При Вариант 2. се предлага създаване на **Трансграничен координационен център**.

Той може да изпълнява следните примерни функции:

- Подкрепа усилията на регионалните администрации при развитието на интермодалния транспорт, на логистичните центрове и разгръщането на мрежата им трансграничния регион Румъния-България;
- осигуряване на достъп до широк спектър от информация;
- организиране на различни форми за включване на заинтересованите страни (фокус-групи; кръгли маси; обществени форуми и др. провеждане на



периодични срещи; провеждане на регионален/териториален принцип;

- участие в подготвителната фаза на вземане на решения на национално и европейско ниво;
- законодателни инициативи;
- разработване на стратегически документи, анализи, проучвания, вкл. извършване на периодичен анализ на пазарното търсене на услуги, свързани с развитие на интермодалните връзки; научни и приложни изследвания в областта на развитието на интермодални транспорт;
- актуализация на Стратегията за развитие, която предстои да бъде разработена в рамките на проекта;
- обмен на информация на общинско ниво между главните градове в пограничния регион;
- развиване на мрежа от партньорства.

Предимство на създадения орган ще бъде възможността за разширяване обхвата на дейността му чрез участие в международни платформи и професионални мрежи. В дългосрочен план създадените партньорства ще се използват за устойчиво мониториране на изпълнените проекти, въведените мерки и изпълнението на политиките за развитие на ТЕН-Т мрежи.

При развитие на Механизма е необходимо да бъде приложен кодекса на добрите практики за гражданско участие в процеса на вземане на решения, одобрен от Конференцията на МНПО към Съвета на Европа на 1 октомври 2009 г. Това е един от най-новите документи на Съвета на Европа, посветени на гражданското участие на национално и местно ниво. Кодексът може да бъде ефективен инструмент за НПО на местно, национално и международно ниво в диалога с публичните власти, както и да насърчи взаимодействието между тях.

Кодексът препоръчва следните основни принципи на гражданско участие:

- Участие: НПО изразяват възгледите на своите членове и защитават интересите на гражданите, чрез участие в процеса на вземане на решения и повишаване качеството и приложимостта на приеманите документи и политически инициативи;
- Доверие: Коректно взаимодействие и взаимно зачитане между участниците и отделните сектори в обществото;
- Отчетност и прозрачност: Работата за обществените интереси изисква откритост, отговорност, яснота и отчетност от страна на неправителствените организации и на публичните органи;

Хоризонталните инструменти, които могат да бъдат прилагани в работата на Трансграничния координационен център са:

- Електронно участие: Електронните инструменти предлагат големи възможности за подобряване на демократичната практика и участие на организираното гражданско общество.
- Изграждане на капацитет за участие: необходимо е да се развият капацитет и умения, за да може да се гарантира активното участие във формулирането на политиката, свързана с развитието на интермодалния





транспорт. Това се постиган чрез обучения за подобряване на капацитет, участие в програми за обмен и др.

- Рамкови документи за сътрудничество с публичните органи: Разработване на меморандуми, рамкови споразумения, в които се очертават инициативите, ролите, отговорностите и процедурите за сътрудничество между институциите и заинтересованите страни.



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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



## ГЛАВА VI. ИЗВОДИ И ПРЕПОРЪКИ



Интермодалността е организираната връзка между различни видове транспорт по време на едно пътуване.

Поставените цели на транспортната политика в новата Бяла книга от 2011 г. (European Commission, 2011) са свързани със създаването на общото европейско транспортно пространство чрез елиминиране на все още съществуващите бариери пред сътрудничеството между отделните видове транспорт и между националните транспортни системи на отделните страни. По този начин ще се улесни процесът на европейска интеграция и ще се подпомогне създаването на мултинационални и мултимодални оператори. Достъпността и надеждността на транспортните услуги зависят от такива характеристики като честота, комфорт, лесен достъп интермодална интеграция между различните видове транспорт (автомобилен, железопътен, воден, въздушен).

