

Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

IX. ИДЕНТИФИЦИРАНЕ НА ПРОПУСКИТЕ МЕЖДУ СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ ТРАНСПОРТНИ НУЖДИ И СЪЩЕСТВУВАЩАТА ИНФРАСТРУКТУРА, ОРГАНИЗАЦИОННИТЕ И ОПЕРАТИВНИТЕ ДЕЙСТВИЯ

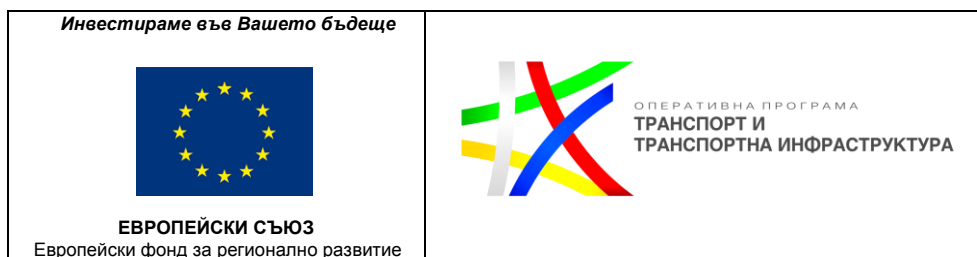
На база проведените задълбочени анализи по видове транспорт са идентифицирани пропуските между съществуващите транспортни нужди и съществуващата инфраструктура, организационните и оперативните действия. Идентифицираните пропуски са представени за всеки вид транспорт поотделно по основни направления по които са установени съответни несъответствия и слабости за конкретния вид транспорт, като например: нормативна база, институции и институционален капацитет, инфраструктура, качество на предоставяните услуги и др.

1. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

НОРМАТИВНА БАЗА

- Не е ясно до каква степен Регулаторният орган е независим по отношение на неговата самостоятелност, решенията за финансиране, правната отличителност, както и осигуряването му с необходимия организационен капацитет по отношение на човешки и материални ресурси;
- Разпоредбите за изравняване в годишният счетоводен баланс на управителя на железопътната инфраструктура на приходите от инфраструктурни такси, печалба от други търговски дейности, държавно финансиране и други приходи и разходите по железопътната инфраструктура все още не се спазват;
- Изискването държавата да осигурява стимули на управителя на инфраструктурата за постигнати по-високи качествени показатели при експлоатацията на железопътната инфраструктура с цел намаляване на разходите за предоставяне на достъп до железопътната инфраструктура и на размера на инфраструктурните такси на практика не се изпълнява. Съгласно подписания договор на ДП НКЖИ с държавата, средствата за такива стимули са включени в размера на годишната субсидия и управителят на железопътната инфраструктура няма интерес за тяхното получаване;
- Получено е допълнително официално уведомително писмо № С(2016) 2382 относно процедура за нарушение № 2013/2076 по отношение неизпълнение на задължението на Република България за правилно транспониране и прилагане в националното законодателство на изискванията на Директива 2004/49/ЕО свързани с независимостта на разследващия орган, достатъчни ресурси за кариерно развитие и финансова самостоятелност на разследващия орган и независимост при разследване на произшествия и инциденти. С оглед констатациите от допълнителното официално уведомително писмо са предложени промени в свързаните с тях текстове в Закона за железопътния транспорт и Наредба № 59 за управление на безопасността в железопътния транспорт;
- Установяват се множество неточности при транспонирането на Директивата за оперативната съвместимост в националното законодателство, като всяко следващо изменение на Наредба № 57 внася новите изисквания на измененията на Директива 57, но не се отстраняват съществуващите и съобщени неточности.
- Наредба № 57 залага в дейността на Определения орган да оценява Националните правила за безопасност, които правила не подлежат на оценка, а следва да бъдат проверявани от НОБ чрез СУБ;

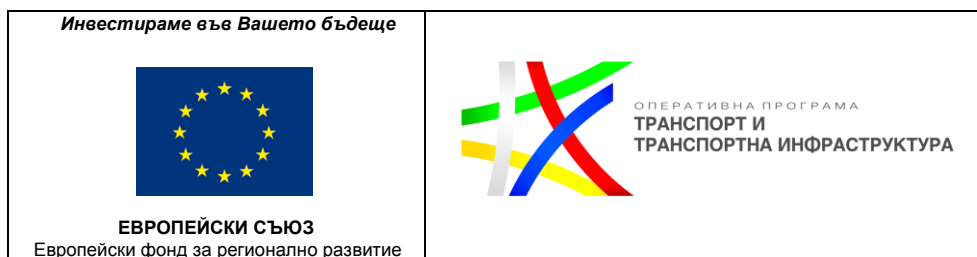
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Наредба № 57 предвижда оценка на съответствието на съставните елементи с националните правила за безопасност или техническите правила;
- Наредба № 57 разписва много подробно изискванията за въвеждане в експлоатация на нови структурни подсистеми, докато изискванията за въвеждане в експлоатация на модернизиран/обновени подсистеми, какъвто е най-честия случай в националните проекти, са казани много по-общо и неясно;
- Наредба № 57 предвижда стъпка, на която да бъде дефиниран обхвата на модернизация/обновяване (представяне на досие по чл. 45(1)). Тази стъпка логически следва да бъде изпълнена в началото на проекта, но поради неясно дефиниран момент на изпълнение, заявителят пристъпва към нея в края на проекта и това затруднява дефинирането на обхвата на изпълнение на модернизацията/обновяването, ЕО проверката и оценка, както и необходимостта от оценка на съответствието с националните нотифицирани технически правила;
- Изискваната оценка на риска следва да бъде направена в самото начало на съществената промяна, а на практика това се прави в края на проекта, което обезсмисля самата оценка и невъзможност да бъдат приложени адекватни и своевременни мерки за намаляване на риска, т.е. няма нормативно задължение за извършване на тази оценка в началото на проекта, а е само препоръка.
- Има неяснота по отношение на това кой на практика дефинира обхвата на модернизация/обновяване на една структурна подсистема – Заявител, НОБ или НО;
- На практика тромавият и неясен процес по въвеждане в експлоатация на подсистеми подтиква към експлоатация на същите без да са въведени в експлоатация съгласно изискванията на Наредба 57 и няма предвидени мерки/санкции това да не се случва;
- За трудната приложимост на Наредба № 57 говори и факта, че Наредбата е действаща от 2004 година и все още няма въведена структурна подсистема в експлоатация (без да се включват возила);
- Има неяснота, както на национално, така и на европейско ниво, дефинирането, кога една подсистема е нова, кога е модернизирана, и кога е обновена според различните дефиниции за подсистема в различните нормативни документи;
- В повечето железопътни проекти в България се извършва модернизация или обновяване на подсистема или на част от подсистема, което води до издаване на Междинен сертификат за проверка (Междинна декларация за проверка – ISV) на тази подсистема. Това прави невъзможно въвеждането ѝ в експлоатация поради изискването за наличен ЕО сертификат за проверка (Сертификат за проверка). Това означава, че една модернизирана/обновена подсистема или част от подсистема не може да бъде въведена в експлоатация докато не бъде изцяло обхваната от ТСОС или дерогирана;
- Последното изменение на Директивата за оперативната съвместимост въвежда Сертификат за проверка и отменя ЕО сертификат, като тази промяна не е отразена в Наредба №57, което води до противоречие в издаваните от НО документи.
- Наличните национални технически правила са остарели и не са нотифицирани на ЕК и публично оповестени в базата данни NOTIF-IT, което води до тяхната непрозрачност и неприложимост;
- Съществуват противоречия в техническите изисквания на националната и европейска нормативна база;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

