

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

## Х. СИЛНИ И СЛАБИ СТРАНИ НА НАЛИЧНАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

Силните и слабите страни на наличната транспортна мрежа са оценени по следната методология:

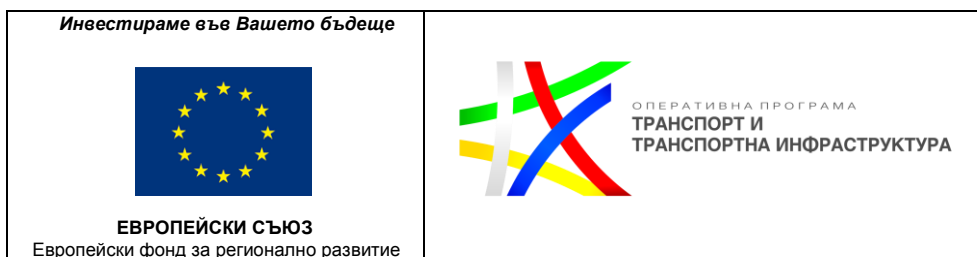
- Изготвяне на SWOT анализи за отделните видове транспорт;
- Изготвяне на обобщен SWOT анализ за наличната транспортна мрежа;
- Определяне на базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата и представянето им в графичен вид;
- Последният етап включва построяване на матрица - "Стратегическа рамка", включваща основни параметри с най-силно влияние от базовата матрица за SWOT анализа и определяне на подходящите стратегии за развитие на наличната транспортна мрежа.

## 1. СИЛНИ И СЛАБИ СТРАНИ НА ОТДЕЛНИТЕ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

### 1.1. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Подходящо географско положение, достъпност;</li> <li>• Хармонизация на националното законодателство, свързано с железопътния транспорт с това на Европейския съюз;</li> <li>• Наличие на национални планове и стратегия за внедряване на TCOC;</li> <li>• Наличие на стратегия и план за внедряване на ERTMS.</li> <li>• Възможност за финансиране на инфраструктурни проекти от европейските фондове;</li> <li>• Развита железопътна мрежа, осигуряваща транспортно обслужване на пътници в населени места без алтернативен транспорт;</li> <li>• Наличие на капацитет за превоз на разнородни видове товари в сравнение с останалите видове транспорт;</li> <li>• Относително висока степен на изграденост на железопътната инфраструктура;</li> <li>• Добра връзка с някои от морските пристанища;</li> <li>• Сравнително високо равнище на електрификация на железопътната мрежа;</li> <li>• Изградена е мрежа от депа за извършване на експлоатационна и ремонтна дейност;</li> <li>• Развити фериботни връзки (Варна – Иличовск, Варна – Потти/Батуми, Варна – Кавказ).</li> <li>• Либерализиран пазар относно товарните превози;</li> <li>• Екосъобразен транспорт;</li> <li>• Ниски външни разходи;</li> <li>• Ниска цена за билет;</li> <li>• Социална функция за пътническите превози;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Липса на концепции за развитие на мултимодален и комбиниран транспорт;</li> <li>• Не се осигурява дългосрочно целево финансиране за технологичното обновяване на ремонтните предприятия;</li> <li>• Липсва 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);</li> <li>• Неравномерност на пътническия и товарен трафик, недостатъчно използване капацитета на съществуващата железопътна мрежа;</li> <li>• Наличие на „тесни места“ и недостатъчна обвързаност с железопътната инфраструктура на съседни страни;</li> <li>• Слаб рекламен бюджет и неефективна рекламна кампания във връзка с дейността на железопътния сектор;</li> <li>• Липса на конкурентни железопътни превозвачи за пътнически превози;</li> <li>• Липса на системни проучвания от страна на „БДЖ“-ПП, относно мнението на потребителите;</li> <li>• Изчерпан жизнен цикъл на подвижния състав;</li> <li>• Неподходяща структура на подвижния състав;</li> <li>• Влошено качество на предлаганата услуга;</li> <li>• Липса на обвързка на разписанията с отделните влакове и с автомобилния транспорт при пътническите превози;</li> <li>• Ниска рентабилност на пътническите превози;</li> </ul>

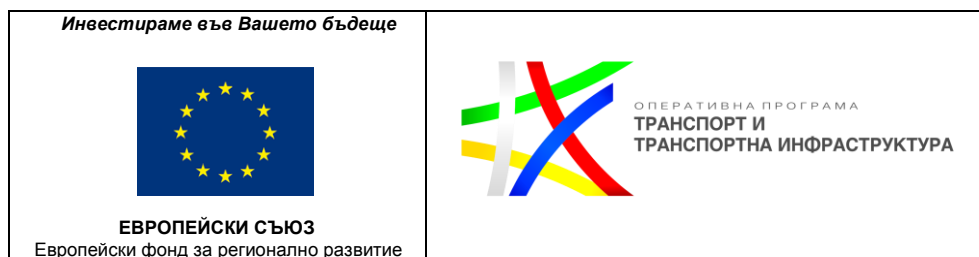
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Не достатъчно ефективни системи за информирание на пътниците;</li> <li>• Несъответствие на перспективните пазарни сегменти с техническите и технологичните характеристики на влаковете;</li> <li>• Липса на инвестиции в подвижен състав и информационни системи;</li> <li>• Липса на синергия и ефект от мащаба;</li> <li>• Липса на диверсификация;</li> <li>• Закъснение на влаковете и неизпълнение на ГДВ по вина на превозвача;</li> <li>• Намалена вместимост на влаковете;</li> </ul>
<b>ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ</b>	
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Рехабилитация и модернизация на инфраструктурата и подобряване на транспортната услуга;</li> <li>• Внедряване на нови системи за безопасност и управление на влаковото движение (ERTMS и GSM-R);</li> <li>• Осигуряване на възможност за съгласуване на движението между управителите на инфраструктурата и железопътните предприятия в страните от ЕС по линиите на трансевропейската конвенционална железопътна мрежа;</li> <li>• Подобряване на връзките с морските и вътрешноводни пристанища;</li> <li>• Модернизация чрез инвестиции в инфраструктура и подвижен състав.</li> <li>• Повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт, посредством технологично развитие на сектора;</li> <li>• Разширяване на пазара чрез привличане на транзитен трафик, като се има в предвид благоприятното положение на страната;</li> <li>• Стратегическо сътрудничество с железопътни превозвачи от съседните страни и/или спедитори с цел предоставяне на комплексни услуги „врата до врата“;</li> <li>• Развитие на мрежа от интермодални терминали;</li> <li>• Засилване на организацията на работата на административния персонал;</li> <li>• Въвеждане на аналитично счетоводство;</li> <li>• Контрол на закъсненията на влаковете и разходите свързани с тях;</li> <li>• Усъвършенстване на информационните системи за пътниците и подобряване на транспортните услуги;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Заплаха транзитният поток да заобиколи България;</li> <li>• Непостигане на оперативна съвместимост;</li> <li>• Забавяне на реализацията на стратегически инфраструктурни проекти, което не позволява развиване на скорости на влаковете, които да направят предлаганата от превозвачите услуга конкурентна;</li> <li>• Недостатъчен административен капацитет за реализация и контрол по изпълнението на предвидените планове и стратегии;</li> <li>• Отлив на опитен и квалифициран управленски и изпълнителски персонал;</li> <li>• Недостатъчен образователен капацитет за придобиване на професионални квалификации, езикови компетенции и оценяване на персонала;</li> <li>• Липса на финансов ресурс;</li> <li>• Спиране на евентуални кредити;</li> <li>• Пазарът продължава да се свива;</li> <li>• Изземване на пазарни дялове от конкурентния автомобилен транспорт при пътническите и товарните превози;</li> </ul>

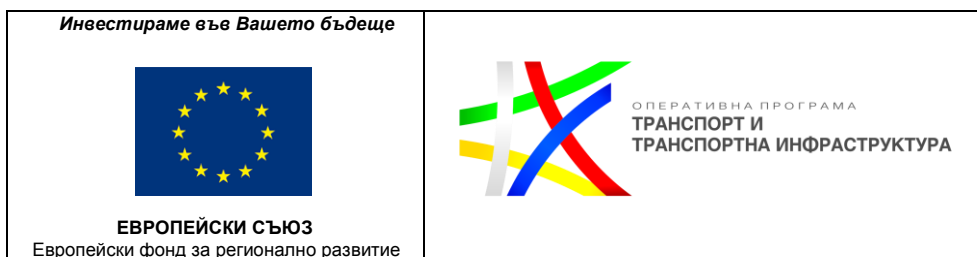
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Осигуряване на регулярен и сигурен транспорт;</li> <li>• Осигуряване на комфорт и достъпност за пътническите превози (условия за личен тоалет и освежаване, климатизация, нощни влакове с луксозни спални купета, превоз на личен автомобил със същия влак);</li> <li>• Привличане на нови потребители чрез инвестиране в перспективни пазарни сегменти за пътническите превози;</li> <li>• Развиване на комбинирани превози - превози от „врата до врата“, чрез такси/бус/ – влак – такси/бус/ включително във връзка с международно сътрудничество;</li> <li>• Предлагане на допълнителни услуги за пътници (интернет мрежа, храни и напитки, филми на ТВ екрани, слушане на музикални предавания);</li> <li>• Промяна в тарифната политика;</li> <li>• Превоз на товарни и лични автомобили от граница до граница, граница – пристанище, граница – летище;</li> <li>• Развитие на Маркетинга и рекламата особено за пътническите превози;</li> <li>• Увеличение на средното превозно разстояние;</li> <li>• Промяна в нормативната уредба;</li> </ul>	
---	--

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.

