
**СТРАТЕГИЧЕСКИ ДОКУМЕНТ
ЗА РАЗВИТИЕТО НА НАЦИОНАЛНАТА
ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2015 Г.**

Юни 2006 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Увод	4
1. Стратегическа рамка за планиране развитието на транспортния отрасъл.....	6
2. Мисия на транспортния сектор	8
3. Цели на политиката в транспортния сектор	9
4. Роля на държавата	9
5. Стратегически фактори, влияещи върху транспортния сектор	11
5.1. Външни за транспортния сектор фактори	11
5.1.1. Международни фактори	11
5.1.2. Национални фактори	12
5.2. Вътрешни за транспортния сектор фактори – настоящо състояние на транспортния сектор	14
5.2.2. Предлагане на транспортни услуги	15
5.2.3. Транспортно законодателство	17
5.2.4. Безопасност на движението и сигурност	18
5.2.5. Усвояване на средства по донорски програми на ЕС и изпълнение на приоритетни инфраструктурни проекти	19
6. Тенденции за бъдещо развитие	20
7. Институционална рамка на транспортния сектор	21
8. SWOT анализ на българския транспортен сектор	22
8.1. Силни страни на българския транспортен сектор	22
8.2. Слаби страни на транспортната система	22
8.3. Възможности за развитие на транспортната система.....	23
8.4. Заплахи за развитие на транспортната система	24
9. Стратегически приоритети на транспортната политика	25
Приоритет 1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура	25
Приоритет 2 Интегриране на българската транспортна система в европейската	26
Приоритет 3 Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция и либерализация на транспортния пазар.....	27
Приоритет 4 Осигуряване на адекватно финансиране за развитие и функциониране на транспортния сектор	28
Приоритет 5 Ограничаване въздействието на транспорта върху околната среда и здравето на хората	29
Приоритет 6 Развитие на интермодален транспорт	29
Приоритет 7 Адекватно качествено и количествено задоволяване на нуждите от транспорт	30
Приоритет 8 Устойчиво развитие на обществения масов транспорт.....	30

10.	Изпълнение, Мониторинг и оценка	31
10.1	Изпълнение на стратегическия документ	31
10.2	Мониторинг	32
10.3	Оценка	32
	СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА Р БЪЛГАРИЯ	34
11.	Мерки за изпълнение на стратегическите приоритети	35
11.1	Приоритет 1	35
11.2	Приоритет 2	36
11.3	Приоритет 3	37
11.4	Приоритет 4	38
11.5	Приоритет 5	39
11.6	Приоритет 6	40
11.7	Приоритет 7	40
11.8	Приоритет 8	41
	Списък на използваните съкращения	43

УВОД

Транспортният сектор играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, бидейки средство, а не цел на икономическото развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор на България играе изключително важна роля за повишаване конкурентноспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Доказателство за това е факта, че към 2005 г. българската транспортна система ежедневно е осигурявала средно по 3.2 милиона пътнически пътувания и превоз на 550 хил. т товари. Транспортът генерира 7.6% от брутната добавена стойност на страната и осигурява пряка заетост на над 160 000 души¹. развитието на отрасъла е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки на страната и на туризма.

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

Транспортната политика не може да сътвори чудеса, но в много случаи качеството на човешкия живот зависи от добре изготвената и успешно приложена политика. Опитът сочи, че не съществува идеална транспортна политика, но има много примери за успешно приложени мерки за развитие и модернизация на транспортните системи. Стъпка в правилната посока е изготвянето на механизми за повишаване ефективността на транспорта, при съблюдаване на принципите за устойчиво, сигурно и безопасно развитие и правата на потребителите.

Настоящият Стратегически документ за развитие на националната транспортна система за периода 2006-2015 г. представлява дългосрочна програма, която ще бъде конкретизирана на базата на средносрочни (5 год.) и краткосрочни (1-2 год.) планове по видове транспорт. Той цели да очертае общата рамка за изготвянето и изпълнението на под-секторни концепции/програми за развитието на отделните видове транспорт до 2015 г. Стратегическият документ е изготвен с участието на широк кръг заинтересовани институции, представители на потребителите и на академичните среди. Той се основа на анализ на съществуващото положение и тенденции за развитие, както на вътрешните за отрасъла фактори, така и на външните такива. Документът е съобразен с местните специфични условия и нужди и със следните стратегически национални документи:

- Националният план за развитие
- Програма на правителството за европейската интеграция, икономическия растеж и социалната отговорност
- Национална ИСПА стратегия за сектор транспорт
- Програма за развитието на транспортната инфраструктура на България в периода до 2005 г.
- Национална стратегия за околната среда 2000 - 2006 и проекта за такава за 2005 – 2014 г., както и
- Проект за Националната стратегическа референтна рамка за периода 2007 – 2013

¹ Източник: НСИ, заети по трудово-правни отношения

-
- Проекта за Оперативна програма за сектор транспорт за периода 2007 – 2013 г.

Стратегическият документ цели да очертае и основните задачи, стоящи пред българската транспортна система за успешното ѝ интегриране в европейската такава. Европейската транспортна политика, формулирана в основни стратегически документи като Бялата книга на ЕК “Европейска транспортна политика до 2010 г.: време за решения” и Насоките на ЕС за развитие на Транс-Европейската транспортна мрежа, предначертава бъдещите хоризонти за развитието на транспорта в рамките на ЕС. Националният транспортен стратегически документ възприема нейните основни принципи за:

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

Той представя инструментите и мерките за тяхното практическо приложение в конкретните български условия.

Настоящият документ е съобразен и с Лисабонската стратегия, чиято стратегическа цел е в рамките на следващото десетилетие постигането на по-динамична и конкурентноспособна икономика. От транспортна гледна тя цели развитие на транспортната инфраструктура, либерализация на транспортните услуги и широко приложение на информационните и телекомуникационни технологии.

Особено внимание в Стратегическия документ е отделено и на новата кохезионна политика на ЕС, целяща да намали различията в разширяващия се Съюз и на стратегическите насоки за нейното изпълнение, които представляват базата за определяне на инвестиционната политика. Достигането на пълна кохезия – политическа, икономическа и социална между разширена Европа и България като бъдеща част от нея и интегрирането на българската с европейската транспортни мрежи е необходимо условие за действителна свобода за движение на стоки, хора и услуги, както и за икономическото развитие и обединяване на периферните и изолирани региони с централните части на Европа.

1. СТРАТЕГИЧЕСКА РАМКА ЗА ПЛАНИРАНЕ РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНИЯ ОТРАСЪЛ

Основните принципи, залегнали в разработването на настоящият Стратегически документ не са тясно секторно ориентирани, а обхващат следните общи насоки:

➤ **Транспортни:**

- Интегрален подход, разглеждащ транспортния сектор като цяло и във взаимосвързаността на отделните видове транспорт, които се конкурират и взаимодействат помежду си;
- Устойчиво и балансирано развитие на отделните видове транспорт;
- Насоченост към нуждите на потребителите
- Ограничаване на пряката зависимост между икономическия ръст и нарастването на транспортното търсене ;

➤ **Икономически:**

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

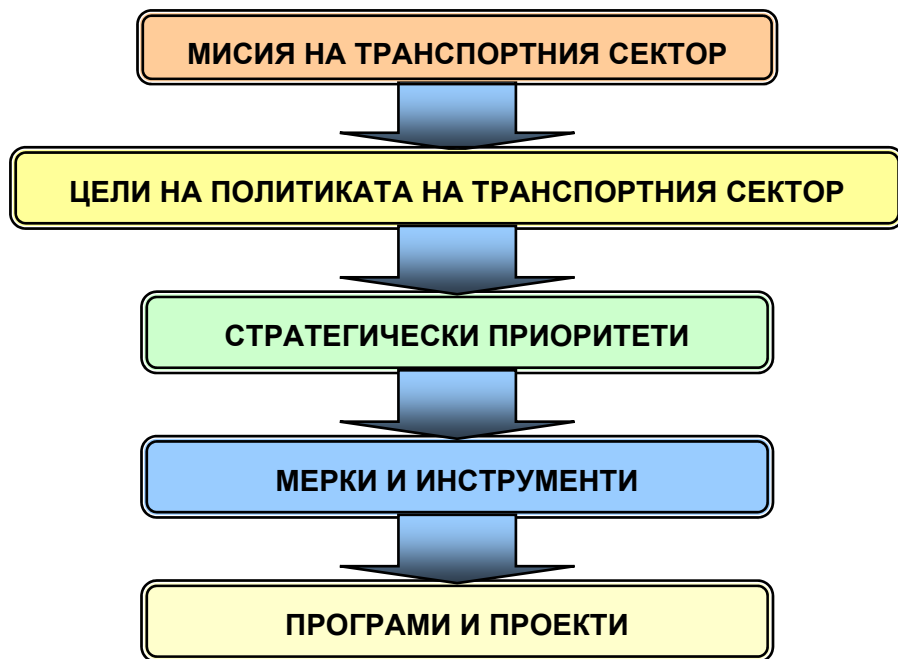
➤ **Екологични:**

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

➤ **Социални:**

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

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



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

Транспортната политика на Р България преследва изпълнението на една глобална мисия на транспортния сектор, развита в три хоризонтални цели, които са общовалидни и намират своето по-конкретно измерение в специфични/вертикални стратегически приоритети. От своя страна методът за изпълнението на вертикалните приоритети е конкретизиран поотделно за всеки от тях посредством мерките и инструментите. Логическата взаимосвързаност на мисията, целите, приоритетите, мерките и инструментите е представена нагледно в диаграмата на стр. 36.

Инструментите, използвани за разработването на Стратегическият документ за развитието на националния транспортен сектор, включват задълбочени анализи на вътрешните и външни фактори, влияещи върху системата, на тенденциите за развитие на международно, регионално, национално, и под-национално ниво, както и анализ на силните, и слабите страни на сектора, на възможностите и заплахите за развитието му (SWOT анализ), основните изводи от които са представени накратко по-долу, а в пълния им обем – в приложенията към документа.