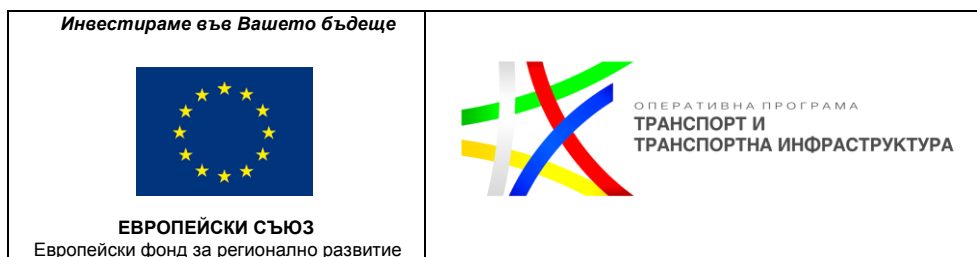


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

ИНСТИТУЦИИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН КАПАЦИТЕТ

- Тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД;
- Липса на осигурено финансиране за реализация на Стратегията и Националния план за внедряване на ERTMS система – за пътно оборудване (за линии извън обхвата на проектите, изградени с Европейско финансиране) и бордово оборудване;
- Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание);
- Недостатъчно ясна държавна политика за развитие на железопътния сектор, включително по търсене на източници за осигуряване с необходимите финансови ресурси;
- Отсъства специализирано звено за анализи и прогнози на функционирането на железопътния сектор;
- Не е осигурено дългосрочно целево финансиране за закупуване на съвременно оборудване, включително тягов и нетягов подвижен състав;
- Тенденция на задълбочаване на дефицита на квалифициран и опитен управленски и на изпълнителски персонал поради относително ниско заплащане и липса на перспективи за развитие;
- Няма административна структура в ДП НКЖИ с конкретно възложени функции във връзка с ТСОС „Инфраструктура“. Разписаните Стратегия и План за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“ не са административно обвързани с конкретни структури, отговорни за тяхното прилагане. Националното законодателство не определя конкретно по какъв административен ред и кои структури са отговорни за невъведените подсистеми в експлоатация;
- Съществува противоречие създадено от факта, че от една страна ИАЖА е изпълнителна агенция част от централната администрация, като изпълнителният директор на агенцията е орган на изпълнителната власт и агенцията изпълнява дейности и услуги във връзка с реализиране на правомощията на Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в жп сектор. От друга страна на същата структура, съгласно държавното устройство – на изпълнителна агенция са й вменени функции на НОБ и РО, които според Европейското законодателство следва да са независими от изпълнителната власт;
- Идентифицирани са следните проблеми във взаимоотношенията между превозвачите и Управителя на железопътната инфраструктура, например: проблем при нарушаване графика за движение на влаковете по причина планова или аварийна ситуация. Решенията в този случай се взимат от Поделение УДВК при ДП НКЖИ и това често създава условия за дискриминация между превозвачите – между БДЖ-ТП и частните превозвачи, както и между различните частни превозвачи, между БДЖ-ПП и превозвачите извършващи превоз на товари. В тези взаимоотношения арбитър е единствено ДП НКЖИ, без възможност на контрол относно безпристрастността при взимане на решения за удовлетворяване на капацитета, както и за ефективността на вземаните решения от оперативното ръководство на движението на влаковете. С влизане в сила на Директива 2012/34/ЕС, транспонирана в Наредба № 41 и ЗЖТ, ИАЖА придоби право да контролира резултатите от разпределението на капацитета, но на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



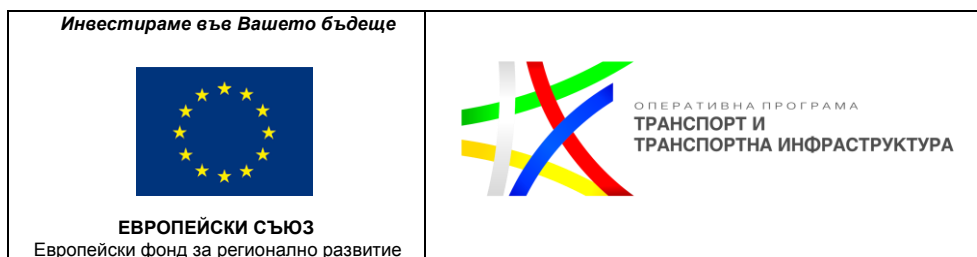
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

практика контрола е затруднен поради това, че ИАЖА няма капацитет ежедневно да следи възникналите случаи;

КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

- Незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт;
- Броя на закъсненията на влаковете през годините нарастват. Поради изпълнението на много строително-ремонтни дейности, последните години се забелязва увеличение на минутите закъснение при превозите;
- Конвенционалната железопътна мрежа не създава условия за повишаване на качеството на предлаганите услуги на пътнически и товарни превози. Средната техническа скорост за движение на пътническите влакове е една от най-ниските в Европа. При проектни скорости 120÷130 км/ч, движението на влаковете се осъществява с 75÷80 км/ч, а в определени участъци тя е ограничена до 40-60 км/ч., за да се гарантира безопасността на движението;
- Зачестяването на ремонтните дейности, извършвани по железния път в участъци от железопътната мрежа и удължените срокове на прекъсване на движението на влаковете намаляват възможностите за предоставяне на качествена услуга;
- Трансбордиране на пътниците, чрез превоз с автобуси, води до влошаване качеството на обслужване, загуба на пазарни позиции и отлив на клиентите;
- Допълнително неудобство за пътниците, пътуващи на дълги разстояния предизвиква удълженото времепътуване при преминаването по алтернативен маршрут и честите закъснения на влакове, поради нарушаването на Графика за движение на влаковете;
- Отмяната или закъсненията на влакове са често срещано явление, поради липса на експлоатационно годен тягов подвижен състав. Значителна част от подвижния състав не отговаря на европейските стандарти по отношение комфорт, хигиена и качество, а поддържането и ремонта на остарелия парк изискват значителни средства;
- Наблюдаваното намаляване на стойностите на функцията на полезност за пътниците, ползващи железопътен транспорт е в резултат основно на вместимостта поради недостиг на изправни вагони и локомотиви и намаляване на комфорта на пътуване поради остарелия вагонен парк и липсата на вагон ресторанти и бюфет;
- Основните проблеми влошаващи качеството на предлаганата транспортна услуга се изразяват в: проблемен достъп до информация, неработеща или неподходяща сигнализация; неясно ценообразуване; проблеми с възможностите за резервация; условията във влаковете и гарите; непригодени перони или такива, които не отговарят на хигиенните стандарти; липса на санитарни възли; труден достъп на хората с увреждания до перона, до гарата, до обслужващите съоръжения, до влаковете; твърде малко време за качване във влака; не отчитане на смяната на перона при връзките; два влака тръгват от един и същи перон с много малка разлика във времето, а същевременно има много неизползвани перони; не отчитане на мултимодалния транспорт - лоша организация и управление и дори липса на връзка с други видове транспорт; закъснения; нередовен график на местните връзки; отменяне на влакове без предварително предупреждение; недостатъчни грижи за пътниците; премахване или реорганизация на услугите и връзките без предварителна консултация с ползвателите, техните представители и засегнатите органи на местното и регионалното самоуправление и др.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

КОНКУРЕНЦИЯ. ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ НА ПАЗАРА

- Няма конкуренция на пазара за пътнически железопътни превози поради това, че оперира само един превозвач. След обявяване на търг за пътнически превози като единствен кандидат се явява „БДЖ–Пътнически превози“, с който е сключен договор за 15 години. Чрез този договор се възлага на „БДЖ–Пътнически превози“ ЕООД да изпълнява задълженията на държавата за предоставяне на обществени услуги, които се субсидират от държавния бюджет;
- Участието на железопътният транспорт на пазара на пътническите превози показва непрекъснат спад;
- Конкурентоспособността на развитието на железницата спрямо другите видове транспорт намалява;

ИНФРАСТРУКТУРА

- Недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- Недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността;
- Железопътната мрежа има голям капацитет, който не се използва от железопътните превозвачи. Поради това е препоръчително рационализиране и подобряване на икономическата ефективност на мрежата и нейното използване.

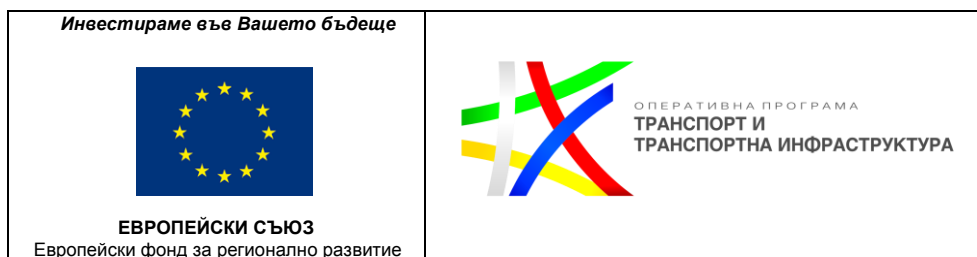
СТРУКТУРА И СЪСТОЯНИЕ НА ИЗПОЛЗВАНИЯ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

- Подвижния железопътен състав, експлоатиран по националната железопътна инфраструктура е морално остарял, изисква влагане на повече средства за поддържането му и се нуждае от обновяване и модернизация;
- Основният проблем в БДЖ-ТП за големия брой повреди на тягов подвижен състав е увеличаването на надпробега на локомотивите за капитален ремонт. Има изключително много случаи, в които локомотиви работят с в експлоатация с одобрени два и дори три протокола за надпробег, което все повече води до влошаване на общото техническо състояние на подвижния състав;
- Ниска ефективност, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег, изолирано движение и превоз на единични вагони;

БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

- Общият метод за безопасност за определянето и оценката на риска и резултатите от него на практика се прилага трудно и ненавременно, въпреки, че УИ и ЖП прилагат разработена СУБ;
- 30 % от случаите на дерайлирования за 2013 и 2014 г., са възникнали поради нарушени геометрични и динамични параметри на железния път. Основни причини са:
 - Намален производствен капацитет на персонала отговорен за текущото поддържане на железния път и ниска производителност. Персонала се назначава целогодишно, а се използва активно през пролетно-летния период.
 - Ниска производителност и не смогване да се отстраняват текущите нередности по железния път.
 - Железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори, не се обезпечават с необходимите финансови ресурси относно текущото поддържане на железния път и поради липса на такива се просрочват

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

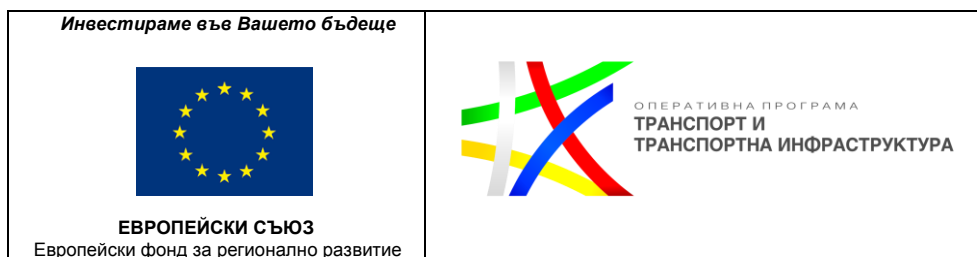
плановите ремонти, техническите параметри се влошават и от там- и експлоатационните. За тях не са предвидени оперативни програми.