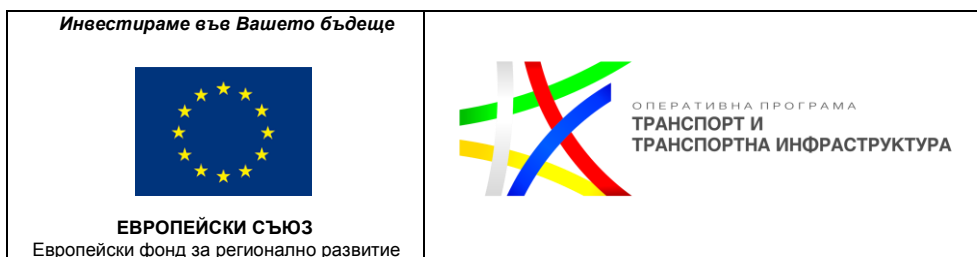


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 1.2. АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>Висока степен на развитие на пътната инфраструктура и нейната достъпност;</li> <li>Голям относителен дял на пътищата с настилка в сравнение с тези без настилка от РПМ;</li> <li>Натоварването на пътните участъци в пътната мрежа е в рамките на капацитетните възможности;</li> <li>Достъпът до транспортния пазар на автомобилния транспорт е напълно либерализиран;</li> <li>Увеличение на превозените товари и извършената работа (млн.ткм.) за 2015 спрямо 2014 година;</li> <li>Тенденция към увеличение на средното превозно разстояние за товарните и пътническите превози;</li> <li>Тенденция към намаление на празния пробег за товарните автомобили;</li> <li>Високи стойности на показателите гъвкавост и достъпност при автомобилния товарен транспорт;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Незадоволителна текуща поддръжка на пътищата, която води до установяване на тенденция на трайно влошаване на състоянието им;</li> <li>Слабо изградена мрежа от автомагистрали и скоростни пътища от РПМ;</li> <li>Липса на обходни пътища при много от главните градове, което води до тежък транзитен трафик в градските райони;</li> <li>Лошо състояние на пътищата (средно за страната 35% са в добро състояние, 31% -средно състояние и 34% са в лошо състояние);</li> <li>В 14 области има пътища без настилка (Перник, Кюстендил, Пловдив, Смолян, Благоевград, Русе, Стара Загора, Ловеч, Хасково, Ямбол, София, Враца, Пазарджик, Велико Търново);</li> <li>Тенденция към влошаване на състоянието на пътната настилка, най-значително във Видин, Велико Търново и Хасково;</li> <li>Автомобилният транспорт има негативното въздействие върху околната среда;</li> <li>При този вид транспорт се консумират големи количества течни горива;</li> <li>Автомобилният транспорт е свързан с изхвърляне на голямо количество вредни вещества;</li> <li>Ниски нива на безопасност по пътищата;</li> <li>Не е подходящ за превоз на масови товари;</li> <li>Ниски стойности на показателите вместимост и надеждност при автомобилния товарен транспорт;</li> <li>Влошена възрастовата структура на автомобилния парк - 39% от транспортните средства в експлоатация с възраст над 20 години;</li> <li>Намаляване на делът на новите регистрирани моторни превозни средства в това число и леки автомобили;</li> <li>Неблагоприятната възрастова структура на автомобилния парк, оказва отрицателно влияние върху опазването на околната среда;</li> </ul>
АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ	
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ускоряване изграждането на строящите се магистрали;</li> <li>Изграждане на пътни съоръжения в градовете за намаляване на конфликтните точки между транспортните потоци. Това ще доведе до</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Забавяне изграждането на строящите се магистрали;</li> <li>Влошаване възрастовата структура на автомобилния парк и продължаване на тенденцията към намаляване на делът на</li> </ul>

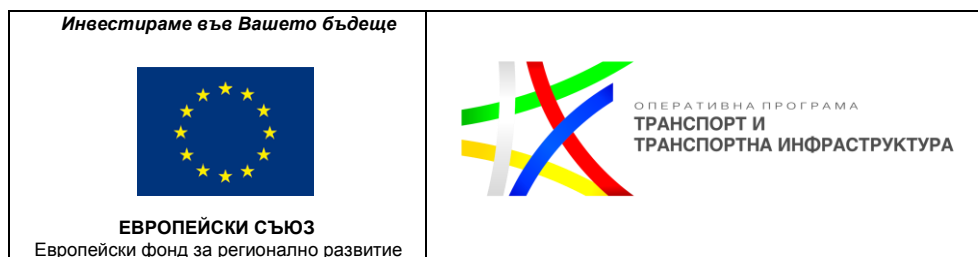
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

<p>намаляване на задръстванията и съответно замърсяването на околната среда от една страна и от друга до намаляване на предпоставките за възникване на ПТП;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Отклоняване на личните и товарни автомобили преминаващи транзит през централните части на населените места посредством изграждане на обходни пътища, с цел предотвратяване на задръствания и ПТП;</li> <li>• Изграждане на паркинги за осигуряване на задължителната почивка на шофьорите;</li> <li>• Подобряване качеството на пътната инфраструктура;</li> <li>• Инвестиране в изграждане на пътищата без настилка в областите: Перник, Кюстендил, Пловдив, Смолян, Благоевград, Русе, Стара Загора, Ловеч, Хасково, Ямбол, София, Враца, Пазарджик, Велико Търново;</li> <li>• Увеличаване дялът на магистралите, които имат относителен дял от 3,7 % от РПМ;</li> <li>• Подобряване на състояние на пътната мрежа в областите Враца, Софи, Габрово, Монтана и Разград;</li> <li>• Инвестиране в обновяването и поддържането на автогарите, които са с неудобни за пътуващите съоръжения;</li> <li>• Подобряване на възможностите за финансиране и генериране на приходи с цел подпомагане на инвестициите в транспортната инфраструктура с по-ефективно привличане и използване на частно финансиране в допълнение към финансирането от страна на ЕС и държавния бюджет;</li> <li>• Развитие на националната пътна инфраструктура и интегриране с тази на страните-членки на ЕС и по-специално с тази на съседните държави-членки на ЕС (Гърция и Румъния);</li> <li>• Инвестиране в интелигентни транспортни системи;</li> <li>• Увеличаване дялът на биодизела и ограничаване използването на петролни продукти с цел намаляване на парниковите газове от автомобилния транспорт;</li> <li>• Подобряване на енергийната ефективност чрез използване на Европейските и други фондове за финансиране на мерки за енергийна ефективност в транспорта;</li> <li>• Насърчаване използването на повече екологични автомобили задвижвани с алтернативни форми на горива;</li> <li>• Обновяване на автомобилния парк;</li> <li>• Съгласуване с железопътния транспорт (съвместни дейности с цел допълване и подобряване на</li> </ul>	<p>автомобилните превозни средства с възраст до 5 години;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Влошаване качеството на пътната инфраструктура;</li> <li>• Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни услуги;</li> <li>• Възникващ проблем с разрешителните с Турция;</li> <li>• Заплаха от възникване на стачни действия с блокиране на държавни граници и международни пътни артерии;</li> <li>• Недостиг на квалифицирани и опитни шофьори;</li> <li>• Повишаване цените на горивата;</li> </ul>
--	---

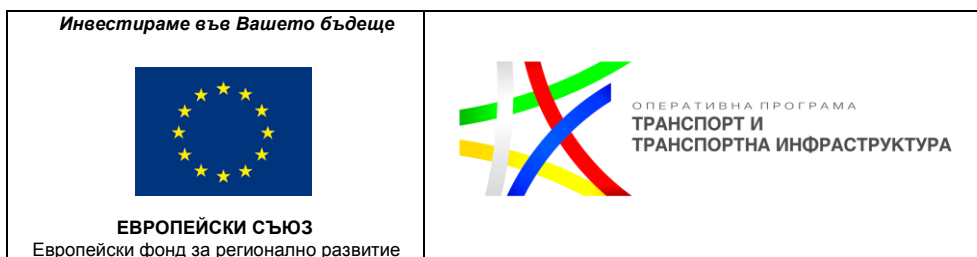
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

<p>качеството на обслужване);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Развитие на комбинирания транспорт;</li> <li>• Европейско решение за регламентиране на стачни действия с блокиране на държавни граници и международни пътни артерии;</li> <li>• Усъвършенстване на системата на извършвания контрол на пътя и по граничните пунктове;</li> <li>• Подобряване на научното и професионално обучение, повишаване ролята на изследователските институти, с цел създаване на по-добра среда за ефективното развитие и осъществяване на транспортните схеми;</li> <li>• Насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на автомобилния транспорт;</li> </ul>	
--	--

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.

### 1.3. МОРСКИ И ВЪТРЕШНО-ВОДЕН ТРАНСПОРТ

Въз основа на направените конкретни анализи за състоянието на отделните пристанища и стъпвайки на правените до сега SWOT анализи на българските пристанища, съдържащи се в актуалните стратегически документи на МТИТС, по-долу се показва:

- най-обобщения **SWOT анализ на националната пристанищна система;**
- SWOT анализ общо на морския транспорт на България;
- SWOT анализ общо на вътрешно-водния транспорт на България.

НАЦИОНАЛНА ПРИСТАНИЩНА СИСТЕМА	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Благоприятно географско местоположение на страната, даващо възможности за развитие на транзитните превози по направлението на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия</li> <li>• Относително висока степен на изграденост на връзките на пристанищата за обществен транспорт с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа</li> <li>• Обвързаност чрез р. Дунав с европейската система от канали за речно корабоплаване</li> <li>• Висока степен на либерализация на транспортния пазар</li> <li>• Правителство, отворено към фундаментални реформи в пристанищата</li> <li>• Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС</li> <li>• Традиционен товаропоток с регионален характер, който не може да бъде привлечен от конкурентите</li> <li>• Свободен капацитет на обща пропускателна способност</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Концесионните възнаграждения от постъпват в държавния бюджет, а не в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и не се реинвестират в развитие на пристанищната инфраструктура</li> <li>• Държавните пристанищни оператори не разполагат с възможност за достатъчни и адекватни инвестиции в модерна пристанищна инфраструктура и оборудване; <ul style="list-style-type: none"> <li>• Неравномерна конкурентна среда, дължаща се на хибридна структура на системата, с държавни оператори, частни концесионери и частни собственици и пристанищни оператори;</li> <li>• Недостатъчен трафик, който не осигурява средства за адекватно поддържане на изградената вече инфраструктура и реализацията на по-сериозни инвестиционни проекти;</li> <li>• Наличие на „тесни места“ в транспортната инфраструктура;</li> <li>• Недостатъчната специализация на терминалите;</li> <li>• Незадоволителното състояние (изчерпан жизнен цикъл) на пристанищните съоръжения и претоварна техника, които не отговарят на съвременните бързо променящи се тенденции в структурата на товарооборота;</li> <li>• Недостатъчната дълбочина на акваторията и подходите към пристанищните терминали до проектните дълбочини на съоръженията;</li> <li>• Ограничени възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места.</li> </ul> </li> <li>• Недостиг на съвременни логистични и информационни системи на пристанищата;</li> </ul>