Изградената транспортна мрежа трябва да осигурява ефективни интермодални връзки между столиците на страните от ЕС и останалите големи градове, пристанища, летища и гранични пунктове, а също и други икономически центрове.

Трансграничния регион Румъния-България има потенциал да се превърне с източна врата към Европейския съюз, чрез териториалното свързване с европейските коридори. За целта е нужно да бъде изградена качествено нова инфраструктура.

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.

България и Румъния са на едни от последните места в Европейския съюз по качество на инфраструктурата. Ситуацията в трансграничния регион е още по-тежка поради сегментирано реализирани инфраструктурни проекти през последните години, недостиг на средства за поддържане на съществуващата инфраструктура и др.

### *Инфраструктура за автомобилен транспорт*

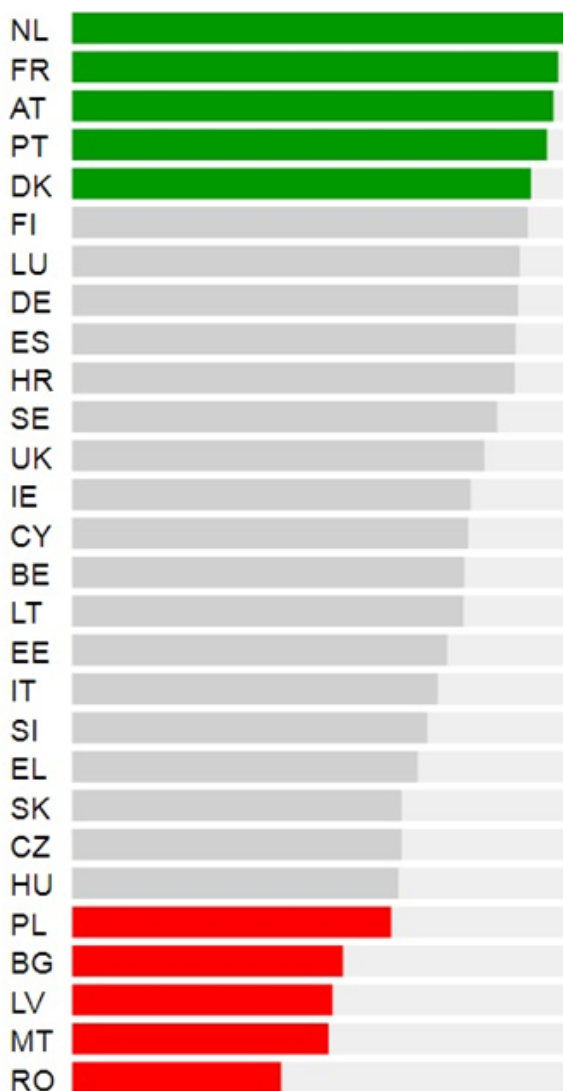
Инфраструктурата за автомобилен транспорт е най-използваната в трансграничния регион, независимо, че недостатъчно е развита пътната мрежа на европейско, национално и общинско ниво.

България и Румъния се нареждат на едно от последните места в Европейския съюз по качество на пътната инфраструктура.

Фигура 181. Оценка на качеството на пътищата в ЕС (2015-2016 г.)<sup>137</sup>

По данни на Евростат оценката,

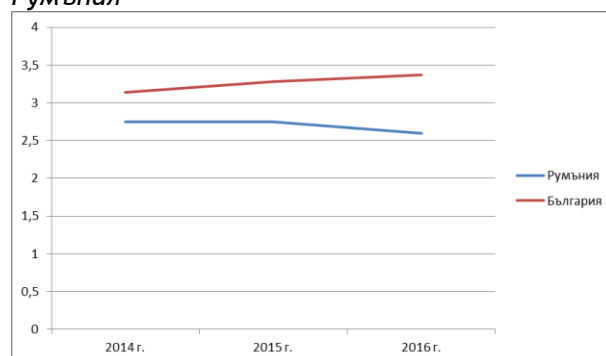
<sup>137</sup> Източник: Евростат



която получава Румъния две поредни години за периодите 2013 - 2014 г. и 2014 - 2015 г. е 2.75, а за 2015 г. - 2016 г. тя дори намалява на 2.60, което определя последното място в класацията на Румъния.