2. МИСИЯ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Мисията на транспортния сектор е в съответствие със стратегическата визия за развитието на страната, дефинирана в Националния план за развитие и в проекта за Национална стратегическа референтна рамка:

На базата на устойчив социално-икономически ръст в процеса на пълна интеграция на страната в Европейския съюз, към 2013 г. България да бъде държава с висок жизнен стандарт.

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

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

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

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

- **Осигурява ефикасен (с максимални ползи), ефективен (с минимални разходи) и устойчив (с минимални външни влияния) транспорт;**
- **Подпомага балансираното регионално развитие и**
- **Отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, съдейства за интегрирането на страната в Европейските структури.**

Тази мисия поставя задачата към 2015 г. България да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен транспорт и да предоставя много по-големи възможности за избор на населението и бизнеса. Модернизирането на транспортната система е задължително условие за успешното ѝ интегриране в европейската транспортна система. То е съществена необходимост за повишаване качеството на живота, за високото икономическо развитие и подобряване състоянието на околната среда. Устойчивото развитие на обществения транспорт, като част от развитието на сектора като цяло, е предпоставка за повишаване мобилността на населението и намаляване на социалната изолация на определени групи.

3. ЦЕЛИ НА ПОЛИТИКАТА В ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

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

- **Постигане на икономическа ефективност** посредством:
 - Укрепване на конкурентноспособността на българската транспортна система
 - Създаване на подходящи условия за устойчив ръст на вътрешните и международните превози при повишена енергийна ефективност
 - Осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт
- **Развитие на устойчив транспортен сектор** посредством:
 - Намаляване на отрицателното влияние на транспорта върху околната среда
 - Интегриране на българската транспортна система в европейската
 - Осигуряване на висока степен на безопасност и сигурност на транспортната система
- **Подпомагане на регионалното и социално развитие и обвързаност** посредством:
 - Координирано развитие на транспортния сектор в съответствие с икономическото и социално развитие на национално и регионалното ниво
 - Подобряване на транспортния достъп на регионално ниво до транспортните коридори и стимулира развитието на пограничните райони.
 - Осигуряване на задължителните обществени транспортни услуги на достъпни за населението цени.

4. РОЛЯ НА ДЪРЖАВАТА

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

Задължения на държавата са:

- Разработването и провеждането на общата политика за развитието на транспортния сектор като цяло и по видове транспорт и свързаното с това анализиране и прогнозиране на транспортния пазар
- Развитието, поддържането и експлоатацията на националната транспортна инфраструктура
- Регулирането, правоприлагането и контрола на условията за конкуренцията, достъпа до пазара, професията и транспортните слуги
- Регулирането на таксовата политика в условията на конкурентна пазарна икономика
- Разработването и правоприлагането на транспортното законодателство, вкл. хармонизирането му с това на ЕС
- Реорганизацията и модернизацията на институционалната система в сектора

-
- Контрол над управлението на публичната държавна собственост в транспортната система
 - Регулиране и контрол на транспортната безопасност и опазването на околната среда
 - Определянето и контрола върху прилагането на техническите стандарти за планиране, проектиране, изграждане, поддържане и експлоатация на транспортната инфраструктура с оглед осигуряването безопасността на потребителите и еднородността и техническата съвместимост на мрежите
 - Определянето и контрола върху прилагането на техническите стандарти за превозните средства
 - Осигуряването на задължителните обществени (транспортни) услуги за населението и свързаното с това разработване на републиканската транспортна схема
 - Организацията на готовността на транспорта за работа в условия на кризи и за транспортно осигуряване на отбраната
 - Осигуряването на изпълнението на ангажиментите, произтичащи от двустранни и многостранни държавни споразумения.

Координационна е функцията на държавата по отношение на:

- Съгласуването на регионалното развитие и това на транспорта
- Управлението на човешките ресурси в транспортния сектор, включително въвеждането на европейските стандарти за подготовка на кадри

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

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

5. СТРАТЕГИЧЕСКИ ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ ВЪРХУ ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Като обслужващ отрасъл, транспортът е в пряка зависимост от множество външни фактори от различно естество (икономически, социално-демографски, политически, екологични), с различен обхват на действие (международен, регионален, национален и локален), които взаимодействат по между си и най-често имат разнопосочен ефект. Допълнително, едни и същи фактори могат да повлияят положително върху развитието на даден под-сектор/вид транспорт и негативно върху друг. В настоящия раздел са систематизирани и обобщени основните фактори и изводи за очакваното им бъдещо въздействие върху транспортния сектор като цяло. Пълният анализ е представен в като приложение² към настоящия документ.

5.1. Външни за транспортния сектор фактори

5.1.1. Международни фактори

- В дългосрочна перспектива тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи и българската икономика и транспортния трябва да се подготвят да посрещнат това предизвикателство и да се възползват от нарастващите възможности. Транзитните превози между ЕС и Азия ще се развиват при всички случаи и България следва да привлече значителен дял от тях.
- С достатъчна степен на сигурност може да се каже, че в прогнозния срок на настоящият стратегически документ се очаква трайна тенденция за увеличаване на цените на петролните продукти, която ще повлияе върху цените на транспортните услуги, пазарните дялове на видовете транспорт и ще засили търсенето и предлагането на алтернативни технологични и инженерни системи (горива, двигатели и т.н.)
- Повишеното внимание върху транспортната сигурност може да повлияе върху транспортните и търговски потоци, пренасочвайки ги към “по-сигурните” транспортни мрежи/възли и оператори. Този факт изисква активни действия за повишаване сигурността на българската транспортна система и най-вече на пристанищата и летищата. Значението на сигурността е още по-голямо, имайки предвид, че след присъединяването към ЕС, България ще отговаря за сигурността на 1 647 км външни за Общността граници
- Систематичното прилагане на принципите за опазването на околната среда, към които България се е присъединила, ще доведат до
 - Ръст на експлоатационните разходи и цената на транспортните услуги
 - Ръст на инвестиционните разходи и тези за поддържане и експлоатация на транспортната инфраструктура
- Благоприятното географско положение на България само по себе си не е гаранция за бурно развитие на международните транзитни превози. Необходими са огромни инвестиции най-вече за подобряване и поддържане на съществуващата инфраструктура и в по-малка степен – за доизграждане на липсваща такава. В този смисъл, правилното определяне на приоритетите в кратко-, средно- и дългосрочен план е от изключително значение с оглед максимализиране на очакваните ползи при ефективно използване на наличните ограничени ресурси и при отчитане на приоритетите на ЕС и на съседните държави
- След присъединяването на България и Румъния към ЕС поради засилените социално-икономически връзки между страните-членки се очаква ръст на

² Приложение № 1

Анализ на стратегическите фактори, влияещи върху транспортната система

търсенето на транспортните товарни и пътнически услуги, изпреварващ този на БВП. Отпадането на границите неминуемо ще увеличи пътническият трафик между България и страните-членки на общността като цяло и в частност между България, Румъния и Гърция, особено в крайграничните райони, превръщайки го от международен във вътрешен за ЕС трафик. Отпадането на границите ще повлияе положително върху развитието преди всичко на Коридор IV и частично на Коридор IX, но не и на Коридори VII, VIII и X

- Политическата стабилизация на балканския регион през последните години очертава тенденция за засилено търсене на транспортни услуги и необходимост от интегриране на транспортните мрежи на отделните страни.

5.1.2. Национални фактори

- След преходния период, прогнозираното устойчивото икономическо развитие в периода на Стратегическия документ ще доведе до ръст на транспортното търсене
- Процесът на промяна на превозваните стоки от големи по обем и ниска стойност количества от насипни суровини, основно ориентирани към железницата и водния транспорт, към по-малки обеми генерални товари с висока стойност, ориентирани към автомобилния транспорт, се наблюдава в световен мащаб. Той е основният фактор, обясняващ промяната в разпределението на трафика по видове транспорт, чиято валидност се доказва повсеместно. Тази тенденция, резултат от реструктурирането на националната икономика, е необратима, тъй като ръстът в продукцията на тежката индустрия ще бъде вероятно ограничен и в резултат, железницата и до известна степен водния транспорт следва да се преориентират към обслужване на отделни пазарни сегменти, като контейнеризирания трафик
- В краткосрочен план интегрирането на страната в ЕС ще засили процесите на преориентиране на външнотърговския обмен на България в посока към/от страните-членки, последвано в по-дългосрочна перспектива от стабилизиране на обемите. Въпреки това, липсата на основни суровини е предпоставка за запазване на досегашните или близки до тях обеми на вноса от Русия и Украйна
- Дългосрочните перспективите за развитието на базовата индустрия се очаква да повлияят в посока на намаляване на търсенето на превози на суровини и готова продукция по железница и воден транспорт
- Развитието на енергийния сектор в перспектива до 2015 г. предполага запазване и дори известен ръст в търсенето на вътрешни товарни превози по железница
- Положителните тенденции за развитието на леката промишленост в перспектива до 2015 г. очертават ръст на търсенето на товарни превози с автомобилен транспорт, най-вече във вътрешно съобщение, но и макар и по-ограничен – и в рамките на ЕС
- Перспективите за развитие на селското стопанство предполагат слаб ръст на търсенето на транспортни услуги в полза на автомобилния транспорт
- В резултат на развитието на страната като една от основните европейски туристически дестинации може да се очаква ръст на международните пътувания (основно с чартърен въздушен и автомобилен транспорт), който да се стабилизира в средносрочна перспектива
- В резултат на ниския брой на населението и ограничения вътрешен пазар следва да се очаква относително по-нисък ръст на вътрешните товарни превози. Демографската характеристика и прогноза води до ниско ниво на ползване на съществуващата транспортна инфраструктура. В същото време, прилагането на принципа “потребителят заплаща за експлоатацията и поддържането на инфраструктурата” поставя населението и операторите пред проблема за много

високите инфраструктурни разходи, особено за железопътната мрежа. В средно- и дългосрочна перспектива този проблем следва да намери решението си, чрез рационализирането на инфраструктурните мрежи и оптимизиране на поддържането