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.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Недостатъчно добре изградени връзки на пристанищата за обществен транспорт с регионално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжения, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение)</li> </ul>
<b>НАЦИОНАЛНА ПРИСТАНИЩНА СИСТЕМА</b>	
<b>ВЪЗМОЖНОСТИ</b>	<b>ЗАПЛАХИ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Налично финансиране от ЕС: Механизмът за свързване на Европа (МСЕ): за периода 2014 г. – 2020 г. 26 милиарда евро;</li> <li>• Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища. Организация на процедури за концесиониране на пристанища и терминали. Пристанищните активи все още са интересни инвестиционни обекти.</li> <li>• Подходящо структуриране на договорите, с които се предоставя достъп до пазара на пристанищни услуги (в т. ч. и концесионните), което да дава възможност операторите да определят своите инвестиционни политики и програми и да могат своевременно да реагират на промените на пазара, да осигурят капитал за финансиране на инвестициите в развитието на пристанищата, специфичен експертен опит и ноу-хау, които ще повишат производителността и ефективността на пристанищата.</li> <li>• Развиващи се транзитни Европейски коридори и нарастващо значение на транзитните превози</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Повишена конкуренция на пристанищата в региона, в т. ч. и на страни нечленки на ЕС, които не прилагат европейското законодателство в областта на държавните помощи</li> <li>• Политическа регионална нестабилност (конфликта между основни търговски партньори на България: Русия и Украйна)</li> <li>• Отрицателен естествен прираст на населението</li> <li>• Високо ниво на безработица</li> <li>• Преструктуриране на българската икономика в посока - високотехнологични производства, които не изискват внос или износ на големи количества суровини и полуготови продукти</li> <li>• Изчерпване на запасите от въглища, руди и други полезни изкопаеми</li> </ul>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

## МОРСКИ ТРАНСПОРТ

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>Висока степен на изграденост на пристанищната инфраструктура;</li> <li>Наличие на свободен капацитет;</li> <li>Добри връзки на пристанищата за обществен транспорт с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа;</li> <li>Високо квалифициран персонал;</li> <li>Концесиониране на част от пристанищните терминали и либерализация на пристанищните услуги;</li> <li>Наличие на частична модернизация на съществуващата инфраструктура и техника на обработка на товари;</li> <li>Подобрен контрол за безопасност и опазване на околната среда при корабоплаване чрез Информационна система за управление на корабния трафик (VTIMS).</li> <li>Пристанищата са разположени по-близо до Босфора и Средиземно море отколкото пристанище Констанца;</li> <li>Стратегически важни за устойчивото развитие на българската икономика.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Незадоволително състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника;</li> <li>Недостатъчно изградени специализирани терминали и недостиг на съвременни логистични и информационни системи;</li> <li>Отлив при превоза на транзитни товари;</li> <li>Ограничено газене в подходите и акваторията основните български морски пристанища. Ограничен въздушен просвет за корабите, влизащи във Варненското езеро.</li> <li>Забавяне в 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 газенето.</li> <li>Дълбочинните пред кейовете на много пристанища/терминали са недостатъчни и ограничават газенето/размера на посещаващите на пристанището кораби. Удълбочаване пред кей над проектно заложените стойности при съществуващите конструкции на кейовите стени е невъзможно и на практика изисква ново строителство;</li> <li>Ниска степен на надеждност по отношение на потребностите от пристанищни съоръжения и акватории с параметри съответстващи на тенденциите за увеличаването на големината на корабите;</li> <li>За някои от пристанищните терминали (ТЕЦ-Варна, Петрол-Варна и Росенец) територията – публична държавна собственост е недостатъчната и разнородната собственост на различни части от пристанищната инфраструктура - сградния фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения и връзки пораждат непреодолими функционални пречки <del>сериозна зависимост</del> и ограничаване на техните функции.</li> <li>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.</li> <li>Съществуващото законодателство затруднява развитието и изграждането на нови пристанища и пристанищни терминали в акваторията. Не</li> </ul>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

	<p>съществува работещ модел на общо пристанище със съответните регулативни механизми, който да предотврати т. нар. „канибализиране на товарите“, в резултат на което отделни товародатели предпочитат да изграждат „на зелено“ нови собствени пристанищни мощности за „свои“ товари, при свободен наличен капацитет и достатъчна пропускателна способност – разпиляване на инвестиционен ресурс;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Загуба на конкурентоспособност поради недостатъчно добре изградени връзки или исторически обусловен ограничен достъп до «съществени съоръжения» (напр. общи индустриални ж.п. коловози), свързващи повече от едно пристанище за обществен транспорт с регионално и/или с национално значение с националната пътна и железопътна мрежа (резултат от различната функционалност на типа пристанищна инфраструктура преди приватизацията на промишлени комплекси, част от които и за обслужването на дейността на които са изградени пристанищните съоръжения, понастоящем пристанища за обществен транспорт с регионално значение). Празнина в нормативната уредба на пристанищното устройствено планиране (генералните планове на пристанищата), основа за отчуждителни процедури, позволяващи отстраняването на подобни «тесни места»</li> </ul>
<b>МОРСКИ ТРАНСПОРТ</b>	
<b>ВЪЗМОЖНОСТИ</b>	<b>ЗАПЛАХИ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• След подходяща и съобразена с европейските правила за морско пространствено планиране промяна в нормативната рамка в областта на устройственото планиране, съобразена със съответните специфики и стратегическия характер на пристанищната инфраструктура могат да се оползотворят наличните възможности за преместване на терминалите за насипни товари и други пристанищни съоръжения, причиняващи екологични проблеми, извън градските райони. Освободените площи могат да бъдат използвани за обществен и туристически достъп до брегова линия. Такива развития обезпечават възможност за финансиране на реконструирането на изместените пристанищни съоръжения в по-подходящи райони, като в същото време предоставят съвременни терминали и технология. Вече се планира преместване на част от терминалите за насипни</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Недостатъчна степен на развитие на публично-частното партньорство;</li> <li>• Липса на инвестиционен интерес в част от стратегическите инвеститори за строителство на нови и модернизацията на съществуващите терминали;</li> <li>• Недостиг на финансови ресурси за завършване и поддръжка на съществуващата инфраструктура;</li> <li>• Ограничение на Босфорския пролив за по-големи кораби и по-чести транзити;</li> <li>• Конкуренция от страна на Босфорския пролив от новия железопътен тунел и нов мост, свързващи Черноморското крайбрежие по магистрала;</li> <li>• Силна конкуренция на чуждестранните пристанища в региона с по-добри пристанищни съоръжения и достъп до повечето страни в Източна Европа;</li> </ul>



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие





ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

товари и други пристанищни съоръжения на Бургас Изток и Варна Изток;

- Строителство на дълбоководни терминали в акваторията;
- Увеличаване на водните дълбочини пред кейовете и на подходните канали, където това е практически възможно и икономически целесъобразно, за осигуряване на достъп за кораби с по-дълбоко газене;
- Рехабилитация и укрепване на кейовете и вълноломите, където е икономически целесъобразно, като се вземе под внимание техническото състояние на наличната инфраструктура;
- Повишаване специализацията на терминалите, модернизация на претоварното оборудване и подобряване организацията на оперативните работи. Това ще увеличи ефективността на претоварните работи, ще намали времето за престой на корабите и ще увеличи капацитета на пристанищната инфраструктура;
- Развитие на контейнерните превози, чрез планираните и изграждане на нова инфраструктура;
- Оптимизиране на организацията и модернизация на системите за сигурност и безопасност на пристанищата, отговарящи на европейските и световните изисквания;
- Използване на освободения пристанищен капацитет за привличане на нови товари;
- Продължаване на процесите на концесиониране на пристанищни терминали и пристанищни дейности;
- Привличане на транзитен трафик чрез:
  - Строителство на контейнерни и Ро-Ро терминали, оборудвани със съвременни претоварни съоръжения;
  - Развитие на публично/частното партньорство с оператори на основни контейнерни линии, които могат да осигурят транзитен транспорт;
  - Развитие на съвременни транспортни логистични услуги;
  - Очаквания за транзитен транспорт на петрол;
  - Промени в законодателните ограничения за използване на акваториите за пристанищно развитие.
- Подобрени интегрирани интермодални връзки между железопътния и морския сектор, предоставящи ефикасна и ефективна инфраструктура за по-атрактивен бизнес;
- Повдигане на електрическите кабели в района на Аспаруховия мост във Варна както и на средната част от конструкцията на самия мост за увеличение

- Железопътната/пътната мрежа от Западна Европа е добре развита, предоставяща бързи интермодални услуги в Централна Европа;
- Пазарно развитие, водещо до намаляване дела на насипните товари;
- Отклонение на товаропоток от българските пристанища, свързано с активната политика за разширяване на гръцките пристанища и откриване на нови пътни връзки с България и модернизация на съществуващите;

<p><b>Инвестираме във Вашето бъдеще</b></p>  <p><b>ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ</b> Европейски фонд за регионално развитие</p>	 <p>ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА <b>ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА</b></p>
--	---

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

<p>на просвета за достъп на корабите до Варна-Запад и планираните нови терминали във Варненското езеро. Съобразяване на бъдещото строителство на мостове и транспортна инфраструктура с височинните ограничения на Босфора.</p>	
---	--

*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.*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Европейски фонд за регионално развитие



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА  
ТРАНСПОРТ И  
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