- 23,5 % от случаите на дерайлирования за 2013 и 2014 г., са възникнали поради технически причини на подвижния състав и неправилно неравномерно разположение на товара:
 - Липсва внедрена система за контрол на натоварването и теглото на вагоните и състоянието на буксите им, с което не са изпълнени изискванията по ТСОС „ЕУД“.

ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ НА ТОВАРНИТЕ И ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ

- Въведени в експлоатация подсистеми, оценени и сертифицирани спрямо ТСОС „Инфраструктура“ на настоящия етап в България няма;
- Заявления за въвеждане в експлоатация на подсистема „Инфраструктура“ има подадени до ИАЖА само за проектите „Електрификация и реконструкция на железопътна линия Свиленград – турска граница“ и „Рехабилитация на железопътната отсечка Михайлово - Калояновец, включително главните коловози в гарите Михайлово и Калояновец, с приблизителна разгъната дължина на железния път 21 км“;
- Налице е разминаване между изискванията на Регламент (ЕС) № 1315/2013 и Националният план за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“. Планираните участъци от линии, в които следва да бъдат постигнати изискванията на ТСОС „Инфраструктура“ от Плана са по-малко и различни от тези, ясно определени от Регламент (ЕС) № 1315/2013;
- Стратегията и Плана на ТСОС „Инфраструктура“ са създадени на базата на ТСОС 2011/275/ЕО. На настояща етап задължителна за изпълнение е ТСОС 1299/2014. Това създава техническа неяснота и некоректност;
- Стратегията и Плана за внедряване на ТСОС „Инфраструктура“ не съдържат информация, кога по линиите влизащи в основната или широкомащабната мрежа ще постигнат всички изисквания по ТСОС „Инфраструктура“ – т.е. оперативната съвместимост на тази основна подсистема ще бъде изцяло постигната. Регламент (ЕС) № 1315/2013 изисква по определените участъци за определения период да бъде постигнато пълно съответствие с ТСОС. Реализираните и планираните модернизации на участъци от железопътната инфраструктура са съгласно обхвата на планираните във времето инвестиционни проекти. Няма гаранции, че с тяхното изпълнение ще се постигне пълно изпълнение на ТСОС „Инфраструктура“;
- Налице е техническа несъвместимост, с малки изключения, между изискванията на ТСОС „Инфраструктура“ и националните нотифицирани технически правила. Описание по конкретните характеристики е дадено Таблица 4-131 Съответствие между ННТП и ТСОС ИНФ;
- За настоящият етап не е наличен проект, за който е извършена оценка за съответствието съгласно ТСОС ЛНП 2008/164/ЕО завършила с издаването на ЕО сертификат. За ключови гари като София, Пазарджик и Бургас, част от ТЕН-Т мрежата не е налична процедура за ЕО проверка;
- Степенната за постигане на съответствието с ТСОС БЖТ по частта за подсистема „Инфраструктура“ не може да бъде отчетена. В реализираните до момента Проекти за модернизация на подсистема „Инфраструктура“ няма тунели. Проектите, които планират модернизацията на определени участъци от мрежата, вероятно имат ангажираността по постигане на съответствие с ТСОС БЖТ, но отчетност и информация по този сегмент не е налична. В ДП НКЖИ не съществува проследимост и контролиране на степенната на

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

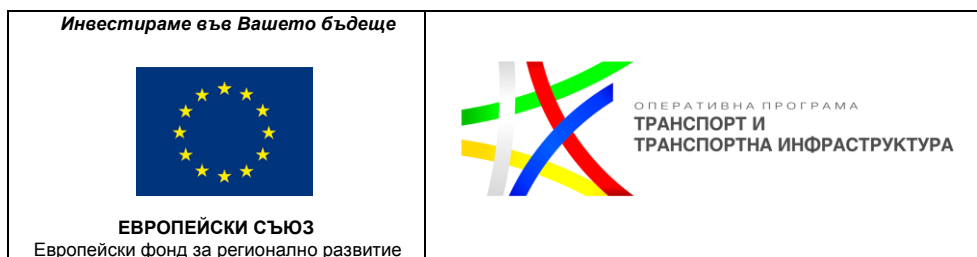
постигане на изискванията за проектите, които са в процес на реализация спрямо ТСОС БЖТ;

- При ТСОС „Енергия“, са идентифицирани неизпълнения по няколко основните параметри: на етап Преглед на проекта - Динамични характеристики и качество на токоприемането, Параметри, свързани с функционирането на подсистемата, Защитни мерки срещу поражение от електрически ток; На етап Изграждане, сглобяване, монтаж – Защита срещу поражение от електрически ток; На етап Сглобено преди пускане в експлоатация - Динамични характеристики и качество на токоприемането, Защита срещу поражение от електрически ток;
- В настоящия момент все още няма въведено в експлоатация нито едно бордово оборудване на тягов подвижен състав (ТПС) на лицензиран в България железопътен превозвач;
- Несъответствията на парка от тягов подвижен състав, използван от БДЖ-ПП, БДЖ-ТП и останалите оператори по железопътната инфраструктура на Р. България с изискванията на ТСОС, въведена с Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18.11.2014 г. (както и с предишните ТСОС) произтичат от факта, че е изключително стар (с изчерпан технически ресурс) и не добре поддържан (в България – с малки изключения, не се извършват капитални ремонти). Същото се отнася и за пътническите вагони. При капиталните ремонти не се извършва модернизация и/или рециклиране и съответно не се извършва сертифициране съгласно изискванията на ТСОС.
- Изискванията на ТСОС „Подвижен състав–шум“ въведена с Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18.11.2014 г., както и с предишната ТСОС приета с Решение 2011/229/ЕС не са изпълнени за всички возила, с изключение на 30 броя спални вагони. Това произтича от факта, че подвижния състав е изключително остарял. Не са провеждани модернизации и рециклиране, а рециклирането на около 60 броя пътнически вагони се извърши преди влизането в сила на ТСОС „Подвижен състав–шум“;
- ТСОС „Телематични приложения за превоз на товари“ се прилага частично за някои Функционални и технически спецификации на подсистемата (данни от документите по проследяване, заявка за маршрут, движение на вагоните, доклади за извършения обмен, изграждане на общ интерфейс). В настоящият момент има разработен и действащ софтуер само за планиране на влаковата работа, познат като „График Генератор“;
- Към момента състоянието по прилагане на ТСОС „Телематични приложения за пътнически превози“ не се е изменило значително в сравнение с момента на изготвяне на Стратегията за внедряване на ТСОС “Телематични приложения за пътнически услуги” на трансевропейската железопътна система Регламент № 454/2011/ЕС от месец юни 2013 г. на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Тази ТСОС не се прилага, като нито управителят на инфраструктурата, нито железопътното предприятие, предоставящо пътнически услуги нямат готовност за обмяна на данни, съгласно техническите спецификации за оперативна съвместимост;