- В средно- и дългосрочна перспектива може да се очаква промяна на историческите стереотипи на социално поведение, която да доведе до ръст на редовните крайградски пътувания и на тези на средни разстояния с цел работа/обучение. Това налага изпреварващи действия за оптимизиране и интегриране на обществените транспортни услуги с цел превенция на стихийното нарастване на пътуванията с лични автомобили и свързаните с тях проблеми за пренасищане на мрежата и социалните им въздействия
- Относително niskият жизнен стандарт ограничава мобилността на населението и в краткосрочна перспектива ще продължи да оказва негативно влияние върху интензивността на пътническия трафик. Въз основа на положителните перспективи за икономическото развитие на страната след присъединяването ѝ към ЕС и увеличаване на доходите на населението, може да се предположи, че в средно- и дългосрочна перспектива търсенето на пътническите пътувания с частен и обществен транспорт ще отбележи ръст. От друга страна, тенденцията за намаляването на пътуванията с обществен транспорт насочва към извода, че вероятно повишената мобилност ще прелее към пътуванията с леки автомобили и съответно до спад на тези с обществен транспорт (vlak, автобус, т.н.) което съответства и на опита на развитите страни в Западна и Централна Европа. Това от своя страна ще доведе до проблеми в градското и крайградското движение и нужда от нарастващо субсидиране на обществения транспорт
- В краткосрочен и средносрочен план екологичните проблеми, създавани от транспорта, налагат предприемането на спешни мерки за:
 - Извеждане на транзитното и преди всичко тежкотоварно автомобилно движение извън населените места (обходни и околоръстни пътища)
 - Обновяване на транспортния парк с по-екологосъобразни превозни средства
 - Привеждане на инфраструктурата в състояние, осигуряващо на превозните средства оптимален, а от там и по-екологичен и енергоспестяващ режим на работа

В дългосрочна перспектива повишената чувствителност на обществото към опазването на околната среда, правилният подбор и прилагане на мерките за насърчаване ползването на по-екологично чисти горива и превозни средства, за ограничаване нарастването на градския автомобилен трафик, за поощряване ползването на екологосъобразните видове транспорт, вероятно ще допринесат за известна промяна в разпределението и на товарния и на пътническия трафик по видове транспорт в полза на железопътния, водния, интермодален транспорт

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

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

5.2.1. Търсене на транспортни услуги

- През последните години търсенето на товарни транспортни услуги на национално ниво варира около 200 млн. т годишно, а това на пътнически услуги около 1.2 млрд. пътувания/г., като половината от тях са градски. Не се забелязва устойчива тенденция за промяна, макар че в дългосрочна перспектива може да се очаква ръст на търсенето в резултат на подобряването на икономическото и социално положение в страната
- Търсенето на международни товарни услуги за внос и износ, което се задоволява основно от морския транспорт, е относително стабилно, със слаба тенденция към нарастване. В резултат на реструктурирането на икономиката и външнотърговската ориентация на страната се забелязва тенденция на засилване на търсенето на международни товарни услуги с автомобилен и железопътен транспорт, която се очаква да продължи
- Търсенето на транзитни товарни превози през страната, което се обслужва основно от автомобилния и в по-малка степен от железопътния транспорт, е относително постоянно със слаба тенденция за нарастване. Транзитът през пристанищата е минимален. В бъдеще може да се очаква ръст на транзитните превози по основното направление между западна и централна Европа и близкия и среден изток
- Търсенето на международни пътнически пътувания до и от България нараства с устойчив темп и се задоволява основно с автомобилен, автобусен (от съседните и близки държави) и въздушен транспорт. Над 60% от пътуванията са от и до съседните на България страни, като има тенденция за увеличаване на пътуванията от и до страните от ЕС
- Търсенето на транзитни пътнически превози през страната бележи устойчив ръст, като преобладават пътувания на граждани на съседните държави. Задоволява се преимуществено с автомобилен и автобусен транспорт
- Търсенето на товарни вътрешни превози е относително стабилно, вариращо около 160 млн.т/год. което представлява над 80% от общото търсене на товарни превози. Задоволява се предимно от автомобилния и в по-малка степен от железопътния транспорт, който е предпочитан за превоз на насипни суровини и материали на дълги разстояния. Водният транспорт практически не се използва във вътрешно съобщение
- Оценката на общото търсене на пътнически транспорт в страната е невъзможна поради липсата на национално проучване на пътническите пътувания, обхващащо и тези с частни превозни средства. През последните години търсенето на междуградски пътувания с обществен транспорт варира около 350 млн./г. с изменения от $\pm 10\%$. Задоволява се предимно с автобусен транспорт, който е предпочитан за по-късите разстояния и в по-малка степен от железопътния, който е предпочитан за по-дългите разстояния и от определени социални групи, ползващи се от преференции. Въздушният транспорт няма практическо значение за задоволяване на нуждите от вътрешни пътнически пътувания
- Оценката на търсенето на крайградски и градски пътувания е невъзможна поради липсата на национално проучване за пътническите пътувания. По експертна оценка търсенето на тези пътувания нараства, но този ръст се задоволява основно с частни МПС и микробуси, тъй като търсенето на обществения намалява

5.2.2. Предлагане на транспортни услуги

- Като цяло, транспортната инфраструктура на страната има висока степен на изграденост, създаваща сравнително добри условия за всички видове транспорт: железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен и интермодален
- Железопътната мрежа на страната е с висока степен на изграденост и електрификация и е в състояние да задоволи значително по-високо търсене на транспортни услуги. Поради просрочените ремонти състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътуванията, комфорта и експлоатационните разходи за влаковото движение. В голямата си част осигурителната, телекомуникационната и енергозахранващите системи са остарели и на ниско технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за експлоатационна/оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на движението. Качеството на продукта на железопътната мрежа е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурните таксите за достъп, целящи да покрият в по-голяма степен дефицита за поддържането на мрежата, резултат от ниския трафик.
- Като цяло наличната пътна инфраструктура е с достатъчна степен на изграденост и е в състояние да поеме търсенето, освен в крайградските райони на големите агломерации. Качеството на предлагания от пътната мрежа продукт е незадоволително, най-вече поради състоянието на пътната настилка и недостатъчно развитата мрежа от автомагистралаи и пътища с повече от две ленти за движение. Цената на продукта е конкурентна, но не включва в себе си пълните социални разходи. Слабост на пътната мрежа е недостатъчната изграденост на обходни пътища, поради което автомобилният трафик транзитира през голям брой населени места. Друг проблем е необходимостта, съгласно поетите от страната международни ангажменти, за повишаване носимоспособността на пътната настилка на 11.5 т/ос по основните направления на международния транспорт до 2014 г.
- Морските пристанища на България с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни, наливни и хладилни товари, контейнери, тежки колети и RO-RO единици. Понастоящем се използва между 65 и 75% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Недостатък на пристанищата са:
 - недостатъчната специализация на терминалите
 - незадоволителното състояние на пристанищните съоръжение и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота
 - недостатъчна дълбочина на акваторията и подходите към пристанищата
 - остарялата организация, която не отговаря на съвременните пазарни изисквания и
 - ограничените възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места
- Съществуващите хидроложки и климатични условия по протежение на единственият 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 за до 3 000 т
- Речните пристанища на България с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари и контейнери. Понастоящем се използва около 40% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Недостатък на пристанищата са:

-
- незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения (кейове) и претоварна техника, която не отговаря на структурата на товарооборота в съвременните изисквания
 - липса на подходящо оборудване за обработка и съхранение на зърно
 - незадоволително състояние на връзките с пътната и железопътната инфраструктура на страната
 - Летищната инфраструктура на страната е добре развита, но не позволява приемането на самолети от по-висока категория. Нивото на предлаганите услуги за пътниците не отговаря на съвременните изисквания, особено що се отнася до Летища Варна и Бургас през летния сезон и пиковите часове, като за Летище София този проблем ще бъде решен с пускането в експлоатация на новия пътнически терминал
 - Главните железопътни линии са включени в AGTC-споразумението, като цяло мрежата от логистични терминали в страната е слабо развита. Предвид на настоящия обем на трафика, капацитетът е достатъчен, но би бил изчерпан бързо при нарастването му. Както самите линии и терминали, така и претоварното оборудване е в незадоволително техническо състояние. Качеството на предлаганите услуги е ниско
 - Пазарът на сухопътните транспортни услуги се характеризира със силна конкуренция, както между железопътните и автомобилните превозвачи, така и между самите автомобилни фирми. Частните железопътни оператори не генерират/привличат товари от конкурентните видове транспорт, а преразпределят наличното търсенето. Качествена промяна може да се очаква основно в сегмента на транзитните превози при евентуално навлизане на чуждестранни оператори след 2007 г.. Вагонният и локомотивен парк е със силно неблагоприятна възрастова структура и не отговаря на повишените изисквания. Товарният автомобилен парк, използван за вътрешни превози, също е остарял, но темповете за обновяване на парка за международни превози са по-добри
 - Българските морски превозвачи, представени най-вече от БМФ, се конкурират със световни мегапревозвачи, като пазарните им позиции се влошават поради неблагоприятната структура на корабния парк
 - Българските речни превозвачи оперират в силно конкурентна среда, характеризираща се със своята специфика и голяма динамичност, както и с крайна чувствителност към промени от всякакво естество – търсене и предлагане на стоки и суровини, данъчни, митнически и други регулации. Подобно на морските превозвачи, основният проблем е свързан с неблагоприятната възрастова структура на корабния парк, която води до намаляване на икономическата ефективност и загуба на пазарни позиции
 - Пазарът на международните пътнически услуги е доминиран от авиационните и автобусни превозвачи. Въпреки проблемите с голямото разнообразие и високата средна възраст на въздухоплавателните средства, българските авиопревозвачи са конкурентноспособни на пазара на чартърните превози, но изостават в обслужването на пътуванията по редовните международни линии. Очаква се този проблем да се изостри с навлизането в страната на нискотарифни авиокомпании. Конкуренцията в сектора на международните автобусни превози е много силна, но в дългосрочна перспектива и в резултат на повишаване доходите на населението следва да се очаква отлив на търсенето на пътувания на дълги разстояния, като автобусните оператори ще запазят позиции основно в регионалните превози – до и от съседните балкански страни. За разлика от товарните автомобилни превози, темповете за обновяване на автобусния парк, са относително ниски, което чертае неблагоприятни перспективи по отношение на възрастовата му структура

-
- Пазарът на обществените превози във вътрешно съобщение се характеризира със силна конкуренция, между БДЖ ЕАД и автобусни превозвачи от една страна и между самите автобусни фирми, от друга. Политиката за субсидиране на пътническите превози по железница гарантира запазване на определен пътнически поток, но без съществено повишаване качеството на предлаганите от БДЖ ЕАД услуги от гледна точка на наличност, честота, надеждност и комфорт, перспективата на железопътния превозвач е негативна. При очакваното благоприятно икономическо и социално развитие на страната, в дългосрочна перспектива автобусният транспорт ще загуби част от пътническия поток, който ще се пренасочи към частния автомобилен транспорт
 - Качеството на услугите, предлагани от БДЖ ЕАД и автомобилните оператори, в сектора на крайградските услуги е незадоволително от гледна точка и на транспортния парк и на наличност, честота и надеждност. Отчитайки проблемите с автомобилното движение в и около големите агломерации и при прилагане на подходящи маркетингови мерки и политика за интегриране на транспортните услуги, в средносрочна и дългосрочна перспектива БДЖ ЕАД би могло да привлече съществен дял от нарастващото търсене.