България се намира едва три места по-напред в класацията, като при нея се наблюдава слаба тенденция към подобряване състоянието на пътната инфраструктура. Оценките, които получава са: 2013 г. - 2014 г. - 3.14, за 2014 г. - 2015 г. - 3.28, за 2015 г. - 2016 г. - 3.37.

Фигура 182. Тенденции в промяна качество на пътната инфраструктура на България и Румъния



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.

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.

### Инфраструктура за воден транспорт

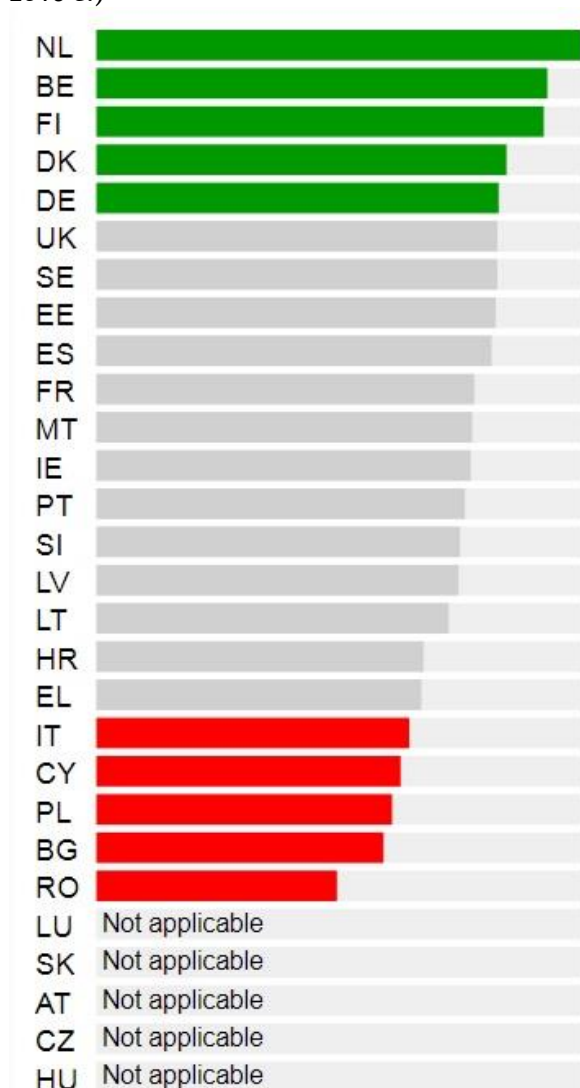
По качество на пристанищната инфраструктура за 2016 г. България заема 70 място, а Румъния - 98 място сред 137 държави, съгласно Доклада за глобалната конкурентоспособност 2016-2017. Холандия запазва лидерската си



позиция не само в европейски, но и в световен мащаб с най-добрата пристанищна инфраструктура.

В рамките на Европейския съюз двете държави от трансграничния регион и сред страните - членки на ЕС - България и Румъния се нареждат на едни от последните места по качество на пристанищната инфраструктура.