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

- Липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация ERTMS (с подсистеми ETCS и GSM-R) за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената Трансевропейска железопътна мрежа;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Налице е забавяне на изпълнението на Националния план на Република България за внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS) поради:
 - Забавяне на строителните работи по подсистемите, които предшестват изграждането на ERTMS;
 - Невъзможност да се осигури финансиране;
 - Забавяне в подготовката на документацията, необходима за обявяване на тържните процедури за избор на изпълнител.

2. АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

НОРМАТИВНА БАЗА

- Липса на Стратегически документи относно приоритетите и етапността на проектите за развитие на инфраструктурата;
- Липса на стимули в законодателството за закупуването на нови автомобили, например чрез данъчни облекчения;
- Съществуващата система на винетни стикери не осигурява събираемост на всички дължими такси, не е справедлива за потребителите (таксуването е на база продължителност на достъпа до пътната мрежа, а не на база изминато разстояние) и за обществото (не отговаря на принципа „замърсителят плаща“ и не отчита различното въздействие на различните ППС върху инфраструктурата);

ИНСТИТУЦИИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН КАПАЦИТЕТ

- Липса на възможности за прилагане на гъвкаво управление, законодателство и организационни структури;
- Неефективно прилагане на процедурите за възлагане на обществени поръчки и недостатъчно финансиране, които водят до случаи на забавяне при реализация на планираните проекти;
- Ежегодно възниква проблем с издаваните разрешителните за Турция;

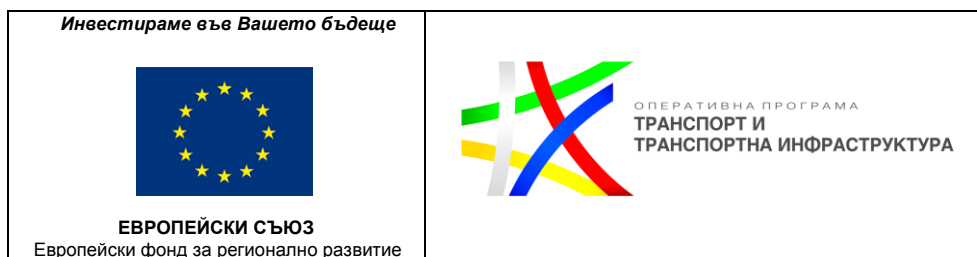
КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

- Ниски стойности на показателите вместимост и надеждност влизащи във функцията на полезност при автомобилния товарен транспорт;
- Качеството на предоставяните пътнически автобусни услуги намалява, в резултат на което намалява и стойността на функцията на полезност;

ИНФРАСТРУКТУРА . КАПАЦИТЕТ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА

- Незадоволителна текуща поддръжка на пътищата, която води до установяване на тенденция на трайно влошаване на състоянието им. Средно за страната 35% от пътищата са в добро състояние, 31% - средно състояние и 34% са в лошо състояние;
- Слабо изградена мрежа от автомагистрала и скоростни пътища;
- Магистралите са с обща дължина 734 км. или 3,7 % от РПМ;
- В Северен централен район няма магистрала;
- Пътищата от I клас са с относителен дял 14,88%, тези от клас II са с относителен дял от РПМ 20,27%. С най-голям относителен дял 61,15% са третокласните пътища;
- Развитие на РПМ през изследвания период (2007-2015 год.) няма в областите Пазарджик, Русе, Силистра, Смолян и Търговище;
- Голяма част от пътната инфраструктура не е изградена по стандартите на ЕС;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Липса на обходни пътища при много от главните градове, което води до тежък транзитен трафик в градските райони;
- В 14 области има пътища без настилка. Областите в които има пътища без настилка са: Перник, Кюстендил, Пловдив, Смолян, Благоевград, Русе, Стара Загора, Ловеч, Хасково, Ямбол, София, Враца, Пазарджик, Велико Търново;
- Тенденция към влошаване на състоянието на пътната настилка, най-значително във Видин, Велико Търново и Хасково;
- Областите с преобладаващ дял на пътищата в лошо състояние са 9 - Враца, Разград, Русе, Софийска област, Хасково, Кърджали, Монтана, Габрово и Плевен;
- Приходите от винетни такси намаляват след 2014г. и покриват едва около 20% от текущите разходи за РПМ;
- Приходите от винетни такси покриват сегашните нива на разходите за текущ ремонт и поддръжка на РПМ, но не могат да осигурят средства за рехабилитация, реконструкция и изграждане на РПМ;

СТРУКТУРА И СЪСТОЯНИЕ НА ИЗПОЛЗВАНИЯ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

- Влошена възрастовата структура на автомобилния парк. По-голямата част от регистрираните превозни средства са на възраст над 20 години - 39% от транспортните средства в експлоатация;
- Тенденция към намаляване на делът на новите регистрирани моторни превозни средства в това число и леки автомобили;

ОКОЛНА СРЕДА И ЕНЕРГИЙНО ПОТРЕБЛЕНИЕ

- Неблагоприятната възрастова структура на автомобилния парк, оказва отрицателно влияние върху опазването на околната среда;
- Най-голям е делът на автомобили не притежаващи евростандарт – 33,40%, 24,40% от автомобилите са с Euro 1 и едва 4,20% от автомобилите са с евростандарт 5;
- 58,96% от леките автомобили са с бензинов двигател, 33,68% са дизелови. Бензиновият двигател отделя повече въглеводороди и олово;
- С най-голям дял от енергийното потребление в сектор „Транспорт“ е автомобилния транспорт. Най-голямо е потреблението на горивата за дизелови двигатели. Малък е делът на възобновяемата енергия в потреблението на горива.