5.2.3. Транспортно законодателство

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

- Закон на железопътните превози, който определя условията и реда за изграждането, поддържането, развитието и използването на железопътната инфраструктура, изискванията за достъп до нея, основните правила за движение на влаковете, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти при предоставяне на превозните услуги в съответствие с международните договори и споразумения, по които Р България е страна
- Закон за пътищата, който урежда собствеността, ползването, управлението, стопанисването, изграждането, ремонта, поддържането и финансирането на републиканските и местни пътища и
- Закон за автомобилните превози, уреждащ условията и реда за обществените вътрешни и международни превози на пътници и товари с автомобили, извършвани от български или чуждестранни превозвачи, превозите за собствена сметка, контрола при осъществяване на превозите, както и особените правила при договорите за превоз на пътници и товари
- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Р България, който урежда правният им режим и контрола по неговото спазване и
- Кодекс за търговско корабоплаване, уреждащ обществените отношения, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, изискванията за българската принадлежност на корабите, изискванията към корабните и превозните документи, правата и задълженията на капитаните и екипажите, договорите за превоз на товари, пътници и багаж, вещните права върху корабите, договорите за наем на кораби, договорите за застраховка на кораби и товари, авариите на кораби, спасяването по море и река и други отношения, свързани с корабоплаването и неговата безопасност.
- Закона за гражданското въздухоплаване, който регламентира условията за гражданското въздухоплаване и осигуряването на безопасността и сигурността му.

Към настоящия момент най-съществената част от *Acquis communautaire* е вече отразена в българските нормативни документи и се прилага. Допълнителни целенасочени действия са необходими в следните посоки:

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

5.2.4. Безопасност на движението и сигурност

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

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

В национален мащаб към тези проблеми, с изключение на системата за управление на въздушното движение, се добавя недостатъчният капацитет на съществуващите към момента системи за управление и контрол на трафика за осигуряване на добро ниво на безопасност при очакваното му нарастване. Пример за това е факта, че по ниво на пътната безопасност България значително изостава от средното за ЕС, което води до големи загуби за националната икономика и обществото като цяло.

Политиката и приоритетите по отношение на безопасността и сигурността в транспорта се определят от Министерство на транспорта. Основните органи във въздушния, водния и железопътния транспорт са съответно:

-
- **ГД “Гражданска въздухоплавателна администрация”**, контролираща съответствието на българските въздухоплавателни средства, аеронавигационно оборудване с международно-установените във въздушния транспорт стандарти за безопасност и сигурност и поддържаща летищната инфраструктура във въздушния транспорт
 - **ИА “Морска администрация”**, която следи за безопасността и сигурността на корабоплаването на страната
 - **ИА “Пристанищна администрация”**, контролираща и поддържаща пристанищната инфраструктура в съответствие с международно установените стандарти за безопасност и сигурност
 - **ИА “Проучване и поддържане на р. Дунав”**, която следи за състоянието на навигацията и корабоплаването по река Дунав и
 - **ИА “Железопътна администрация”**, чрез Главна дирекция “Железопътна инспекция”, контролираща и осигуряваща безопасността в железопътния транспорт.

Съществува и специализирано звено за установяване на обективните причини при разследването на авиационните събития.

Контролът по спазването на правилата за движение от всички участници в автомобилното движение и техническата изправност на движещите се по пътя пътни превозни средства се осъществява от МВР – ДНСП КАТ.

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

- Съвет за сигурност в гражданското въздухоплаване
- Съвет за сигурност в морския транспорт
- Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата

Предвид естеството на проблемите, по-голяма част от дейностите по безопасността и сигурността се финансират от държавния бюджет, съгласно утвърдени програми по видове транспорт. В страната се събират държавни такси за използване на транспортната инфраструктура, които се реинвестират, при необходимост, за рехабилитация на транспортната инфраструктура с цел осигуряване безопасността на железопътните превози, полетите и корабоплаването. Друг източник на финансиране е безвъзмездна помощ, която България получава от страните на ЕС и САЩ в предприсъединителния процес, с цел повишаване безопасността в транспорта безвъзмездна помощ.

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

5.2.5. Усвояване на средства по донорски програми на ЕС и изпълнение на приоритетни инфраструктурни проекти

Налице е неблагоприятна тенденция за забавяне реализацията на приоритетните транспортни инфраструктурни обекти и усвояването на фондовете на ЕС и средства от други международни финансови институции. Въпреки че част от причините за много

бавните темпове за подготовка и реализация на приоритетните инфраструктурни проекта са външни, опитът от последните години показва основни недостатъци:

- липса на професионален и административен капацитет във всички фази на управлението на проектите: планиране, подготовка, реализация, а систематичната последващата (ex-post) оценка или се извършва от чуждестранните финансиращи институции или изобщо липсва
- недостатъчно прозрачни тръжни процедури във всички фази на инвестиционния процес
- забавяне на нормативната реформа за регулиране на инвестиционния процес, което води до ниска конкурентноспособност на българските строителни и надзорни фирми
- промяна в политиката за даване на държавни гаранции за кредитиране.

6. ТЕНДЕНЦИИ ЗА БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ

Изготвянето на задълбочена и подробна прогноза за търсенето на транспортни услуги в страната като цяло и по видове транспорт и направления, която да определи количествените измерения на всички външни и вътрешни фактори при различни сценарии, е крайно наложително, поради което следва да се разработи като последващ стратегически документ. По-долу е представено качествено обобщение на тенденциите за бъдещото развитие, резултат от анализа на стратегическите фактори.

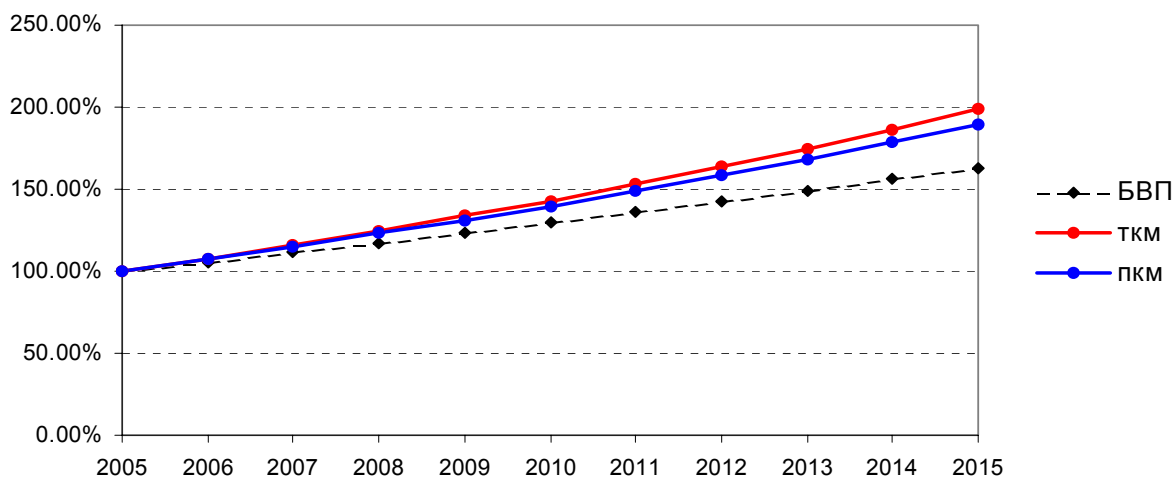
- Признат факт в транспортно-икономическата теория е връзката между транспортното търсене и ръста на икономиката, изразен чрез БВП. Изследвания, обхващащи периоди от 35 и повече години, провеждани в редица страни – членки на ЕС статистически надеждно доказват тази връзка, като данните показват дори изпреварващ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

Поради неравномерното икономическо развитие на България през последните 15 г., данните за транспортния сектор не потвърждават в пълна степен тази корелационна връзка. Въпреки това въз основа на очертаните по-горе тенденции за развитие на външните фактори, влияещи върху българския транспортен отрасъл, от една страна и относително ниското настоящо търсене, от друга, може да се прогнозира, че в периода, обхванат от стратегическия документ, **транспортният сектор ще се развива с темпове, изпреварващи икономическите.**

Въз основа на прогнозите за ръста на БВП на България в периода, обхванат от стратегическия документ ³ и при коефициенти на еластичност между ръста на търсенето на товарен и пътнически транспорт от съответно 1.2 и 1.5, може да се очаква почти удвояване на транспортна работа в ткм и пкм, спрямо базовата 2005 г., като в пътническият транспорт е включен и този с леки автомобили.

³ Източник: Прогноза за основните макро-икономически показатели на Р България за периода 2005 – 2008 г. на Агенция за икономически анализи и прогнози, август 2005 г.

Очакван ръст на товарния и пътническият транспорт за периода 2005 – 2015 г.г.