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

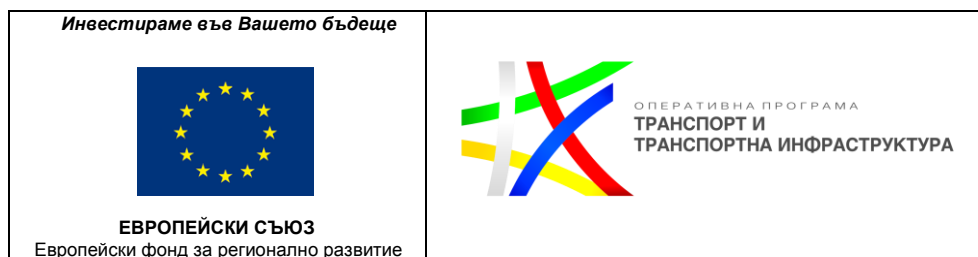
## ВЪТРЕШНО-ВОДЕН ТРАНСПОРТ

СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>Висока степен на изграденост на пристанищна инфраструктура;</li> <li>Съществуваща добра мрежа от пристанища за вътрешно-воден транспорт;</li> <li>Добри връзки на пристанищата с националната пътна и железопътна мрежа;</li> <li>Обвързаност с Европейската система от канали за речно корабоплаване;</li> <li>Предимства на товарния транспорт по Дунав – безопасен, икономичен, ниско ниво на замърсяване на околната среда, висок потенциал за развитие, алтернатива на пътния и железопътния транспорт;</li> <li>Достатъчно складови площи при настоящото равнище на товаропотоците;</li> <li>Частична модернизация на съществуващата инфраструктура и техника на обработка на товари;</li> <li>Подобрен контрол за безопасност за корабоплаването, създаване условия за повишаване на ефективността на превозите по вътрешните водни пътища и опазване на околната среда чрез Речната информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС;</li> <li>Подобрени системи за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав. Осъществена е модернизация на бреговата и плаваща сигнализация и е създадена опорна GPS геодезична мрежа по българския бряг на р. Дунав свързана с EUREF;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Незадоволително състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника;</li> <li>Недостатъчна специализация на терминалите;</li> <li>Недостиг на модерни логистични и информационни системи;</li> <li>Занижени параметри на плавателния път (дълбочини, ширини и радиус на крива) в участъци на плавателния път при ниски водни стоежи;</li> <li>Недостатъчна поддръжка на пристанищната инфраструктура;</li> <li>Намаляване трафика на ро-ро товарите след пускане в експлоатация на Дунав мост -2;</li> <li>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.</li> <li>Липсата на периодична оценка на носещата способност, паспортизация и отчитане на моралното износване на кейовите стени, довела до лошо им състояние.</li> <li>Няма специализирани мощности за обработка на контейнери.</li> <li>Интермодалните терминали, свързващи пристанищата към железопътната мрежа са недоразвити;</li> </ul>

## ВЪТРЕШНО-ВОДЕН ТРАНСПОРТ

ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>Преместване на терминалите за насипни товари и други пристанищни съоръжения, причиняващи екологични проблеми в извънградските региони.</li> <li>Оптимизацията на навигационните условия, чрез отстраняването на стеснените участъци по общата Рейн-Майн-Дунав връзка би могло да прехвърли голяма част от товарния трафик към водния път</li> <li>Мониторинг и докладване условията на реката в реално време чрез речната информационна система.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Недостатъчна степен на развитие на публично/ частните партньорства.</li> <li>Липса на инвестиции в нова инфраструктура и пристанищни технологии.</li> <li>Липса на ресурси за поддръжка и ремонт.</li> <li>Климатични фактори, оказващи влияние върху целогодишното използване на река Дунав (заледряване и понижаване нивото на реката).</li> <li>Климатични промени, които имат негативно въздействие върху навигацията.</li> </ul>

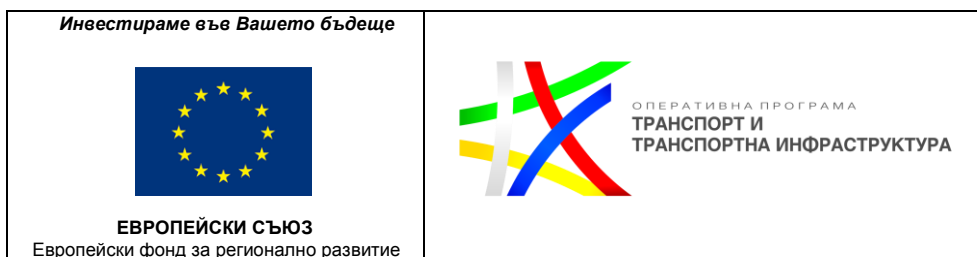
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Рехабилитация и заздравяване на кейовете, пристанищните площи и друга пристанищна инфраструктура.</li> <li>• Специализиране на терминалите, модернизация на претоварното оборудване, и подобряване на организацията на оперативните работи. Това ще увеличи ефективността на претоварните работи, намали времето за престой и максимизира капацитета на пристанищната инфраструктура.</li> <li>• Оптимизиране на организацията и модернизация на системите за сигурност и безопасност на пристанищата, отговарящи на европейските изисквания.</li> <li>• Подобряване на пристанищните съоръжения и системи, за да отговарят на международните и национални екологични стандарти.</li> <li>• Увеличаване на пътническия и товарен трафик през българските пристанища.</li> <li>• Използване освободения пристанищен капацитет за привличане на нов транзитен трафик</li> <li>• Развитие на интермодални коридори и логистика.</li> <li>• Промени в законодателните ограничения за използване на акваториите за строителство.</li> <li>• Строителство в акваторията (при наличие на съответна нормативна база)</li> <li>• Реализация на нови проекти</li> <li>• Развиване атрактивността на Дунавския Коридор с връзките към Европейската система на вътрешните водни пътища.</li> <li>• Въвеждане на нови технологии и транспортни услуги.</li> <li>• Продължаване на процесите за концесиониране на пристанищни терминали и пристанищни дейности;</li> <li>• По-добри интегрирани интермодални връзки между железопътния и водния сектор, предоставящи необходимата инфраструктура за по-атрактивен бизнес, ефикасна и ефективна железопътна товарна транспортна мрежа, напълно интегрирана в Европейската интермодална транспортна мрежа.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Навигационни рискове, включително заледяване, бури, мъгла, бърза промяна в нивото на водата, препятствия, (останки), лоша навигация, липса на предупреждения за състоянието на реката към корабите.</li> <li>• Ниските води силно затрудняват и/или спират безопасната и ефективна работа на пристанищата;</li> <li>• Качество на водата – замърсена вода и насаги, дължащи се отчасти на аварии по време на навигация.</li> </ul> |
|--|---|

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.

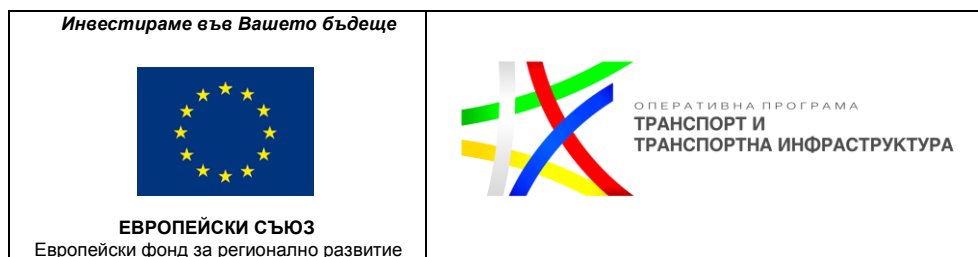


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

#### 1.4. ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>Напълно хармонизирана институционална рамка за осъществяване на въздушни превози до и от страната с тази на ЕС;</li> <li>Модернизиран авиационен парк на националните превозвачи и оптимизиране на неговото използване по време и по капацитет;</li> <li>Гъвкавост и адаптивност на компаниите, предлагащи чартърни превози до и от страната;</li> <li>Привличане на частни инвестиции за модернизация на летищната инфраструктура чрез концесиониране;</li> <li>Наличие на свободен капацитет от летищна инфраструктура на територията на страната, особено по отношение на товарните въздушни превози;</li> <li>Предоставяне на допълнителни услуги, разкриване на нови работни места, реализиране на печалби и повишаване на събраните данъци за държавата;</li> <li>Клиентите на летищата получават по-качествени услуги, без да се налага да заплащат по-високи цени в резултат на по-ефективното управление – напр. летищата Варна и Бургас;</li> <li>Висока степен на прозрачност по отношение на определянето на летищните такси и таксите за аеронавигационно обслужване.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ограничаване конкуренцията сред българските авиопревозвачи по редовни линии и загуба на пазарен дял за българските превозвачи;</li> <li>Сравнително постоянен пътничкопоток, обслужван по чартърните линии до и от страната, който е разпределен между съществуващите чартърни превозвачи и не се променя значително през анализирания период;</li> <li>Липса на ясна стратегия по отношение на развитието на малките летища на територията на страната, чиято материална база е технически и морално остаряла;</li> <li>Необходимост от значителни инвестиции за рехабилитация и модернизация на летищата Пловдив, Горна Оряховица, Русе и Стара Загора;</li> <li>Спад в обема на товарните превози по въздушен транспорт до и от летищата на страната;</li> <li>Не се реализират с желаните темпове прогнозите за нарастване на трафика и броя на пътниците до и от Черноморските летища;</li> <li>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;</li> <li>При определянето на таксите за аеронавигационно обслужване основният фактор е разстоянието, те не отчитат пълните разходи за опазване на околната среда и за задръствания.</li> </ul>
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>Разширяване на пазарния дял на националните авиокомпании при линейните и чартърни превози до и от страната с провеждане на гъвкава тарифна политика и политика за определяне на летищните такси;</li> <li>Подобряване ръста на летищния трафик, благодарение на международните контакти и управленския опит на различните частни оператори на летищата и оператори за наземно обслужване;</li> <li>Възможности за частните летищни оператори да реализират повишени приходи от търговска дейност от един пътник;</li> <li>Оптимално използване на летищната инфраструктура чрез развитие и използване на</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ограничаване ръста на пътническите и товарни въздушни превози поради терористични действия и заплахи – събития в Турци и в Близкия Изток;</li> <li>Конкуренция от страна на новостроящото се летище в Истанбул при обслужването на транзитни пътници през българските летища;</li> <li>Ограничаване на конкуренцията сред летищните оператори и операторите на наземно обслужване, поради концесионирането на летищата и летищните дейности, което може да доведе до влошаване на качествените параметри на предлаганите услуги;</li> <li>Забавяне на процеса на въвеждане на модернизираната система за управление на</li> </ul>

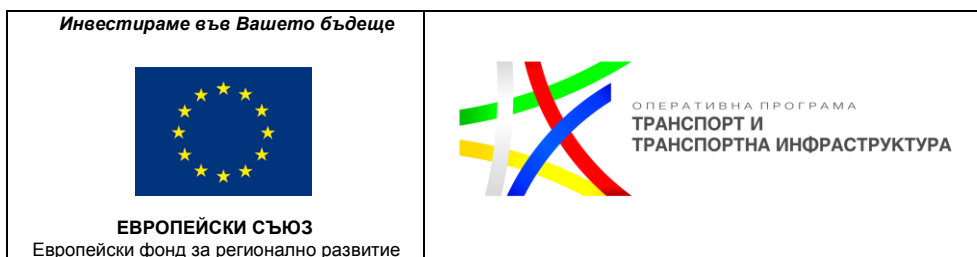
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

<p>малките летища (напр. Русе, Стара Загора) за подпомагане дейността на основните международни летища на територията на страната и насърчаване на туризма, търговията и логистиката;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Постигане на значителен мултипликационен ефект върху местната икономика в областта на туризма, производството и търговията;</li> <li>• Прилагане на подходящи схеми за налагане инфраструктурни такси и осигуряване на стимули за минимизиране на смущенията и за подобряване използването на летищата чрез въвеждане на такси за шум и за сигурност в зоните на летищата, както и чрез въвеждане на екологични такси;</li> <li>• Осигуряване на справедливи условия за конкуренция при изпълнението на въздушни транспортни услуги, чрез прилагането на таксите за използване на инфраструктурата и аеронавигационно обслужване;</li> <li>• По-нататъшно внедряване на свободните пазарни принципи в развитието на летищната инфраструктура.</li> </ul>	<p>въздушния трафик, което ще доведе до ограничаване на възможностите за обслужване на въздушното пространство на страната и на Дунавския функционален блок от въздушни пространства и респ. до намаляване размера на акумулираните приходи и печалби от ДП РВД;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Прекомерно усложняване и диференциране на системата летищни такси и липса на стимули за рационално разпределение на самолетния трафик в рамките на денонощията, което може да доведе до ограничаване на ръста на трафика до и от летищата на страната и респ. до ограничаване на приходите на летищата.</li> </ul>
---	--

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.