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТ

- Влошената възрастова структура на автомобилния парк, оказва неблагоприятно въздействие относно конкурентоспособността на българските превозвачи спрямо европейските. По-старите товарни автомобили не притежават необходимите екологични стандарти изисквани за движение по пътищата в Европа;

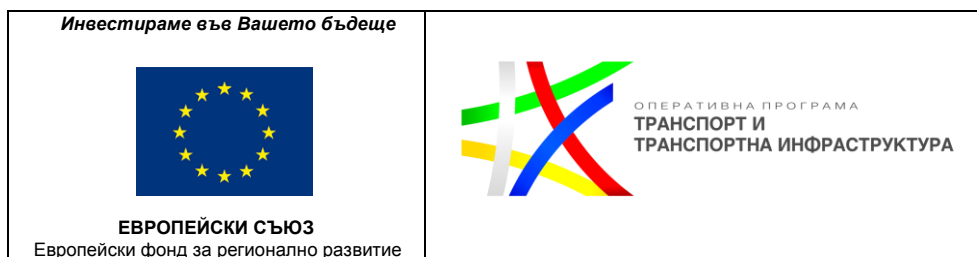
БЕЗОПАСНОСТ И СИГУРНОСТ

- Влошената възрастова структура на превозните средства е предпоставка за възникване на ПТП;
- Увеличение на общия брой на възникналите ПТП и броя на убитите в следствие на възникнало ПТП;

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

- Липса на съвременни интелигентни транспортни системи в експлоатация. Предвидените за въвеждане ИТС са все още на проектен етап;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

3. МОРСКИ И ВЪТРЕШНО-ВОДЕН ТРАНСПОРТ

НОРМАТИВНА БАЗА

- Българският пристанищен сектор изпълнява изискванията на ISPS Code и на Регламент (ЕО) 725/2004 на Европейския парламент и на Съвета чрез НАРЕДБА № 53 от 2.07.2004 г. за условията и реда за постигане на сигурността на корабите и пристанищата. Практика показва, че той трябва да се актуализира така, че да отговаря на изискванията и на Директива 2005/65/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, която е за повишаване на сигурността по пристанищата;
- Съществуващото законодателство затруднява развитието и изграждането на нови пристанища в акваторията;

ИНСТИТУЦИИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН КАПАЦИТЕТ

- Недостатъчно финансиране от държавния бюджет;
- Държавните оператори не притежават възможност за достатъчни и адекватни инвестиции в модерна пристанищна инфраструктура и оборудване;
- Неравномерна конкурентна среда, дължащо се на хибридната структура с държавни оператори, частни концесионери и частни пристанищни оператори;
- За някои от пристанищните терминали (ТЕЦ-Варна, Петрол-Варна и Росенец) територията - ПДС е недостатъчната и различната собственост на част от пристанищната инфраструктура - сградния фонд, складови съоръжение, претоварните и транспортните съоръжения и връзки поражда сериозна зависимост и ограничения на техните функции;
- Недостатъчна степен на концесиониране и недостатъчни инвестиции в поддържането и развитието на пристанищата, което рефлектира върху адаптивността и надеждността на пристанищната инфраструктура към потребностите на пазарното търсене;
- Бавно и ненавременно започване на изпълнението на рехабилитационните работи след появата на необходимост от възстановяване на проектите дълбочини на плавателните канали и акватории на морските пристанища, водещо до налагане на дългосрочни ограничения в корабоплаването;
- Различната собственост на пристанищната инфраструктура за някои от пристанищните терминали - сградния фонд, складови съоръжение, претоварните и транспортните съоръжения поражда сериозна зависимост на терминалите от интересите на отделните собственици;

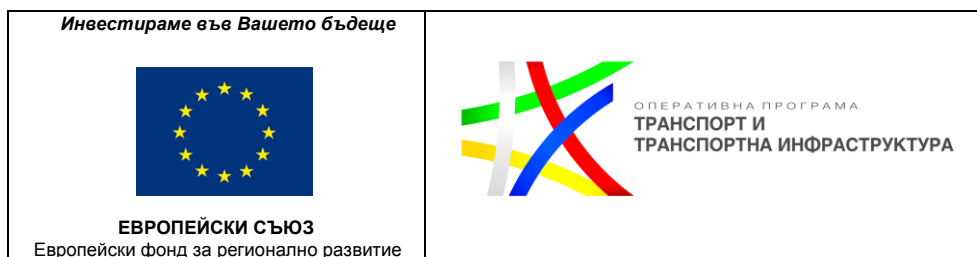
ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА

- Наблюдава се спад на товарооборота в речните пристанища, дължащ се на драстичното намаляване на ро-ро превозите през пристанищата в района на Лом и Видин. Причината за това е пускането в експлоатация на Дунав мост 2 във Видин и пренасочване на автомобилния трафик през него, вследствие на което е и непълното спиране на дейността на фериботен терминал Видин, и фериботното пристанище СОМАТ Видин;
- Спад в товарооборота има и за фериботен комплекс Оряхово;
- Отлив при превоза на транзитни товари;

КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

- Двата най-важни тесни участъка за корабоплаване са при остров Белене (ркм 577 - 560) и в отсечката между пясъчната плитчина при Карагеорге и Черна вода (ркм 344 - 300). Пясъчната плитчина при Карагеорге (ркм 344 - 343) е най-проблематичната теснина. Няма налична дълбочина от средно 25 dm за период от около 90 дни в годината, с