При товарните превози от гледна точка на влиянието на външните фактори най-добри са шансовете за развитие на интермодалния транспорт, съчетаващ предимствата както на железопътния и водния, така и на автомобилния транспорт. Прогнозното му развитие би могло да бъде и по-силно, ако не беше настоящото му ниско ниво на развитие в страната. Запазва се тенденцията за превес на автомобилния транспорт, както в международно, така и във вътрешно съобщение. Железопътният има добри перспективи по отношение на международния и предимно на транзитния трафик, а морският и водният транспорт остават с относително по-ниски възможности, основно в областта на международните превози. Решаваща промяна в преразпределението по видове транспорт и намаляване дела на автомобилния може да се постигне само чрез ускорено развитие на интермодален транспорт.

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

7. ИНСТИТУЦИОНАЛНА РАМКА НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР

Министърът на транспорта, подпомаган от Министерството на транспорта, провежда държавната политика и разработва стратегията за развитие и реструктуриране на транспортния сектор като цяло и по видове транспорт. По отделните видове към министъра на транспорта са създадени и функционират регулаторни органи - изпълнителни агенции транспорт: ИА “Железопътна администрация”, ИА “Автомобилна администрация”, ИА “Морска администрация”, ИА “Пристанищна администрация”, ИА “Проучване и поддържане на река Дунав”, и Гражданска въздухоплавателна администрация.

Изключение от това общо правило е политиката в областта на планирането, изграждането, поддържането и експлоатацията на пътната инфраструктура, която е отговорност на министъра на регионалното развитие и благоустройството и ИА “Пътища” към него. Въпреки това, съгласно Закона за пътищата, министърът на транспорта е този, който осъществявайки транспортната политика и който поддържа и

развива международни инициативи за трансевропейските транспортни коридори. Този факт поставя редица въпроси относно координирането на пътната политика по общеевропейските коридори с тази за основните пътища с национално значение и с политиката на транспортния сектор като цяло.

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

8. SWOT АНАЛИЗ НА БЪЛГАРСКИЯ ТРАНСПОРТЕН СЕКТОР

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

8.1. Силни страни на българския транспортен сектор

- Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура – България разполага с над 18 хил. км републикански пътища, над 6 хил. км железен път, морски и речни пристанища и летища
- Благоприятно географско местоположение на страната, даващо възможности за развитие на транзитните превози по направлението на 5-те Общеевропейските транспортни коридори, пресичащи държавата
- Развита система за обществен транспорт, обхващаща цялата страна
- Висока степен на електрификация на железопътния транспорт
- Работещи системи за таксуване ползването на транспортната инфраструктура
- Висока степен на либерализация на транспортен пазар
- Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС
- Проекти за развитие и модернизация на транспортната система, в процес на изпълнение
- Изградена система за обучение и квалификация на транспортни кадри

8.2. Слаби страни на транспортната система

- Незадоволително състояние и ниво на поддържане на наличната инфраструктура
- Инфраструктурен свръхкапацитет при твърде нисък трафик, който да заплаща разходите за стандартното поддържане
- Наличие на “тесни места” в транспортната инфраструктура и недостатъчна обвързаност с транспортните мрежи на съседните страни
- Недостиг на инфраструктура за високоскоростни превози
- Недостатъчно използване на потенциала на р. Дунав за превози в международно и вътрешно съобщение
- Използване на транспортни схеми и технологии, несъответстващи на съвременното транспортно търсене (комбиниран/ интермодален транспорт и логистика)

-
- Ниско ниво на развитие на интермодалния транспорт и отсъствие на концепция за развитието му като система, интегрираща отделните видове транспорт
 - Дезинтегрирано планиране и управление на част от транспортната инфраструктура
 - Липса на ясна система и нормативна база за приоритизация на проектите в транспортния сектор.
 - Недостатъчна координация между видовете транспорт и липса на интегрирани мрежи и услуги за обществен транспорт
 - Липса на финансови средства за стандартно поддържане, модернизация и развитие на наличната транспортна инфраструктура
 - Неясен дългосрочен ангажимент на държавата към финансирането на инфраструктурни обекти и задължителните обществени услуги
 - Недостатъчно ниво на търговска ориентация на транспортните субекти
 - Неефективно управление на търговските дружества и държавни предприятия от системата на транспорта, държавна собственост
 - Морално и физически остарял транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите
 - Различна степен на пазарно развитие на отделните видове транспорт
 - Липса на реална конкуренция в отделни сегменти на транспортния пазар
 - Незадоволително качество на услугите за обществен транспорт (градски, крайградски, железопътен)
 - Липса на обходни пътища на населените места, водещо до влошена пътна безопасност и повишени социални разходи за автомобилния транспорт
 - Недостатъчен административен и професионален капацитет за управление и изпълнение на големи инфраструктурни проекти
 - Ниско ниво на технологична съвместимост за движение по общоевропейската транспортна мрежа
 - Ниско ниво на използване на информационни и телекомуникационни технологии в сектора
 - Относително ниско ниво на безопасността и сигурността на транспортната система и услуги
 - Недостиг на професионален и административен капацитет, отговарящ на съвременните изисквания в сектора
 - Изоставане в транспортните научните изследвания и приложението им в практиката в резултат на ниското финансиране

8.3. Възможности за развитие на транспортната система

- Ръст на търсенето на транспортни услуги
- Ускоряване на процесите на реструктуриране на сектора чрез концесиониране, приватизация и либерализация на транспортния пазар
- Модернизация на сектора чрез инвестиции в инфраструктурата и нови технологии
- Привличане на международен транзитен трафик за ефективното използване на транспортната инфраструктура

-
- Развитие на интермодални коридори и логистични вериги
 - Ръст на туристическия трафик
 - Привличане на български и чуждестранни частни инвеститори и оператори и по-широко използване на публично-частното партньорство
 - По-интензивно използване на р. Дунав
 - Повишаване на качеството, безопасността и надеждността на транспортните услуги чрез въвеждане на интелигентни системи за управление и контрол на транспорта
 - Интегриране на българската транспортна система с тази на ЕС и на съседните страни
 - Повишаване качеството на услугите на обществения транспорт

8.4. Заплахи за развитие на транспортната система

- Забавяне на реформите, реструктурирането и модернизацията на сектора или на отделни под-сектори
- Спад на международните транзитни потоци през страната
- Едностранно фокусиране върху развитието на международния транспорт и пренебрегване потребностите национално и/или вътрешно регионално ниво
- Забавяне в реализацията на приоритетните проекти
- Липса на гарантиран, финансово обезпечен ангажимент от страна на държавата по отношение задължителните обществени слуги
- Нарастване на негативното въздействие върху околната среда от транспортния сектор
- По-нататъшно влошаване качеството на транспортната инфраструктура в резултат на липсата на финансови средства за нейното поддържане, експлоатация и развитие
- Значителен ръст на пътуванията с лични МПС, водещи до изчерпване на капацитета на пътната мрежа в районите на големите агломерации и до увеличаване на времето и разходите за транспорт
- Изоставане в научното развитие и кадрово обезпечаване в транспортния сектор.

9. СТРАТЕГИЧЕСКИ ПРИОРИТЕТИ НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА

Изхождайки от формулираните мисия и целите на българския транспортен сектор и при отчитане на ролята на държавата, институционалната рамка, тенденциите за развитие и SWOT анализа са определени следните стратегически приоритети на транспортния сектор за периода до 2015 г.:

СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

ПРИОРИТЕТИ



Приоритет 1 Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура

От направения анализ следва, че като цяло България разполага с достатъчно гъста железопътна и пътна мрежи, пристанища и летища. Поради хроничния недостиг на средства обаче, те са в незадоволително състояние и се нуждаят от спешни мерки за привеждане към проектните параметри и/или техническа годност, както и модернизация, за да отговорят на съвременните изисквания. От друга страна,

трафикът по тези мрежи и възли е недостатъчен и таксите за ползването на съответната инфраструктура са недостатъчни за да покрият разходите. Следователно, налага се наличните транспортните мрежи и възли да се преразгледат, като в бъдеще първостепенно внимание се отделя на основните/приоритетни мрежи и обекти (от национално значение), а по отношение на второстепенните се определят облекчени стандарти за поддържане. Част от съществуващата инфраструктура с местно значение би следвало да се предаде за ползване и поддържане на заинтересованите страни – общини, промишлени предприятия, частен бизнес и т.н. или да се закрие при липса на интерес. По този начин наличните ограничени финансови ресурси ще се насочат към тази част от мрежата, която ще донесе най-бърза икономическа и социална възвръщаемост.

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

Развитието и модернизацията на транспортната инфраструктура следва да се основава на анализа за разходите за съответния обект и ползите за обществото от неговото изпълнение и експлоатация, при отчитане на съществуващата и очаквана интензивност на движението и на оценката за въздействието му върху околната среда.

Към този приоритет се отнася и изпълнението на ангажиментите, поети от България по силата на Договора за присъединяване към ЕС, за изграждане и обновяване на близо 1 600 км от основната пътна мрежа носимоспособност на пътната настилка от 11.5 т/ос до 2014 г.

Приоритет 2 Интегриране на българската транспортна система в европейската

Интегрирането на българската транспортна система с европейската има няколко очевидни измерения – подобрение и развитие на чисто физическите/инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентноспособността на българските транспортни фирми.

Интегрирането на транспортна мрежа на страната е необходимо условие за постигането на пълна – политическа, икономическа и социална – кохезия на България в рамките на разширена Европа и е в пълно съответствие с политиката на ЕС за преодоляване на инфраструктурния дисбаланс между централните и периферните райони на обединена Европа. С оглед осигуряването на действителна свобода за движение на хора и стоки този приоритет е от изключителна важност за България, която след присъединяването към ЕС ще бъде външна граница на съюза, т.е. периферия.

Интегрирането на България в европейските структури предоставя възможността за изграждане, модернизиране и развитие на част от транспортната ни инфраструктура с много по-ниски за страната разходи. Подготовката и реализацията на мащабни проекти изисква изпълнението на редица проучвания, наличие на съответен професионален и административен капацитет и съгласно досегашния опит отнема дълъг период от време. Поради това е необходимо ускоряване на работата за да може България да се възползва в пълна степен от предоставените ѝ възможности в най-кратък срок след присъединяването ѝ към ЕС. Съществен елемент от

интегрирането на инфраструктурата е и нейното развитие и отваряне към съседните страни и поетапното осигуряване на пълна експлоатационна/оперативна съвместимост за движение по българските участъци от трансевропейската мрежа, което е стъпка за привличането на допълнителни транзитни потоци.