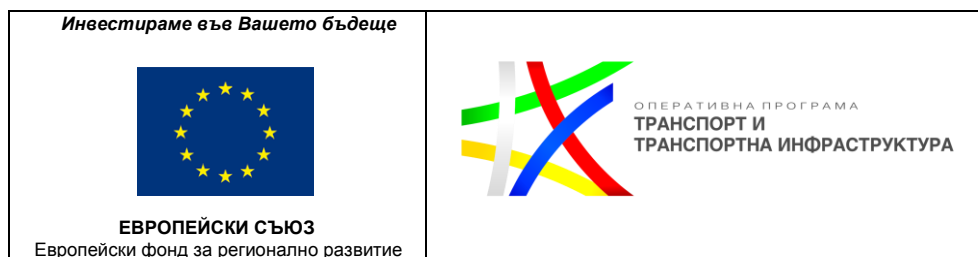


Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.

## 1.5. ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ

ИНТЕРМОДАЛЕН ТРАНСПОРТ	
СИЛНИ СТРАНИ:	СЛАБИ СТРАНИ:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Благоприятно географско местоположение на страната;</li> <li>• Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура;</li> <li>• Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;</li> <li>• Висока степен на либерализация на транспортния пазар;</li> <li>• Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС;</li> <li>• Свободен капацитет на обща пропускателна способност за инфраструктурите по видове транспорт, както и за работещите терминали;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Липсва нормативна база, която да стимулира този вид транспорт;</li> <li>• Липсват стимули за автомобилните и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт;</li> <li>• Липса на съвременни работещи интермодални терминали;</li> <li>• Пазарът на комбиниран транспорт в България не е развит;</li> <li>• Недостатъчната специализация на терминалите;</li> <li>• Ниско качество на предлаганите железопътните услуги;</li> <li>• Високи цени на РО-РО линиите;</li> <li>• Липса на добре развита индустрия, която да захранва интермодалните терминали;</li> <li>• Малкият пазар в България и ограниченията свързани с обслужваните дестинации и вместимостта на самолетите не позволяват активно развитие на интермодалните превози за товари, превозвани по част от маршрута с въздушен транспорт;</li> <li>• Ограничените възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места;</li> <li>• Липса на съвременни логистични и информационни системи на терминалите;</li> <li>• По отношение на интермодалния транспорт няма изградена специална административна структура.</li> </ul>
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Разработване и прилагане на мерки за стимулиране развитието на интермодалния превоз;</li> <li>• Хармонизиране между различните видове транспорт;</li> <li>• Създаване на самостоятелна административна структура, която да координира и стимулира дейностите по развитие на интермодалния транспорт;</li> <li>• Насърчаване на публично - частните партньорства</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Забавяне или спиране на изграждането на интермодални терминали в Русе и Видин;</li> <li>• Не използване на възможностите за развитие на интермодални превози от типа РО-РО - превоз на товарни автомобили със специализирани шлепове/кораби по река Дунав (пристанища Русе-Изток, Видин и Силистра) и Черно море (основно в пристанищата Варна и Бургас);</li> </ul>

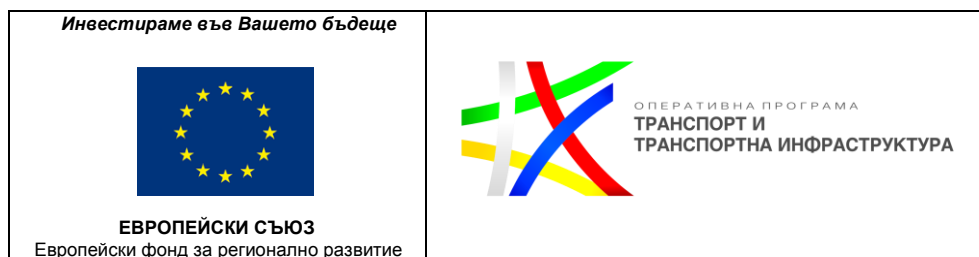
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

- |   |  |
|---|--|
| <p>за развитие на интермодалния транспорт;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Възможности за развитие на интермодални превози от типа РО-РО - превоз на товарни автомобили със специализирани шлепове/кораби по река Дунав (пристанища Русе-Изток, Видин и Силистра) и Черно море (основно в пристанищата Варна и Бургас);</li> <li>• РО-ЛА - превоз на товарни автомобили (ремаркета и полуремаркета) на специализирани вагони и превози на контейнери с железопътен/воден/автомобилен транспорт;</li> <li>• След изграждане на интермодални терминали в Русе и Видин ще се създадат условия за оптимално съчетаване и интегриране на различни видове транспорт (вътрешно-воден, железопътен и автомобилен) и ще се осигури възможност за извършване на голям обем товарни превози от Черно море до Централна Европа.</li> <li>• Развитие на железопътна линия Русе-Варна като товарен коридор. Предимството е и, че Пристанище Русе и железопътна гара Русе са свързани с пристанище Варна посредством железопътната линия Русе – Варна;</li> <li>• Осигуряване на добра координация на отделните видове транспорт;</li> <li>• Изграждане на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;</li> <li>• Възможности за развитие на транзитните превози по направление на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия;</li> <li>• Пускане в експлоатация на интермодалните терминали, които са в проект;</li> <li>• Съживяване на икономиката и увеличаване производството;</li> <li>• Увеличаване на транзитния комбиниран трафик;</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Лоша координация на отделните видове транспорт;</li> <li>• Забавяне на инфраструктурните проектите свързани с осигуряване на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;</li> <li>• Спиране на проектите свързани с изграждането на интермодалните терминали в проект;</li> <li>• Не привличане на транзитен комбиниран трафик;</li> </ul> |
|---|--|

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.

## 2 СИЛНИ И СЛАБИ СТРАНИ НА НАЛИЧНАТА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА

За наличната транспортна мрежа е направен стратегически анализ по следната методология:

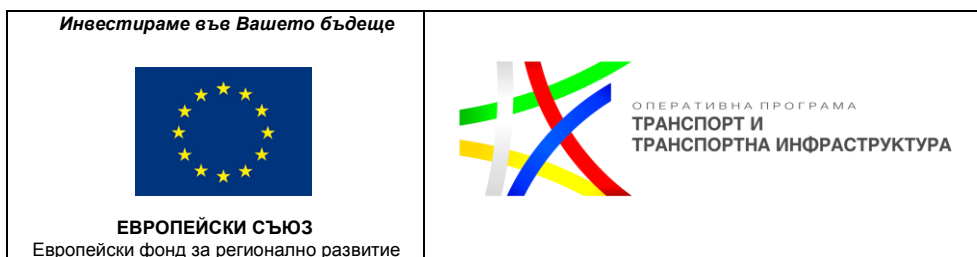
- Изготвяне на базовата за анализа SWOT матрица;
- Определяне на базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT анализа;
- Графично представяне на силните и слабите страни, възможностите и заплахите;
- Построяване на матрица - "Стратегическа карта", включваща основни параметри с най-силно влияние от базовата матрица за SWOT анализа и определяне на подходящите стратегии.

SWOT анализа обобщава анализ на силните и слабите страни, благоприятни възможности и заплахи за наличната транспортна мрежа. Силните и слабите страни се характеризират като вътрешна за изследваните обекти среда, които пряко зависят от решенията, взимани в самите обекти (транспортни предприятия), а възможностите и заплахите са обусловени от външната среда и в повечето случаи транспортните предприятия – обект на изследване не може пряко да влияят върху тях.

В първия етап от стратегическия анализ, са изведени силните, слабите страни, възможностите и заплахите за наличната транспортна мрежа, като резултатите са показани по-долу.

НАЛИЧНА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА	
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Благоприятно географско местоположение на страната;</li> <li>• Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура;</li> <li>• Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;</li> <li>• Висока степен на либерализация на транспортния пазар;</li> <li>• Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС;</li> <li>• Свободен капацитет на обща пропускателна способност за инфраструктурите по видове транспорт, както и за работещите терминали;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства по видове транспорт. Най-силно изразено в автомобилния и железопътния транспорт;</li> <li>• Липсва нормативна база, която да стимулира развитието на интермодалния транспорт;</li> <li>• Липсват стимули за автомобилните и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт;</li> <li>• Липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт;</li> <li>• Пазарът на комбиниран транспорт в България не е развит;</li> <li>• Недостиг на модерни логистични и информационни системи;</li> </ul>