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

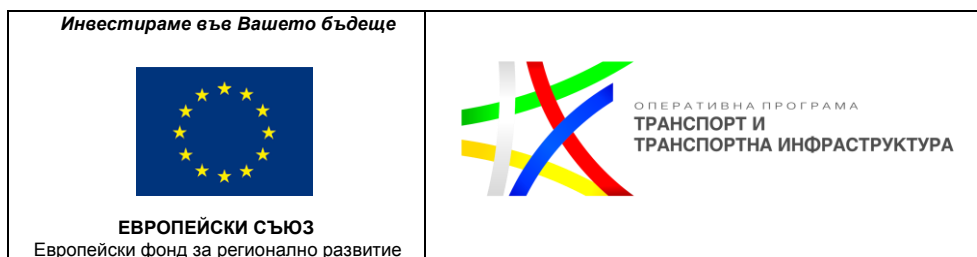
периоди, достигащи до максимум 150 дни. Вследствие на това, кораби, плаващи към пристанище Констанца от места в горното течение (или в обратна посока), трябва да направят отклонение през Борсея и ръкава Бала, като по този начин увеличават плавателното разстояние с около 10 км. Подобриването на условията за корабоплаване по Долен Стар Дунав е от съществено значение, за да се подпомогне развитието на речния транспорт;

- Някои от пристанищните терминали и пристанища с регионално значение нямат достъп до железопътната мрежа. Това за някои от пристанищата е доста негативно и налага целия товарооборот от и към страна суша да се осъществява чрез товарни автомобили. Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити. Най-негативно това се отразява на пристанищата и пристанищните терминали, които са разположени в урбанизираните територии и целия автомобилен поток преминава през съответните улици на населените места. Освен нарушаване на здравната среда за съответното население, недостатъчната пропускателна способност на улиците от съответните маршрути води до големи задръствания и затруднения за товарни автомобили и неефективност за превозвачите. Всичко това прави пристанищата непривлекателни за отделните товародатели и спедитори;

ИНФРАСТРУКТУРА И КАПАЦИТЕТ

- В района на Варна и Бургас достъп до железопътната инфраструктура нямат следните пристанища: Пристанище Бургаски корабостроителници „Южен кей – Л“, Пристанищен терминал Росенец, Пристанищен терминал Несебър, Пристанищен терминал Балчик, Пристанище ПЧМВ – Варна;
- В района на Русе, достъп до железопътната инфраструктура нямат следните пристанища: Пристанище „Никопол“ Пристанище „Русе - безмитна зона“, Пристанище „Силистра - Поларис 8“, Пристанище „Ист поинт - Силистра“, Пътнически терминал Силистра, Фериботен терминал Силистра, Фериботен терминал Никопол, Пристанищен терминал Тутракан, Пристанище „Дунавски драгажен флот - Русе“;
- В района на Лом и Видин достъп до железопътната инфраструктура нямат следните пристанища: Пристанище Безмитна зона – Видин, Ро-Ро СОМАТ - Видин, Пристанищен терминал Видин-център, Пристанищен терминал Видин-юг, Фериботен комплекс – Оряхово, Пристанищен терминал Оряхово, ДДФ „Дуним“ – Козлодуй;
- За пристанища в района на Варна съществуващите ограничения са основно от навигационните условия в Канал 1 и Канал 2. Корабите преминаващи по тези канали /№1 и 2/ се движат само в еднопосочно движение с ограничение на скоростта. Разминаването става по фарватера на Варненското езеро, където се намират и котвените стоянки за изчакване. Има наложено ограничение за маневри през нощта (за съдове с дължина над 200 м.). Височината на корабите е лимитирана от височините на преминаващите над Канал №1 Аспарухов мост и въздушен електропровод. Еър-драфта под Аспарухов мост (при температура 5 градуса по Целзий – 44,14 м, а над 5 градуса – 43.04 м.), въздушните електропроводи над Канал 2 (при температура 5 градуса по Целзий – 43.90 м, а над 5 град – 41.78м) и акваторията пред кейовете ограничава големината на приеманите кораби;
- За пристанища в района на Бургас ограничителен фактор за големината на корабите са съществуващите параметри на кейови стени, които не позволяват увеличаване на дълбочините пред тях.;
- По фарватера на река Дунав от общия Българо-Румънски участък има някои участъци, които не отговарят на международните стандарти, поставени в Дунавската комисия.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



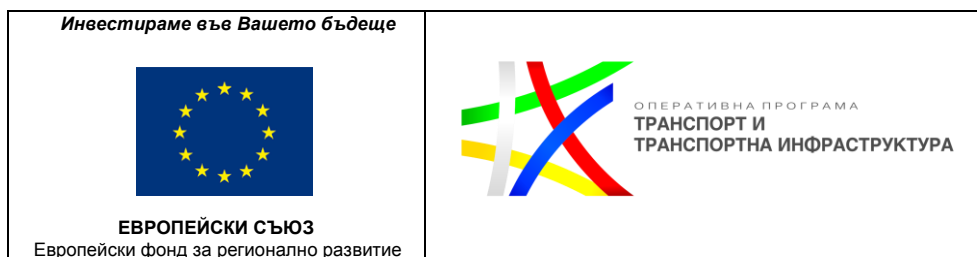
Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

- Съществуващите навигационни проблеми повишават рисковете и ограничават общия капацитет на плавателния път според ЕС стандарти, изразяващо се в ограничаване газенето на корабите, ограничаване превозната товароносимост на речния флот и загуба на атрактивност на реката като ключов транспортен коридор;
- Двете най-критични зони за корабоплаването по река Дунав са:
 - Участък Белене (ркм 576 – 561), където плавателната дълбочина снижава до 18 dm, докато ширината на канала при ниски води е ограничена до 40 - 60 m.;
 - Участък Батин (ркм 530 – 515), където броят дни за година, в които дълбочина на фарватера е под 25 dm за 2015г. -124 дни, а за 2011год е бил 206 дни.
- Параметрите на кейовите пристанищни съоръжения в морските пристанища не съответстват на съвременните тенденции за развитие на корабоплаването и се явяват ограничителен фактор за товародателите с голямо-тонажни кораби;
- Недостатъчната дълбочина на акваторията и подходите към пристанищата;
- Територията на някои от терминалите, която е публична държавна собственост е недостатъчна и не разполага със необходимите тилови структури;
- Морално и физически остарял транспортен парк и претоварна техника в пристанищата и терминалите;
- Недостатъчна специализация в пристанищата и пристанищните терминали, осигуряваща необходимите условия за претоварване и съхранение на структуроопределящите товари с адекватен капацитет, високоефективна и конкурентна работа;
- Липса на закрити складови площи и ограничаване възможността на пристанищните терминал да привличат товаропотоци с товари изискващи закрито съхранение;
- Ограничено газене в подходите и акваторията основните български пристанища. Ограничен въздушен просвет за корабите, влизащи във Варненското езеро.
- Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити;
- Намаляване трафика на ро-ро товарите след пускане в експлоатация на Дунав мост -2;
- Голяма част от кейовите стени са наклонен тип и при ниски води на р. Дунав старите портални кранове с малко рамо на стрелата не позволяват нормалната, ефективна и безопасна обработка на корабите, което води до изискването за нова пристанищна механизация с по-голямо рамо на стрелата;