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

В същото време постигането на високо ниво на конкурентноспособност на транспортния сектор е задача немислима без интензифициране на научните изследвания и проучвания, които към настоящия момент изостават не само от средното ниво на старите, но и на новите страни-членки, както и без осигуряването на професионален и административен капацитет, отговарящ на съвременните условия и изисквания.

В съответствие с Договора за присъединяване на България към ЕС е необходимо предприемането на съответни мерки във връзка с влизането в сила на изискването за финансова стабилност към автомобилните превозвачи.

Приоритет 3 Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция и либерализация на транспортния пазар

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

Процесът на реструктуриране на българския транспортен сектор и либерализацията на пазара все още не е приключил и държавата продължава да изпълнява някои от неприсъщите ѝ функции. Продължава практиката за кръстосано субсидиране в рамките на даден вид транспорт и между видовете. Пазарната ориентация на предприятията от държавния сектор е на по-ниско ниво в сравнение с частните.

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

Този приоритет е в съответствие с политиката на ЕС за регулирана конкуренция и възприемане на ефективна таксова политика. Той отговаря и на поетите от България ангажменти в Договора за присъединяване към ЕС за предприемане на съответни мерки във връзка с либерализирането на каботажните превози в рамките на съгласувания преходен период.

Приоритет 4 Осигуряване на адекватно финансиране за развитие и функциониране на транспортния сектор

Финансирането на транспортния сектор има няколко основни насоки:

- изграждане, модернизация, поддържане и ремонт на инфраструктурата, за които държавата има водеща ролята, без това да изключва други финансови източници (потребителски такси) и инструменти (различни форми на публично-частното партньорство)
- транспортен парк, свързан основно с подновяването и модернизацията му и експлоатацията, задължения на транспортните оператори и
- задължителни обществени услуги, в която област си взаимодействат и държавата и операторите
- научни и приложни изследвания и проучвания в областта на транспорта

Специфичния характер на процеса на изграждане и модернизация на инфраструктурата включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на финансов ресурс бавна възвръщаемост на инвестициите. Съблюдавайки основния принцип за превес на обществения над индивидуалния и/или местен интерес, този факт налага комбинирането на различни финансови схеми, механизми и източници, като:

- обществени ресурси – държавен бюджет и фондове на ЕС
- ресурси, генерирани от обекти на концесия, представляващи по своята същност трансфер на приходи от потребителски такси за достъп
- частен капитал, участващ във финансирането на проекти чрез публично-частно партньорство за реализацията на проекти и/или предоставяне на услуги, които традиционно се осигуряват от обществения сектор
- други ресурси, вкл. банкови заеми, в т.ч. на първо място ЕИБ и ЕБВР, както и други международни финансови институции.

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

Задължението да осигурява обществени транспортни услуги изисква осигуряване на адекватен на нуждите финансов ресурс за съфинансиране/компенсиране, позволяващ дългосрочно планиране за повишаване качеството на услугите. От друга страна, договорите, гарантиращи компенсиране на загубите на операторите от задължителните обществени услуги, поставят тези превозвачи в по-облагодетелствано положение, елиминирайки в значителна степен предприемаческия риск. Те не ги стимулират в достатъчна степен да оптимизират експлоатационните си разходи, да използват максимално капацитета си и да увеличават приходите си, което не работи в полза на създаването на по-благоприятна бизнес среда.

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

- Подкрепа на трансфера на ноу-хау и нови технологии на международно ниво в посока на общите изследвания на планове за развитие на ЕС
- Подкрепа за изследвания в областта на екологосъобразните видове транспорт, енергоспестяващи технологии и алтернативни горива и тяхното приложение в

практиката

- Повишаване ефективността на научните и приложни изследвания

Приоритет 5 Ограничаване въздействието на транспорта върху околната среда и здравето на хората

Анализът на българският транспортен сектор показва тенденция за нарастване на автомобилния транспорт и намаляване на железопътния и масов градски транспорт. Това развитие води до ръст на емисиите от вредни газове и шум, въздействайки негативно върху околната среда и понижава качеството на живот в населените места.

Ограничаването на вредното влияние на транспорта върху околната среда и качеството на живот на хората изисква въвеждане и насърчаване употребата на алтернативни и възобновяеми горива и технологии, развитие на екологосъобразните и немоторизирани видове транспорт. Оптималния баланс в използването потенциала на различните видове транспорт чрез прехвърляне на превози към по-екологичните видове (железопътен, воден, обществен масов транспорт), както и развитието на метро транспорта са едни от най-ефективните средства за това.

Нарастващата интензивност на движението намира отражение и грижата за повишаване на безопасността, най-вече в областта на автомобилния транспорт, незадоволителното състояние на която води до големи загуби за националната икономика и обществото. Въпреки че в останалите видове транспорт състоянието е значително по-добро, съществуващите към момента системи за управление и контрол на трафика не са в състояние да повишат рязко нивото на безопасност при очакваното му нарастване.

Последните години доказаха, че в световен мащаб транспортните системи са едни от най-уязвимите спрямо тероризма, което налага предприемането на конкретни мерки за повишаване нивото на сигурност на българската транспортна система.

Комплексното изпълнение на мерките по този приоритет ще допринесе за устойчивото развитие на транспортния сектор, в съответствие с политиката на ЕС.

Приоритет 6 Развитие на интермодален транспорт

Анализът на българския транспортен сектор показва, че най-общо товарните транспортни услуги могат да бъдат характеризирани като пазар с излишък на предлагане в количествен аспект (свърхкапацитет) и недостатъчно адекватно на търсенето качество. Ако в миналото основният интерес на товародателите беше да ограничат максимално дела на транспортните от общите разходи, търсейки най-евтиния превоз/маршрут, то в последните 15 – 20 г. на преден план излиза съображението за най-икономичен маршрут, включващ освен цената и други аспекти като време за доставка, сигурност, надеждност и непрекъсваемост на транспортната услуга/верига и постоянна информация за местоположението на товара. С други думи успешните превозвачи са тези, които осигуряват най-икономичния подход в процеса на планиране и извършване на доставката на стоки и материали от производителя през складовите и дистрибуторските центрове до крайния потребител.

До неотдавна автомобилният транспорт в световен мащаб успяваше в максимална степен да отговори на тези повишени изисквания осигурявайки гъвкави превози от врата до врата. Но в условията на глобализация интремодалният транспорт⁴ и

⁴ Съгласно Речника на термините на ООН, 3^{-то} преработено издание, изготвено от Работна група с участието на представители на ИКЕ на ООН, СЕМТ и Евростат, интермодалният транспорт е “Превоз на

неговите под-видове – мултимодален⁵ и комбиниран⁶ са тези, които ще могат да адекватно да отговарят на промените в нарастващото търсенето, съчетавайки на базата на логистичния подход предимствата на отделните превозни средства – автомобили (свобода, гъвкавост, бързина), кораби (ниска цена, избягване на престоите по граничните пунктове, екологосъобразност и ниска енергоемкост), совалкови и блок-влакове (приемлива цена, надеждност, регулярност, сигурност, екологосъобразност и ниска енергоемкост).

Този приоритет е в съответствие с основните насоки на транспортната политика на ЕС за промяна в баланса между видовете транспорт и развитие на интермодалния транспорт.

Приоритет 7 Адекватно качествено и количествено задоволяване на нуждите от транспорт

Основната функция на транспортния отрасъл е задоволяването на транспортните нужди на населението и икономиката на национално, регионално, областно и местно ниво при минимизиране на социалните разходи. Нито икономическото, нито социалното развитие на отделните райони и особено на изолираните такива е възможно без осигуряването на качествени, надеждни и достъпни транспортни услуги. Постигането на минимално ниво на транспортно обслужване в периферните райони на страната и в тези с по-ниско от средното социално-икономическо развитие, би гарантирало ако не прекъсване, то поне задържане на негативните процеси в тях. В същото време това трябва да става в пълна координация с регионалното развитие с оглед най-ефективното използване на обществените средства.

Доколкото основният проблем, идентифициран в анализа на българския транспортен сектор, е свързан основно с качеството, и не толкова с количеството на предоставяните услуги, мерките към този приоритет следва да бъдат основно ориентирани към изискванията на клиентите/ползвателите от гледна точка на наличност, достъп и надеждност на транспорта, като основен инструмент е изграждането на интегрирани транспортни системи.

Хармонизирането на плановете за развитие на София с тези на транспортната политика е от съществено значение предвид стратегическото ѝ от транспортна гледна точка положение и концентрацията на значителни икономически и човешки ресурси. Те включват както инфраструктурния достъп до и в рамките на Столична община (СОП, метро система транспортни терминали), така и интегрирането на услугите на столичния градски транспорт с националната транспортна система.

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

Приоритет 8 Устойчиво развитие на обществения масов транспорт

Очакван резултат от ръста на доходите на населението е нарастването на степента на автомобилизация и ползването на личните автомобили. Това се потвърждава през последните години от тенденцията за намаляване на пътуванията с обществен масов

стоки в една и съща товарна единица или превозно средство с последователни видове транспорт без претоварване на стоките при промяна на вида транспорт”.

⁵ СЕМТ определя мултимодалния транспорт като “превоз на товари от поне два различни вида транспорт”

⁶ За нуждите на транспортната политика СЕМТ ограничава терминът комбиниран транспорт до следното: “Интермодален транспорт, при който по-голямата част от пътя на европейска територия се извършва по железница, вътрешни водни пътища или море, като всеки начален и/или краен етап, за които се използва автомобилен транспорт са възможно най-къс”.

транспорт. Крайният ефект от тези процеси е насищането на пътищата с автомобилен трафик (задръствания) най-вече в градските и крайградски райони, спад в ползването на железопътен и масов градски транспорт, а от там – нарастваща нужда от субсидирането му поради задълженията на държавата да осигурява транспортни услуги на населението.