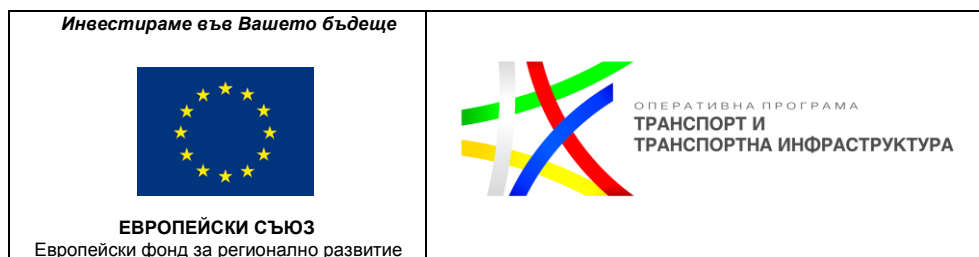
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Неравномерност на пътническия и товарен трафик, недостатъчно използване капацитета на съществуващата инфраструктура;</li> <li>• Липса на гъвкавост при контрола на летищните такси;</li> <li>• Липса на обходни пътища на населените места водещи до големи външни разходи;</li> <li>• Неефективно управление на част от предприятията в транспортния сектор, които са държавна собственост;</li> <li>• Ниско ниво на безопасност и сигурност за сухопътния транспорт (автомобилен, железопътен);</li> </ul>
ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите;</li> <li>• Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);</li> <li>• Осигуряване на добра координация на отделните видове транспорт;</li> <li>• Изграждане на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;</li> <li>• Възможности за развитие на транзитните превози по направление на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия;</li> <li>• Увеличаване дела на използване на устойчиви горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията и делът на биодизела и ограничаване използването на петролни продукти с цел намаляване на парниковите газове от автомобилния транспорт;</li> <li>• Подобряване ефективността на превозвачите чрез увеличаване на разстоянията за превоз и дистрибуция;</li> <li>• Увеличаване ползите за обществото (Намаляване на задръстванията, ПТП, емисии на парникови газове) чрез промяна на баланса и пазарните дялове в транспортната система в полза на железопътния транспорт;</li> <li>• Инвестиране в интелигентни транспортни системи и намаляване на разходите за ресурси (парични, енергийни, човешки);</li> <li>• Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);</li> <li>• Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Намаляващ трафик;</li> <li>• Лоша координация на отделните видове транспорт;</li> <li>• Забавяне внедряването на системите за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);</li> <li>• Забавяне на инфраструктурните проекти свързани с осигуряване на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;</li> <li>• Забавяне или спиране на започнатите инфраструктурни проекти поради липса на финансови средства;</li> <li>• Липса на финансови средства за развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);</li> <li>• Липса на оценка на приоритетните инфраструктурни проекти в транспортния сектор;</li> <li>• Не привличане на транзитен трафик;</li> <li>• Влошаване възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот.</li> <li>• Влошаване качеството на транспортната инфраструктура (пътна, железопътна, летища, пристанища);</li> <li>• Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги;</li> <li>• Задълбочаване на проблема с недостиг на квалифициран и опитен експлоатационен персонал;</li> <li>• Повишаване цените на горивата;</li> </ul>

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.

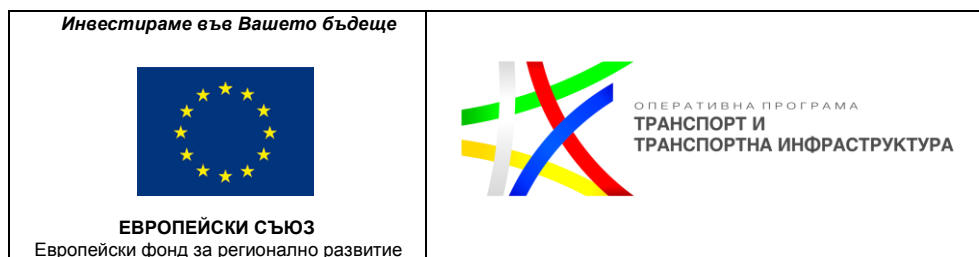
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт;</li> <li>• Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;</li> <li>• Пускане в експлоатация на интермодалните терминали, които са в проект;</li> <li>• Подобряване на научното и професионално обучение, повишаване ролята на изследователските институти, с цел създаване на по-добра среда за ефективното развитие и осъществяване на транспортните схеми;</li> <li>• Съживяване на икономиката и увеличаване производството;</li> <li>• Намаляване на зависимостта от петрол и петролни продукти на икономическите субекти, действащи в транспортната система;</li> <li>• Оптимизиране на логистичните вериги чрез инвестиране в технологично проектиране;</li> <li>• Увеличаване на транзитния трафик;</li> </ul>	
---	--

Вторият етап обхваща определяне на базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата. Експертната оценка включва две компоненти -количествена и рангова оценки. Количествената оценка е по скала от 1 до 4, а ранговата оценка от 1 до 5. Резултатите от общата оценка на отделните фактори от SWOT матрицата са нанесени в фигури от 9-1 до 9-4.

Силни страни		Експертна оценка		Обща оценка
		колич.	ранг	
1	Благоприятно географско местоположение на страната;	4,00	5	20
2	Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура;	3,40	5	17
3	Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;	3,00	5	15
4	Висока степен на либерализация на транспортния пазар;	3,20	4	12,8
5	Висока степен на хармонизация на транспортното законодателство с това на ЕС;	3,40	3	10,2
6	Свободен капацитет на обща пропускателна способност за инфраструктурите по видове транспорт, както и за работещите терминали;	3,00	4	12

Фигура 10-1 Базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата-силни страни.

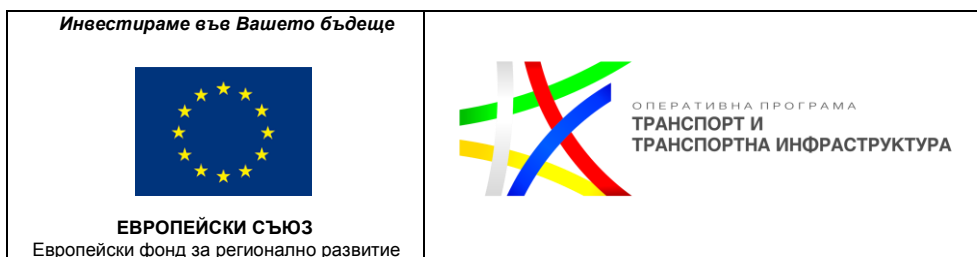
Този документ е издаден с подкрепата на Европейския съюз и Република България по проект „Разработване на Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“, финансиран по Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“ на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Документът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

Слаби страни		Експертна оценка		Оценка
		колич.	ранг	
1	Липсва нормативна база, която да стимулира развитието на интермодалния транспорт;	3,50	5	17,5
2	Липсват стимули за автомобилните и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт;	4,00	4	16
3	Липса на национална мрежа от интермодални терминали, които да обслужват нуждите на железопътния и водния товарен транспорт;	3,50	3	10,5
4	Пазарът на комбиниран транспорт в България не е развит;	3,80	4	15,2
5	Недостиг на модерни логистични и информационни системи;	4,00	3	12
6	Неравномерност на пътническия и товарен трафик, недостатъчно използване капацитета на съществуващата инфраструктура;	3,90	4	15,6
7	Липса на гъвкавост при контрола на летищните такси;	3,00	4	12
8	Липса на обходни пътища на населените места водещи до големи външни разходи;	3,80	5	19
9	Неефективно управление на част от предприятията в транспортния сектор, които са държавна собственост;	3,00	3	9
10	Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства по видове транспорт (особено железопътен и автомобилен);	3,70	5	18,5
11	Ниско ниво на безопасност и сигурност за сухопътния транспорт (автомобилен, железопътен);	3,90	4	15,6

Фигура 10-2 Базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата-слаби страни.



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

Възможности		Експертна оценка		Оценка
		колич.	ранг	
1	Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите;	4,00	5	20
2	Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);	3,40	5	17
3	Осигуряване на добра координация на отделните видове транспорт;	3,20	4	12,8
4	Изграждане на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;	3,00	4	12
5	Възможности за развитие на транзитните превози по направленията на транспортните коридори, пресичащи държавата и осигуряващо добри условия за свързване на Западна и Централна Европа с Близкия Изток, Западна и Централна Азия;	2,50	3	7,5
6	Увеличаване дела на използване на устойчиви горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията и делът на биодизела и ограничаване използването на петролни продукти с цел намаляване на парниковите газове от автомобилния транспорт;	2,20	3	6,6
7	Подобряване ефективността на превозвачите чрез увеличаване на разстоянията за превоз и дистрибуция;	3,50	3	10,5
8	Увеличаване ползите за обществото (Намаляване на задръстванията, ПТП, емисии на парникови газове) чрез промяна на баланса и пазарните дялове в транспортната система в полза на железопътния транспорт;	3,50	4	14
9	Инвестиране в интелигентни транспортни системи и намаляване на разходите за ресурси (парични, енергийни, човешки);	3,80	5	19
10	Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);	3,50	5	17,5
11	Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“;	2,60	3	7,8
12	Насърчаване на публично-частните партньорства за развитие на транспортната инфраструктура и интермодалния транспорт;	3,30	4	13,2
13	Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;	2,30	3	6,9
14	Пускане в експлоатация на интермодалните терминали, които са в проект;	3,20	3	9,6
15	Подобряване на научното и професионално обучение, повишаване ролята на изследователските институти, с цел създаване на по-добра среда за ефективното развитие и осъществяване на транспортните схеми;	2,40	3	7,2
16	Съживяване на икономиката и увеличаване производството;	1,90	3	5,7
17	Намаляване на зависимостта от петрол и петролни продукти на икономическите субекти, действащи в транспортната система;	1,20	3	3,6
18	Оптимизиране на логистичните вериги чрез инвестиране в технологично проектиране;	1,50	4	6
19	Увеличаване на транзитния трафик;	2,90	4	11,6

Фигура 10-3 Базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата-възможности.

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.

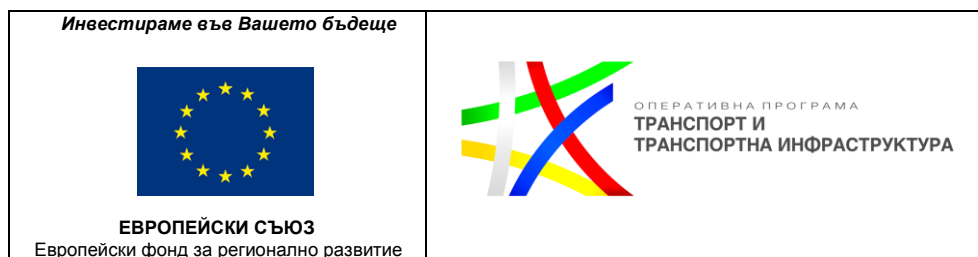
**Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.**

Заплахи		Експертна оценка		Оценка
		колич.	ранг	
1	Намаляващ трафик;	4,00	4	16
2	Лоша координация на отделните видове транспорт;	3,80	4	15,2
3	Забавяне внедряването на системите за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);	3,90	5	19,5
4	Забавяне на инфраструктурните проекти свързани с осигуряване на бързи железопътни връзки между интермодалните терминали;	3,60	3	10,8
5	Забавяне или спиране на започнатите инфраструктурни проекти поради липса на финансови средства;	3,90	4	15,6
6	Липса на финансови средства за развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);	4,00	4	16
7	Липса на оценка на приоритетните инфраструктурни проекти в транспортния сектор;	3,90	4	15,6
8	Не привличане на транзитен трафик;	3,90	3	11,7
9	Продължаващо влошаване на възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;	4,00	5	20
10	Влошаване качеството на транспортната инфраструктура (пътна, железопътна, летища, пристанища);	2,90	4	11,6
11	Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги;	3,80	5	19
12	Задълбочаване на проблема с недостиг на квалифициран и опитен експлоатационен персонал;	2,90	3	8,7
13	Повишаване цените на горивата;	2,20	2	4,4

**Фигура 10-4 Базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата-заплахи.**

Въз основа на определените базови оценки от вътрешните и външните фактори на SWOT матрицата, силните, слабите страни, възможностите и заплахите са представени в

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.