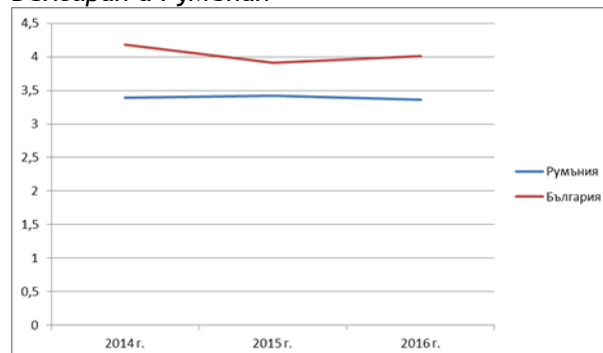
Фигура 183. Оценка на качеството на пристанищната инфраструктура в ЕС (2015-2016 г.)<sup>138</sup>



По данни на Евростат оценката, която получава Румъния за периода 2013 - 2014 г. - 3.39; 2014 - 2015 г. е 3.42, а за 2015 г. - 2016 г. е 3.36, което определя последното място в класацията на Румъния.

България се намира непосредствено преди Румъния, като при нея се наблюдава влошаване на показателите. Оценките, които получава са: 2013 г. - 2014 г. - 4.18, за 2014 г. - 2015 г. - 3.91, за 2015 г. - 2016 г. - 4.01.

Фигура 184. Тенденции в промяна качество на пристанищната инфраструктура в на България и Румъния



Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура в трансграничния регион е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от пристанища 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.

<sup>138</sup> Източник: Евростат





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.

Тенденцията за развитие на пристанищата 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.

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.

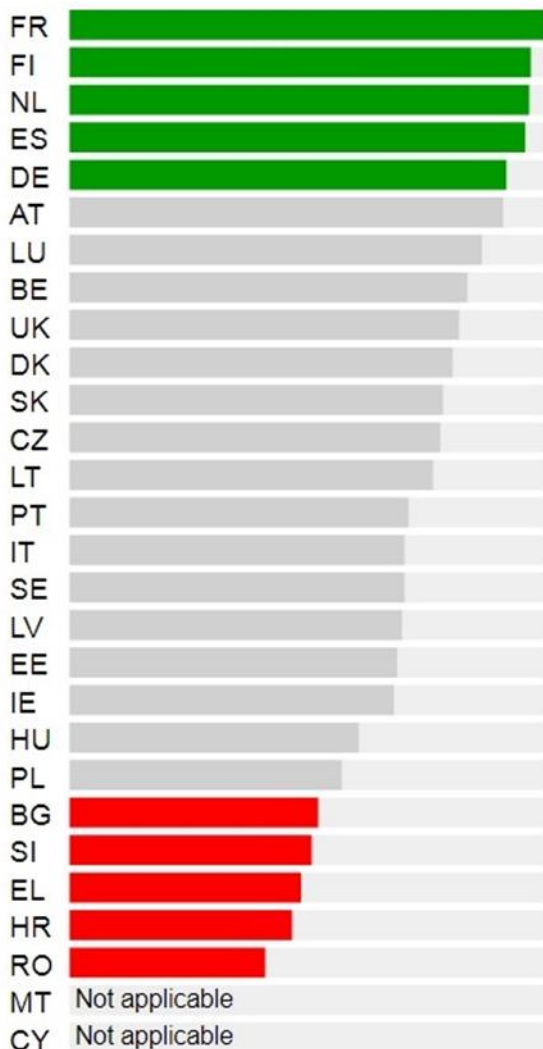
Съществуващите хидроложки и климатични условия по протежение на единствения вътрешен воден път на страната - р. Дунав налагат предприемането на мерки за подобряване на навигационните условия и осигуряване на минимална дълбочина от 2,5 м през цялата или по-голямата част от годината, необходима за кораби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

### ***Инфраструктура за железопътен транспорт***

В рамките на Европейския съюз двете държави от трансграничния регион и сред страните - членки на ЕС - България и Румъния се нареждат на отново на едни от последните места по качество на железопътната инфраструктура.