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

Този приоритет е в съответствие с основните насоки на транспортната политика на ЕС за развитие на транспорт с “човешко лице” и рационализиране и интегриране на обществения транспорт.

10. ИЗПЪЛНЕНИЕ, МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

10.1 Изпълнение на стратегическия документ

Националната политика в областта на транспорта се провежда от Министерския съвет чрез министъра на транспорта. В този смисъл **Министерският съвет** контролира изпълнение целите, приоритетите и мерките на Стратегическия документ като цяло. Контролният орган по финансовите въпроси е **Министерство на финансите**, по въпросите на регионалното развитие – **Министерството на регионалното развитие и благоустройството**, а по въпросите на опазването на околната среда – **Министерство на околната среда и водите**.

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

- МРРБ и МФ по Приоритет 1 “Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура”, Приоритет 2 “Интегриране на българската транспортна система в европейската”, Приоритет 4 “Осигуряване на адекватно финансиране за развитие и функциониране на транспортния сектор”
- МОСВ и МВР по Приоритет 5 “Ограничаване въздействието на транспорта върху околната среда и здравето на хората”
- МРРБ и МИЕ по Приоритет 6 “Развитие на интермодален транспорт”
- МРРБ по Приоритет 7 “Адекватно качествено и количествено задоволяване на нуждите от транспорт”.

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

Подробна таблица с отговорностите за изпълнението на мерките и инструментите/дейностите за постигането на поставените приоритети е представена в Таблица 1.

Консултативни функции по изпълнението на Стратегическия документ имат:

- Обществения съвет към Министерство на транспорта
- Научно техническия съюз по транспорта

-
- Браншови и неправителствени организации
 - Академичната общност и др.

Министерство на транспорта съвместно с Националния статистически институт носят отговорността за **събирането, обработката и анализа** на необходимата **статистическа информация**, която да се използва за мониторинг и оценка на изпълнението на приоритетите.

Настоящият стратегически документ се базира изцяло на фундаменталния принцип на ЕС за тясно сътрудничество със съответните власти на национално, регионално и мастно ниво от една страна и с икономическите и социални партньори, от друга. Принципът на партньорството ще се реализира на практика на всеки един от етапите на планиране, управление, реализация, мониторинг и оценка на последващите стратегически документи (стратегии по видове транспорт, средно и краткосрочни програми и планове за изпълнение на стратегията). Очакваните ползи от прилагането на този принцип са:

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

10.2 Мониторинг

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

- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р България до 2015 г.
- Секторна оперативна програма за Транспорт
- Национален транспортен план,

както и на:

- секторните стратегии за развитие по видове транспорт
- средносрочните (3-5-годишни) и краткосрочни (1-2 годишни) планове

Процесът на мониторинг се извършва ежегодно и включва:

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

10.3 Оценка

Оценката на ефективността от приложените мерки от стратегическия документ се извършва на база европейските практики и показателите за постигане на целите, определени в документа.

Всяка година Министърът на транспорта внася в Министерски съвет Годишен доклад за изпълнението на Стратегическия документ, който съдържа:

1. Оценка за изпълнението на мерките, залегнали в Стратегическия документ и секторните стратегии;
2. Оценка на резултатите от проведените действия за реализация на мерките, залегнали в документа;

-
3. План за необходимите действия за следващия отчетен период, с оценка на необходимите финансови средства за тяхното осъществяване, въз основа на тригодишните бюджетни планове;
 4. Предложение за промяна на политиката в областта на транспорта, ако това е необходимо.

Годишният доклад се приема от Министерски съвет преди внасянето на законопроекта за държавния бюджет в Народното събрание.

СТРУКТУРА НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА Р БЪЛГАРИЯ

Мисия на транспортния сектор

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

- Осигурява ефикасен, ефективен и устойчив транспорт
- Подпомага балансираното регионално развитие
- Отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, съдейства за интегрирането на страната в Европейските структури

Принципи на транспортната политика

ТРАНСПОРТНИ ИКОНОМИЧЕСКИ ЕКОЛОГИЧНИ СОЦИАЛНИ

Цели на транспортната политика

Постигане на икономическа ефективност

Развитие на устойчив транспортен сектор

Подпомагане на регионалното и социално развитие и обвързаност

Стратегически приоритети

Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура

Интегриране на българската транспортна система в европейската

Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция и либерализация на транспортния пазар

Осигуряване на адекватно финансиране за развитие и функциониране на транспортния сектор

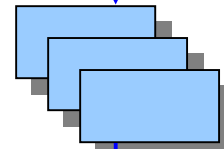
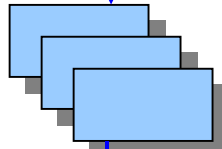
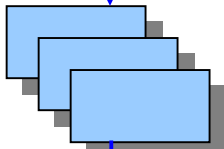
Ограничаване въздействието на транспорта върху околната среда и здравето на хората

Развитие на интермодален транспорт

Адекватно качествено и количествено задоволяване на нуждите от транспорт

Устойчиво развитие на общественя транспорт

Мерки



Инструменти

Нормативни
Икономически
Информационни

Последващи стратегически документи

Национален транспортен план

Стратегии по видове транспорт

Оперативна програма за сектор транспорт

Средносрочни и краткосрочни планове за изпълнение на стратегията

Мониторинг за изпълнението на стратегията посредством измерими показатели

11. МЕРКИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ ПРИОРИТЕТИ

11.1 Приоритет 1

Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура

Мярка 1 Рационализиране на транспортната инфраструктура с национално значение

Мярката цели повишаване качеството на инфраструктурния продукт при оптимално използване на наличните ограничени финансови ресурси. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Оптимизиране на разходите за транспортна инфраструктура
- Повишаване качеството на предлаганата услуга чрез съсредоточаване на дейностите върху основната/ главна инфраструктура мрежа, провеждаща/ обслужваща транспортните нужди на национално ниво и международния трафик.

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

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

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

Мярка 3 Развитие и модернизация на главната/приоритетна транспортна инфраструктура

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

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

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

Мярката цели създаване на подходящи инфраструктурни условия за качествено задоволяване търсенето на транспортни услуги и преустановяването на процеса на декапитализиране на националните активи в транспортната инфраструктура при оптимално използване на наличните финансови и технически ресурси. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Устойчиво поддържане на транспортната инфраструктура с национално значение в добро техническо и експлоатационно състояние
- Намаляване на разходите за ремонт и рехабилитация на инфраструктурата в дългосрочна перспектива
- Намаляване на експлоатационните разходи на транспортните превозвачи и частните потребители
- Повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги
- Ръст на безопасността на движението и намаляване на броя на произшествията по вина на инфраструктурата
- Привличане на международен транзитен трафик за ефективно използване на инфраструктурата
- Модернизация на транспортния сектор чрез инвестиции в инфраструктурата и новите технологии като предпоставка за икономическото развитие на страната.

11.2 Приоритет 2

Интегриране на българската транспортна система в европейската

Мярка 1 *Привеждане на транспортната инфраструктура по направлението на Общоевропейските коридори към европейските стандарти*

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

- Ефективно използване на средствата от Кохезионния фонд и Фонда за регионално развитие на ЕС
- Модернизация на транспортния сектор чрез инвестиции в инфраструктурата като предпоставка за икономическото развитие на страната
- Повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги по направленията на общоевропейските коридори
- Привличане на международен транзитен трафик за ефективното използване на транспортната инфраструктура
- Ръст на превозите по р. Дунав и на товарооборота в речните пристанища на страната
- Повишаване конкурентноспособността на речния транспорт, привличане на товари от автомобилния към речния и интермодалния транспорт и развитие на транзитните превози река-море-река
- Подобряване на социално-икономическите връзки на страната със страните-членки на ЕС и с останалите съседни държави

Мярка 2 *Обновяване и модернизация на транспортния парк, инсталациите и съоръженията*

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

- Постепенно осъвременяване и модернизирание на фирмения и частен транспортен парк

-
- Повишаване качеството на транспортните услуги
 - Сnižаване на експлоатационните транспортни разходи
 - Повишаване конкурентноспособността на българските превозвачи
 - Поетапно повишаване на експлоатационната съвместимост (interoperability)
 - Принос за повишаване на безопасността
 - Сnižаване на вредните въздействия на транспорта върху околната среда и качеството на живот.

Мярка 3 Пълно хармонизиране и последваща актуализация на нормативната база в транспортния сектор с тази на ЕС

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

- Повишаване качеството и безопасността на транспортните услуги
- Поетапно повишаване на експлоатационната съвместимост (interoperability).

Мярка 4 Укрепване на международното сътрудничество и активно участие на страната в европейските и други международни инициативи

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

- Представяне и защитаване на интересите на българския транспортен сектор в частност и на страната като цяло при формирането на Общоевропейската транспортна политика и в рамките на различни международни инициативи
- Подобряване условията за достъп на българските транспортни оператори до пазара на международните превози

Мярка 5 Подкрепа на транспортните научните изследвания и приложението им в практиката

Мярката цели създаване на подходящи условия за интензивно развитие на българската транспортна система и повишаване конкурентноспособността ѝ. Очакваният резултат от нейното изпълнение е повишаване качеството и ефективността на българската транспортна система.

11.3 Приоритет 3

Прозрачни и хармонизирани условия за конкуренция и либерализация на транспортния пазар

Мярка 1 По-нататъшна либерализация на транспортния пазар

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

- Повишаване качеството и ефективността на българската транспортна система
- По-пълно задоволяване на нуждите от транспортни услуги на населението и бизнеса
- Запазване и постепенно нарастване на пазарния дял на железопътния транспорт.

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

Мярката цели създаване на недискриминационни условия за конкуренция на пазара на транспортните услуги с оглед повишаване конкурентноспособността на българския

транспортен сектор и на икономиката като цяло. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

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

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

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

- Подобряване маркетинговия капацитет на държавните търговски дружества и предприятия
- Повишаване качеството и ефективността на българската транспортна система
- По-ефективно използване на обществените финансови ресурси при съблюдаване на обществения интерес
- Привличане на български и чуждестранни частни инвеститори и оператори
- По-широко използване на публично-частното партньорство.