графичен вид. Този способ позволява визуализация на оценяваните фактори. Резултатите са представени на фигури от 9-5 до 9-8.

С най-голямо влияние от факторите включени към силните страни на наличната транспортна мрежа са:

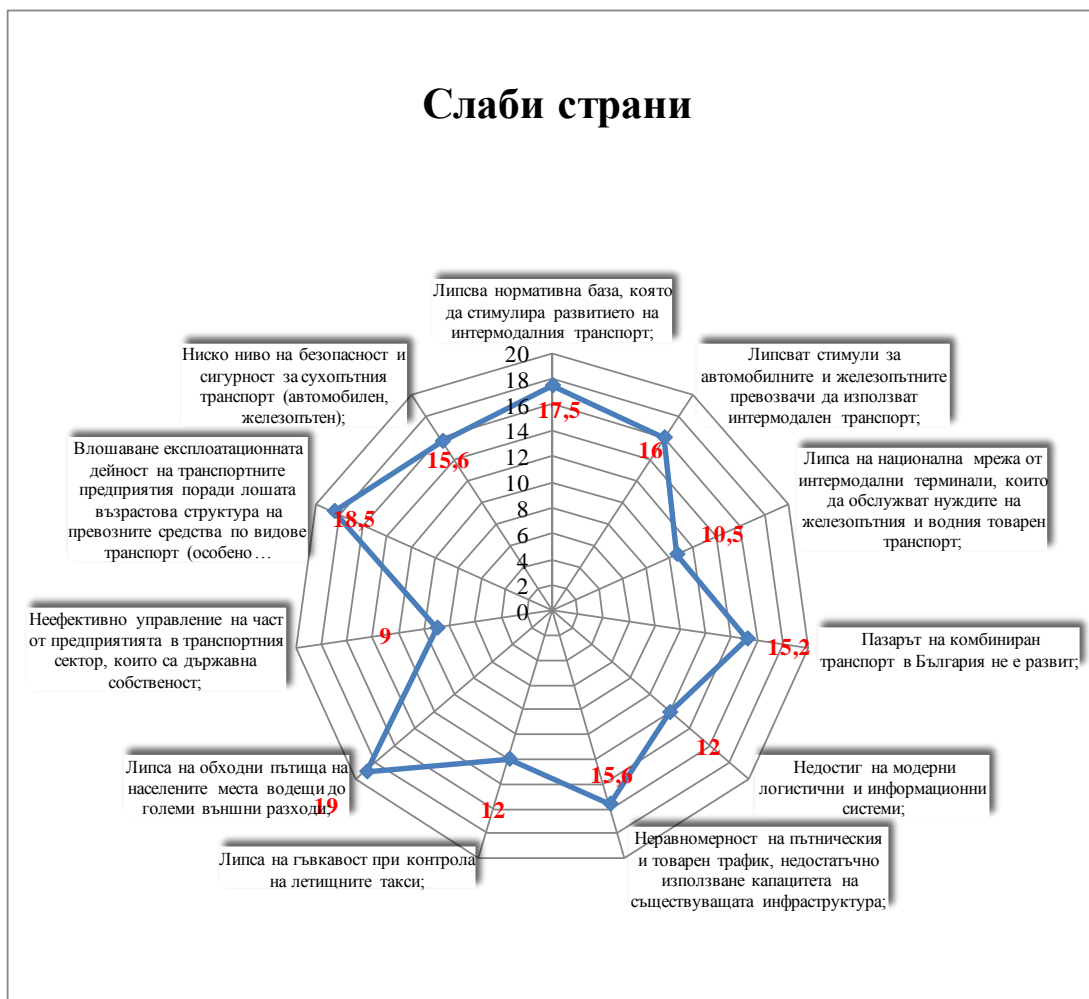
- Благоприятно географско местоположение на страната;
- Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура;
- Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;



Фигура 10-5 Графично представяне на силните страни.

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.*

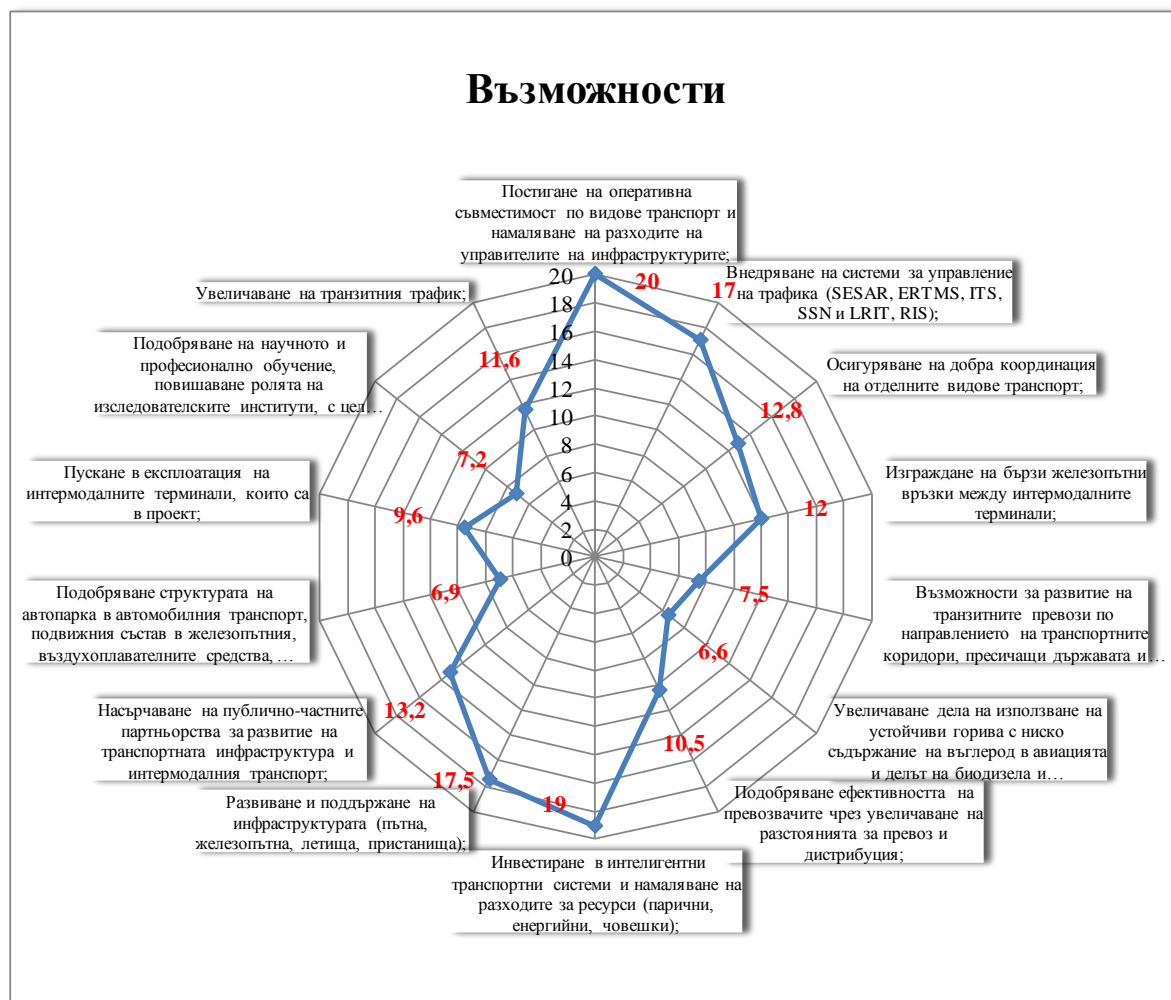


**Фигура 9-6 Графично представяне на слабите страни.**

С най-голямо влияние от факторите включени към слабите страни на наличната транспортна мрежа са:

- Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства по видове транспорт (особено железопътен и автомобилен);
- Липсва нормативна база, която да стимулира развитието на интермодалния транспорт;
- Липса на обходни пътища на населените места водещи до големи външни разходи;

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



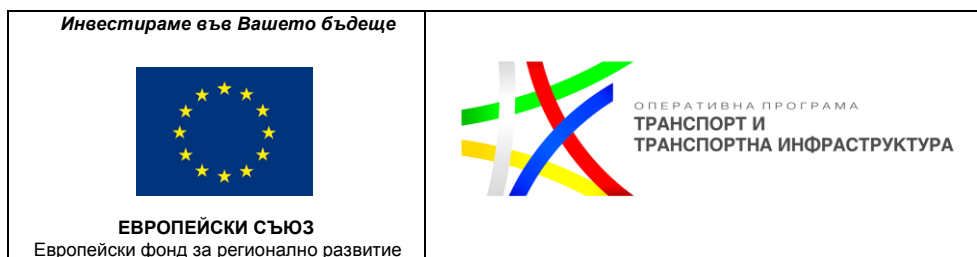
**Фигура 10-7 Графично представяне на възможностите.1**

С най-голямо влияние от факторите включени към възможностите на наличната транспортна мрежа са:

- Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите;
- Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);
- Инвестиране в интелигентни транспортни системи и намаляване на разходите за ресурси (парични, енергийни, човешки);
- Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);