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

- Недостатъчно изградени специализирани терминали и недостиг на съвременни логистични и информационни системи;
- Необходимо е изграждането на Глобална Информационна Система за Управление на Пристанищата за Обществен Транспорт (ГИСУПОТ) в Република България, така ще се отговори на изискванията по стратегическите програми за Интегрираната морска политика на Европейския съюз;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

4. ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

НОРМАТИВНА БАЗА

- Необходимо е усъвършенстване на системата от инфраструктурни такси (в частта летищни такси);
- При определянето на таксите за аеронавигационно обслужване основният фактор е разстоянието, те не отчитат пълните разходи за опазване на околната среда и за задръствания;
- Спецификите и различията при определянето на летищните такси за отделните летища намаляват ефективността от функционирането и поддържането на системата от инфраструктурни такси във въздушния транспорт;

ИНСТИТУЦИИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН КАПАЦИТЕТ

- Събирането на таксите в бюджета противоречи на изискванията на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), според които летищните такси трябва да се използват за поддръжка на терминалите, пистите, пероните, за охрана, аварийна безопасност и пр. ;
- Липсва ясна концепция на държавната политика по отношение на малките летища, много от които не функционират от години и практически материалната им база е остаряла морално и технически без да бъде използвана;

КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

- Не е развита интермодалността при превоза на пътници и товари;

НИВО НА ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ НА ПАЗАРА

- Ограничаване конкуренцията сред българските авиопревозвачи по редовни линии и загуба на пазарен дял за българските превозвачи;

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА РАБОТАТА И ОБЕМА НА ПРЕВОЗИТЕ

- Спад в обема на товарните превози по въздушен транспорт до и от летищата на страната;
- Не се реализират с желаните темпове прогнозите за нарастване на трафика и броя на пътниците до и от Черноморските летища;

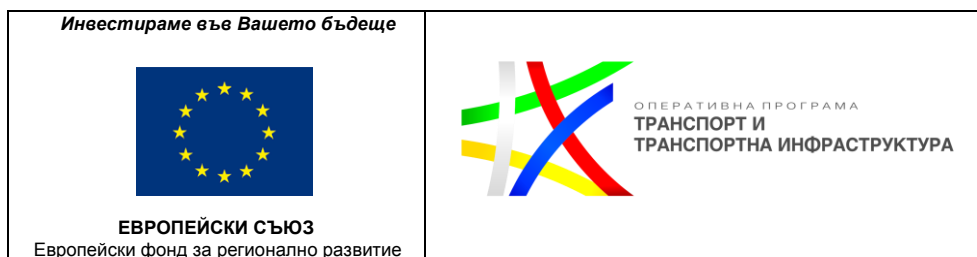
ИНФРАСТРУКТУРА И КАПАЦИТЕТ

- Летище София има нуждата от допълнителен капацитет за покриване на средно-и дългосрочния ръст в търсенето на транспортни услуги;
- Необходимост от значителни инвестиции за рехабилитация и модернизация на летищата Пловдив, Горна Оряховица, Русе и Стара Загора;

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

- Недостатъчни инвестиции в иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на въздушния транспорт;

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

5. ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

НОРМАТИВНА БАЗА

- Липсва нормативна база, която да стимулира този вид транспорт;

ИНСТИТУЦИИ И ИНСТИТУЦИОНАЛЕН КАПАЦИТЕТ

- Липсва самостоятелна административна структура, която да координира и стимулира дейностите по развитие на интермодалния транспорт;
- Не е развито публично - частното партньорство, като форма инвестиции при интермодалния транспорт;
- Недостатъчни частни инвестиции в интермодалните терминали и дейности;

КАЧЕСТВО НА ТРАНСПОРТНАТА УСЛУГА

- Ниско качество на предлаганите железопътните услуги;
- Високи цени на РО-РО линиите;
- Недостатъчна информация за пътуващите и липса на разписания и информация за билетите за предлаганите услуги от обществения транспорт;
- Недобре поддържани автогари и железопътни гари с неудобни за пътуващите съоръжения, което прави смяната на видовете транспорт неатрактивна;

НИВО НА ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ НА ПАЗАРА

- Липса на съвременни работещи интермодални терминали. Действащите интермодални терминали към момента, освен пристанищните са само два (Стара Загора и Долно Езерово);
- Липса на добре развита индустрия, която да захранва интермодалните терминали;
- Пазарът на комбиниран транспорт в България не е развит;

ИНФРАСТРУКТУРА

- Няма функциониращ терминал в София;
- Един от основните проблеми за интермодалния терминал Яна е отдалечеността му от магистралната мрежа на страната;
- Интермодалния терминал в Драгоман също не функционира, тъй като основното му предназначение е на жп платформи да се товарят не само ремаркета, но и целите камиони (т.нар. ро-ла превози), основен проблем за осъществяването на този вид превози е липса на оператор притежаващ такива платформи;
- Съществуват само няколко директни оперативни/логистични интермодални връзки;
- Липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт;
- Ограничените възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места;
- Недостатъчната специализация на терминалите;

СТРУКТУРА И СЪСТОЯНИЕ НА ИЗПОЛЗВАНИЯ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ

- Липса на специализирани съоръжения и оборудване (железопътни паркове, складове, товаро-разтоварни кранове, интермодален подвижен състав), което води до липса на конкурентоспособност в сравнение със съседните страни ;
- Операторите не са добре оборудвани със специализиран подвижен състав;

ИНТЕЛИГЕНТНИ ТРАНСПОРТНИ СИСТЕМИ

- Липса на съвременни логистични и информационни системи на терминалите.

Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.