11.4 Приоритет 4

Осигуряване на адекватно финансиране за развитието и функционирането на транспортния сектор

Мярка 1 Осигуряване на финансови средства за експлоатацията, поддържането и развитието на транспортната инфраструктура

Мярката цели гарантиране на финансовите ресурси в размер на минимум 2.5% от БВП, необходими за експлоатацията и развитието на транспортната инфраструктура, в съответствие с мерките, изготвяни от ЕС. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Подобряване на състоянието и развитие на транспортната инфраструктура
- Повишаване качеството на предлаганата инфраструктурна услуга
- Осигуряване на ефективна транспортна подкрепа на българския бизнес
- Повишаване конкурентноспособността на транспортната система и икономиката като цяло.

Мярка 2 Осигуряване на финансови средства за задължителните обществени превозни услуги

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

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

-
- Ръст на пътническите превози с обществен транспорт
 - Принос за подобряване на условията за регионална кохезия.

Мярка 3 Ефективно използване на публично-частното партньорство (ПЧП) в транспортния сектор в интерес на обществото и държавата

Мярката цели привличане на български и чуждестранни частни инвеститори и оператори за съфинансиране функционирането и развитието на българския транспортен сектор. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Повишаване финансовата обезпеченост на транспортния сектор
- Ускоряване реструктурирането и модернизацията на сектора или на отделни под-сектори
- Повишаване на ефективността на отрасъла
- Подпомагане на научното развитие и кадрово обезпечаване в транспортния сектор.

Мярка 4 Подсигуряване на необходимите статистически данни и анализи за взимане на стратегически и оперативни решения за транспортния сектор

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

- Повишаване качеството на анализите и прогнозите за развитието на транспортния сектор
- Повишаване качеството на подготовката и ускоряване изпълнението на проекти
- Усъвършенстване на стратегически и оперативни решения на всички нива в транспортния сектор
- Принос за повишаване качеството и ефективността на транспортния сектор
- Осигуряване на точна информация по показатели, изисквани от ЕВРОСТАТ, СЕМТ, ИКЕ на ООН и други международни организации в транспортния сектор.

11.5 Приоритет 5

Ограничаване въздействието на транспорта върху околната среда и здравето на хората

Мярка 1 Повишаване нивото на безопасност на всички видове транспорт

Мярката цели създаване на условия за опазване здравето и живота на населението и заетите в транспортния сектор и намаляване на броя на убитите и ранените в пътнотранспортни произшествия с 20%. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Спад в броя на тежките пътнотранспортни произшествия, убитите и ранените
- Намаляването на финансовите разходи и социални щети на обществото, свързани с транспортните произшествия.

Мярка 2 Ограничаване на вредните емисии и замърсяването от транспортния сектор

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

- Ограничаване на вредните емисии от транспортния сектор
- Спад на замърсяването на българските участъци от Черно море и р. Дунав
- Ръст на превозите с железопътен, речен транспорт и/или интермодален транспорт
- Подобряване на средата и условията за живот на населението

-
- Принос за изпълнение на поетите от страната ангажименти по Протокола от Киото към Рамковата конвенция на ООН за изменение на климата.

Мярка 3 *Повишаване нивото на сигурност на транспортния отрасъл*

Мярката цели постигане и поддържане на високи стандарти за сигурност на транспортните средства и инфраструктурните обекти. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Повишаване нивото на сигурността на транспортния отрасъл
- Повишаване нивото на сигурността по външните граници на ЕС и принос за изпълнение задълженията на страната
- Принос за борбата с тероризма
- Повишаване надеждността на железопътния транспорт и ръст на превозите по железница.

11.6 Приоритет 6

Развитие на интермодален транспорт

Приоритетът цели създаване на благоприятна среда и предпоставки за съществен ръст на превозите с интермодален транспорт. Очакваните резултати от неговото изпълнение са:

- По-ефективно използване на железопътния и на водния транспорт
- Развитие на транспортни схеми и технологии, отговарящи на съвременното транспортно търсене
- Повишаване координацията и интегрирането на отделните видове транспорт
- Привличане на международен транзитен трафик за по-ефективно използване на транспортната инфраструктура
- Привличане на български и чуждестранни частни инвеститори и оператори
- Интегриране на българската транспортна система с тази на ЕС и повишаване на конкурентноспособността ѝ
- Намаляване на разходите за транспорт на стоките
- Ефективна транспортно-логистична подкрепа на българската икономика
- Принос за устойчивото развитие на транспортния отрасъл
- Принос към опазването на околната среда
- Принос за регионалното развитие на страната.

11.7 Приоритет 7

Адекватно качествено и количествено задоволяване на нуждите от транспорт

Мярка 1 *Повишаване нивото на достъпност на изолираните, планинските и граничните райони*

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

- По-пълно задоволяване на нуждите от транспорт на населението в изолираните райони
- Повишаване качеството на транспортните услуги в изолираните райони
- Принос за намаляване на различията между централните и изолираните райони
- Принос за регионалното развитие и обезлюдяването на изолираните райони.

Мярка 2 *Повишаване качеството на транспортните услуги*

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

- Повишаване конкурентноспособността на транспортния сектор

-
- Принос за повишаване конкурентноспособността на икономиката на страната
 - Принос за регионалното развитие на страната
 - Принос за повишаване мобилността на населението като един от показателите за качество на живота.

Мярка 7 Усъвършенстване на процедурите по договаряне и възлагане на обществени пътнически превози

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

- Оптимизиране на транспортните схеми
- По-широко използване на железопътния транспорт
- Повишаване конкурентноспособността на българските превозвачи
- Ръст на пътуванията с обществен транспорт
- Задоволяване на нуждите от транспорт на населението от гледна точка на качеството на услугите.

11.8 Приоритет 8

Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт

Мярка 1 Поетапно създаване и развитие на интегрирани мрежи и услуги за обществен транспорт

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

- Повишаване качеството на транспортните услуги
- Нарастване дела на пътуванията с обществен транспорт от общия брой пътувания
- Оптимизиране на бюджетните разходи/компенсации за ЗОУ
- Принос за ограничаване нарастването на пътуванията с лични МПС
- Принос за устойчивото развитие на транспортния отрасъл
- Принос към опазването на околната среда
- Принос за социално-икономическото и регионално развитие на страната.

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

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

- Повишаване качеството на крайградските пътнически услуги с обществен транспорт
- Нарастване дела на пътуванията на къси разстояния с обществен транспорт
- Подобряване финансовото състояние на превозвачите, извършващи ЗОУ
- Оптимизиране на бюджетните разходи/компенсации за ЗОУ
- Принос за ограничаване нарастването на пътуванията с лични МПС
- Принос за устойчивото развитие на транспортния отрасъл
- Принос за социално-икономическото развитие на страната.

Мярка 3 Създаване на благоприятни условия за ползване на обществен транспорт от трудно подвижни граждани

Мярката цели Осигуряване на достъп до транспортните услуги и задоволяване на транспортните нужди на специфични категории от населението. Очакваните резултати от нейното изпълнение са:

- Изпълнение на социалните задължения на държавата към трудно подвижните граждани
- Ръст на пътуванията с обществен транспорт
- Принос за ограничаване нарастването на пътуванията с леки автомобили
- Принос за устойчивото развитие на транспортния отрасъл
- Принос за социално-икономическото развитие на страната.

Мярка 4 Устойчиво финансиране на масовия обществен транспорт

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

- Качествено изпълнение на социалните задължения към определени категории граждани
- Оптимизиране приходите на превозвачите, извършващи ЗОУ, като предпоставка за повишаване качеството на услугите
- Принос за устойчивото развитие на обществения транспорт
- Принос за ограничаване нарастването на пътуванията с леки автомобили
- Принос за устойчивото социално развитие на страната.

Дейностите и инструментите по отделните мерки, както и показателите за тяхното изпълнение са представени в Приложение 2.

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

в основния текст и в приложенията

А	Агенция
АИАП	Агенция за икономически анализи и прогнози
БВП	Брутен вътрешен продукт
БДЖ	Български държавни железници
БДС	Брутна добавена стойност
БМФ	Параходство Български морски флот
БРП	Параходство Българско речно плаване
БТ	Бруто регистър тон
ГД ГВА	Гражданска въздухоплавателна администрация
ГКПП	Граничен контролно-пропускателен пункт
ДАМТН	Държавна агенция за метрологичен и технически надзор
ДАТ	Държавна агенция по туризъм
дка	декар
ДНСП КАТ	Дирекция национална служба полиция Контрол на автомобилния транспорт
ДОКПБД	Държавно-обществена комисия по проблемите на безопасността на движението
ЕБВР	Европейска банка за възстановяване и развитие
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕС	Европейски съюз
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата в Р България
ЗОУ	Задължителни обществени услуги
ИА	Изпълнителна агенция
ИАТА	Международна асоциация за въздушен транспорт
ИКАО	Международна организация за граждански въздухоплаване
ИКЕ	Икономическа комисия за Европа
ИСПА	Инструмент за структурни политики за пред-присъединяване
КФ	Кохезионен фонд
МВнР	Министерство на външните работи
МВР	Министерство на вътрешните работи
МИЕ	Министерство на икономиката и заетостта
МЗ	Министерство на здравеопазването
МЗСГ	Министерство на заетостта и социалните грижи
МОН	Министерство на образованието и науката
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	Министерски съвет
МСП	Малки и средни предприятия
МТ	Министерство на транспорта
МФ	Министерство на финансите
НК	Национална компания
НСИ	Национален статистически институт
ОНД	Общност на независимите държави
ООН	Организация на обединените нации
пкм	пътникокилометър
ПТП	Пътно транспортно произшествие
РПМ	Републиканска пътна мрежа
СЕМТ	Съвет на европейските министри на транспорта
СОП	Софийски околновръстен път
ткм	тонкилометър
УПТР	Управление "Пътни такси и разрешителни" към ИА "Пътища"
ха	хектар
Щ. д.	Щатски долари

AGTC	European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations – Европейско споразумение за най-важните международни линии за комбинирани превози и свързаните с тях обекти
Aquis Communautaire	Съвкупно право на общността
TEN-T	Trans-European Network – Transport – Транс-европейска транспортна мрежа
TEU	Условни контейнерни единици