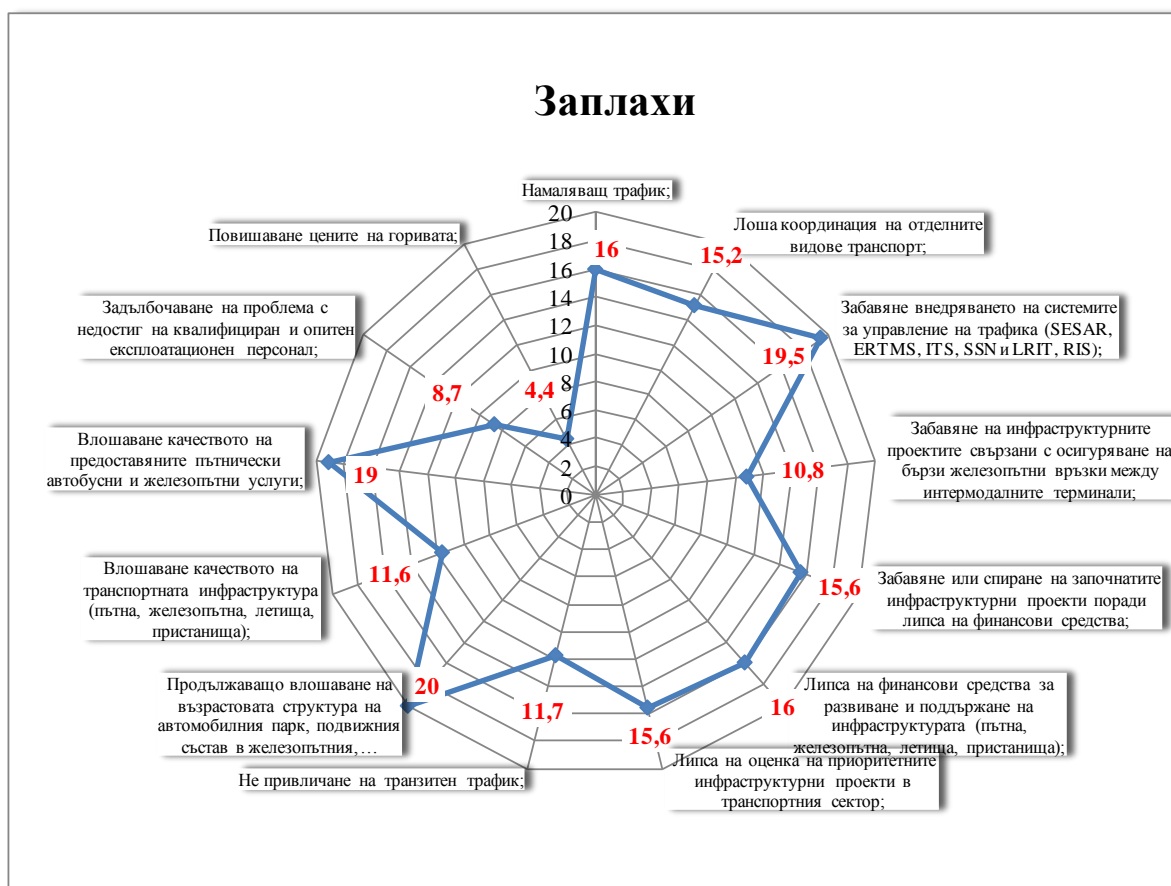
С най-голямо влияние от факторите включени към заплахите на наличната транспортна мрежа са:

<sup>1</sup> Факторите с по-ниска оценка са изключени от графиката



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

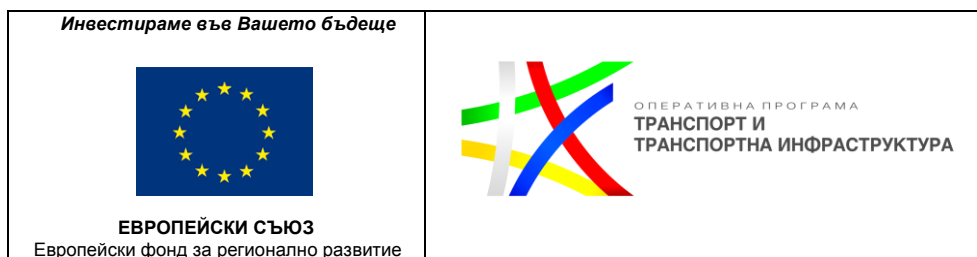
- Продължаващо влошаване на възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;
- Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги;
- Забавяне внедряването на системите за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);



Фигура 10-8 Графично представяне на заплахите.

Последният етап включва построяване на матрица - "Стратегическа рамка", включваща основни параметри с най-силно влияние от базовата матрица за SWOT анализа и определяне на подходящите стратегии за развитие на наличната транспортна система. Построената матрица е представена на фиг. 10-9.

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.

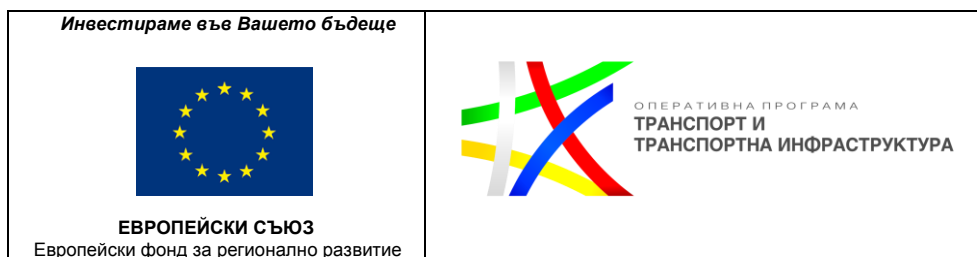


**Договорът се осъществява с финансовата подкрепа на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Държавния бюджет на Република България.**

		Силни страни				Слаби страни			
		Б а л	Благоприятно географско местоположение на страната;	Висока степен на изграденост и гъстота на съществуващата транспортна инфраструктура;	Изградени транспортни връзки между железопътна мрежа, пристанищата за обществен транспорт с национално значение и националната пътна инфраструктура;	Б а л л	Липса на обходни пътища на населените места водещи до големи външни разходи;	Липсват стимули за автомобилите и железопътните превозвачи да използват интермодален транспорт;	Влошаване експлоатационната дейност на транспортните предприятия поради лошата възрастова структура на превозните средства по видове транспорт (особено железопътен и автомобилен);
Запахи	Бал		20	17	15		19	16	18,5
	Продължаващо влошаване на възрастовата структура на автомобилния парк, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот;	20		Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта		20	Намаляване на вредните емисии от транспорта	Развитие на интермодален транспорт	Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта
	Влошаване качеството на предоставяните пътнически автобусни и железопътни услуги;	19	Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет	Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност	Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа	19	Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната	Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа	Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност
	Забавяне внедряването на системите за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);	19,5			Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура	19,5		Подобряване и развитие на транспортните връзки	
Възможности	Бал		20	17	15		19	16	18,5
	Постигане на оперативна съвместимост по видове транспорт и намаляване на разходите на управителите на инфраструктурите;	20	Модернизация и изграждане на липсващи пътища и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата	Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътната Трансевропейска транспортна мрежа и връзките с националната транспортна мрежа		20		Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар	Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност.
	Развиване и поддържане на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища);	17,5	Създаване на оптимални връзки между шосейния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища);	Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство	Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата	17,5	Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората		Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура
	Внедряване на системи за управление на трафика (SESAR, ERTMS, ITS, SSN и LRIT, RIS);	17	Създаване на оперативна съвместимост	Подобряване на управлението на транспортната система	Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори	17			Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система

**Фигура 10-9 Стратегическа рамка.**

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.

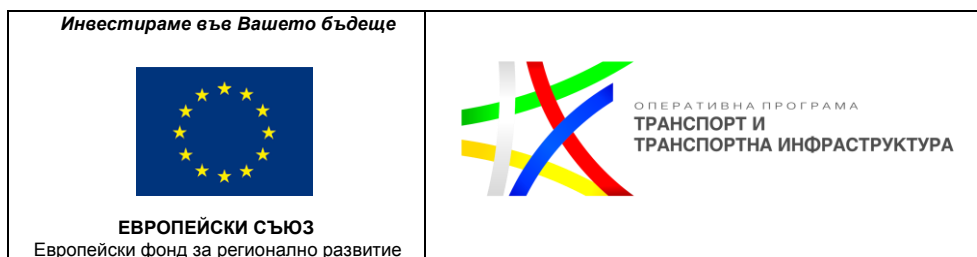
Силните, слабите страни, възможностите и заплахите, които са разгледани в "Стратегическата карта" са избрани на базата на експертна оценка. Самата "Стратегическа карта", представлява съчетание на възможни варианти за конкретни действия при неутрализиране на слабите страни и заплахите.

## ИЗВОД:

На база резултатите от анализите за различните видове транспорт и обобщения SWOT-анализ на наличната транспортна система, са предложени възможни варианти за конкретни действия при неутрализиране на слабите страни и заплахите. Вариантите в стратегическата рамка, включват предложените стратегически приоритети и задачи от основните стратегически цели. Вариантите за конкретни действия от стратегическата рамка са следните:

- Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта;
- Реконструкция и модернизация на участъците от мрежите с недостатъчен капацитет;
- Осигуряване на достъпен транспорт за лица с намалена подвижност;
- Подобряване на качеството и характеристиките на транспортната мрежа;
- Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;
- Намаляване на вредните емисии от транспорта;
- Развитие на интермодален транспорт;
- Въвеждане и прилагане на европейски стандарти за безопасност и сигурност на транспорта;
- Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната;
- Изграждане на необходими нови връзки в транспортната мрежа;
- Прилагане на ефективен контрол за спазване на международните, европейските и националните стандарти за безопасност и сигурност;
- Подобряване и развитие на трансграничните връзки;
- Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата;
- Отстраняване на „тесните места“ по пътната и железопътна Трансевропейска транспортна мрежа“ и връзките с националната транспортна мрежа;
- Създаване на оптимални връзки между шосейния, железопътния, въздушния и водния транспорт (по море и по вътрешни водни пътища);
- Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство;
- Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата;
- Създаване на оперативна съвместимост;
- Подобряване на управлението на транспортната система;
- Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори;

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.*

- **Подобряване на условията за прилагане на принципите на либерализация на транспортния пазар;**
- **Повишаване на административния капацитет за въвеждане и спазване на изискванията за безопасност и сигурност;**
- **Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;**
- **Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура;**
- **Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система.**

SWOT-анализа е важен елемент при изготвянето на стратегически и маркетингови планове за транспортните предприятия. Резултатите получени от този анализ са в основата на поставяните стратегически цели и задачи за развитие на транспортната система. Състоянието на наличната транспортна система зависи от това, до каква степен тя е в състояние да отговори на различни влияния от външната и вътрешната среда.

*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.*