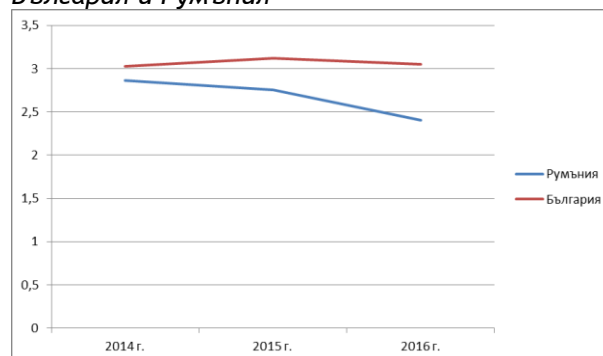
Фигура 185. Оценка на качеството на железопътната инфраструктура в ЕС (2015-2016 г.)<sup>139</sup>



По данни на Евростат оценката, която получава Румъния за периода 2013 - 2014 г. - 2.86; 2014 - 2015 г. е 2.75, а за 2015 г. - 2016 г. е 2.40, което определя последното място в класацията на Румъния.

В България се запазва съществуващото състояние, като оценките, които получава са: 2013 г. - 2014 г. - 3.03, за 2014 г. - 2015 г. - 3.12, за 2015 г. - 2016 г. - 3.05.

Фигура 186. Тенденции в промяна качество на железопътната инфраструктура в на България и Румъния



Основните идентифицирани проблеми в трансграничния регион Румъния-България са свързани с развитието на железопътния транспорт са: 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

<sup>139</sup> Източник: Евростат



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.<sup>140</sup>

### **Инфраструктура за 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.

Наличната транспортна мрежа не осигурява добра свързаност между

<sup>140</sup> Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.



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). В процес на изграждане в българската част на трансграничния регион е автомагистрала „Хемус“, която се изгражда с национално финансиране. 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.

Наличието само на два моста Видин-Калафат и Русе-Гюргево не могат да поемат трафика на товарния и пътническия транспорт. Затова трябва да се обърне внимание към изграждането на липсващите връзки - основно участващите при трансграничните преходи и върху разширяването на съществуващата инфраструктура. От друга страна е необходимо да бъдат предприети мерки за подобряване на трафика и увеличаване пропускателната способност на ГКПП между България и Румъния.

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.

Решение на проблемите с трафика е изграждането на интермодални възли и връзки, които ще доведат до подобряване на трафика и намаляване на количеството на отделяните вредни емисии от товарните автомобили, 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.

Изграждането и укрепването на интермодалните възли/връзки в Трансграничния регион Румъния - България ще допринесе 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.

Резултатите от предварителното проучване могат да бъдат полезни на заинтересованите страни от трансграничния регион Румъния-България да обединят усилия за развитие на транспортната инфраструктура, в частност интермодалните връзки/възли, като отчитат непрекъснатия растеж на международния трансграничен трафик на хора и стоки. Балансираното териториално развитие ще бъде постигнато при единно развитие на транспортната инфраструктура чрез изграждане на нови транспортни връзки/възли. Проектирането и строителството на нови транспортни връзки трябва да се реализира по европейски стандарти, за да се постигне устойчиво развитие чрез намаляване на въздействието върху околната среда, пътния поток, подобряване на безопасността по пътищата.

**Важни елементи са определянето на работещия механизъм за подкрепа на интермодалните връзки и разработването на стратегия за развитие на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България.**

Прилагането на интегриран подход се вписва в контекста на политиката на ЕС за намаляване на въздействието на транспорта върху околната среда и подкрепа на стратегия за устойчиво развитие, постигане на баланс между икономическия растеж и опазването на околната среда. Интермодалният транспорт се счита за безопасна алтернатива за бъдещето, тъй като отговаря както на необходимостта от облекчаване на републиканските пътища, така и на растящите изисквания на ползвателите на транспорта по отношение на обхвата и качеството на услугите.

Разработване и прилагане на стратегия за интермодалния транспорт е от особено значение за увеличаване привлекателността на региона за развитие на





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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



международната търговска дейност чрез създадени условия за интермодален обмен на стоки и товари. Важно е запазването на съществуващите, но и привличането на нови транзитни товари по развити „зелен коридори“ за логистичен и ефективен транспорт.