



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

„Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“

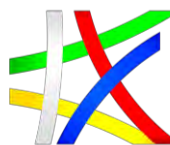
ДОКЛАД № 5

Проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година

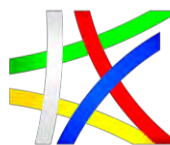
17 ноември 2020 г.



ПРОЕКТ BG16M1OP001-5.001-0027 „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.

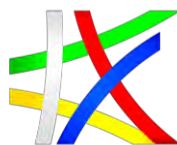


Заглавие на проекта:	<i>Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година</i>
Проект №:	<i>BG16M1OP001-5.001-0027</i>
Страна:	<i>България</i>
Възложител:	<i>Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията</i>
Адрес:	<i>София, ул. „Дякон Игнатий” № 9</i>
Изпълнител:	<i>ДЗЗД „НП-Комбиниран транспорт”</i>
Адрес:	<i>гр. София 1111, ул. „Голаш” №12</i>
Тел:	<i>02 983 61 88</i>
Факс:	<i>02 983 61 92</i>
Лице за контакти:	<i>Даниела Петкова</i>
Дата на доклада:	<i>17 ноември 2020 г.</i>
Период за изготвяне:	<i>м. май 2020 – м. ноември 2020 г.</i>
Версия на доклада:	<i>Версия 3 от 17.11.2020</i>
Код на документа:	<i>Doklad_5_ver3.0</i>
Автори на доклада:	<i>Екип на проекта</i>
Ръководител на проекта:	<i>инж. Кристиана Чакърва</i> _____
Основен екип:	
Ключов експерт:	<i>инж. Владимир Чакърв</i> _____
Ключов експерт:	<i>инж. Радослав Иванов</i> _____
Ключов експерт:	<i>Емилия Петкова</i> _____
Ключов експерт:	<i>д-р икон. Розалина Козлева</i> _____
Неключов експерт:	<i>инж. Петко Димитров</i> _____
Неключов експерт:	<i>д-р Савина Михайлова-Големинова</i> _____
Други експерти:	<i>Тодор Тодоров, Силвия Цанова, икон. Любомира Митева</i>
Координатор:	<i>Даниела Петкова</i> _____



СЪДЪРЖАНИЕ

I. ВЪВЕДЕНИЕ.....	8
II. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТ 1.....	9
1. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ МРЕЖАТА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ.....	10
2. СЪСТОЯНИЕ НА МРЕЖАТА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ	11
3. ПРОЕКТИ ЗА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ.....	16
4. ПОКРИТИЕ НА ОСНОВНИТЕ ПРОИЗВОДСТВЕНИ ЗОНИ С ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ.....	18
III. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТ 2.....	20
1. ИКОНОМИЧЕСКА ХАРАКТЕРИСТИКА НА БЪЛГАРИЯ.....	21
2. ТЪРСЕНЕ НА ТОВАРНИ УСЛУГИ.....	21
3. СЪПОСТАВКА НА РАЗХОДИТЕ ЗА ПРЕВОЗ С АВТОМОБИЛЕН И С КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ В СТРАНАТА.....	23
4. ПРОГНОЗА ЗА ТЪРСЕНЕТО НА ПРЕВОЗИ С КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ.....	23
IV. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТ 3.....	26
1. АНАЛИЗ НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА ЕС В ОБЛАСТТА НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ.....	26
2. ОБОБЩЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И ПРОГРАМИТЕ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РАЗГЛЕДАНИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ СТРАНИ И ПОДХОДЯЩИТЕ ЗА ПРИЛАГАНЕ В БЪЛГАРИЯ МЕРКИ.....	32
2.1. ОБОБЩЕНИЕ НА ОПИТА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В ПРОУЧЕНИТЕ ДЪРЖАВИ	32
2.2. ОБОБЩЕНИЕ НА ПОДХОДЯЩИТЕ ЗА ПРИЛАГАНЕ В БЪЛГАРИЯ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В ПРОУЧЕНИТЕ ДЪРЖАВИ.....	41
V. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТ 4.....	44
1. ПРЕГЛЕД НА ИЗХОДНИТЕ ДОКУМЕНТИ И МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ.....	44
2. ПРЕГЛЕД НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО, СВЪРЗАНО С ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	45
3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО	46
4. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛАГАНЕТО НАЦИОНАЛНИ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ И ОЦЕНКА НА ТЯХНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ.....	50
5. ПРЕГЛЕД НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО, СВЪРЗАНО С ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ	52
VI. SWOT АНАЛИЗ	52
VII. ПАКЕТ ОТ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г. 55	
1. ДОПУСКАНИЯ ПРИ ИЗГОТВЯНЕТО НА ПАКЕТА ОТ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г.	59
2. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ОРГАНИЗАЦИОННИ И АДМИНИСТРАТИВНИ ВЪПРОСИ.....	59



3. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ВЪПРОСИ И ПОДПОМАГАНЕ НА УСЛУГАТА	66
4. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ПОДОБРЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА, В Т.Ч. И ОБОРУДВАНЕТО В ТЕРМИНАЛИТЕ	78
5. ПРОГРАМА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА „НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 ГОДИНА“	99
6. ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И ОЧАКВАНИ ФИНАНСОВИ АНГАЖИМЕНТИ ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВАТА	102
7. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОТДЕЛНИТЕ МЕРКИ И НА ПАКЕТА КАТО ЦЯЛО	107
Приложения	126
Приложение 1	126
Приложение 1.1 – ОБРАЗЕЦ ЗА ИЗРАЗЯВАНЕ НА СТАНОВИЩЕ	130
Приложение 1.2 – МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г.	143
Приложение 2 – ПОЛУЧЕНИ СТАНОВИЩА ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ /ЕЛЕКТРОНЕН НОСИТЕЛ/	181
Приложение 3 - ОБОБЩЕНИЕ НА СТАНОВИЩАТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ ПО КОНСУЛТАЦИОННИЯ ДОКУМЕНТ	182

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1	Съответствие със съществените изисквания за комбинирани превози	12
Таблица 2	Прогноза за товаропотоците, които към 2018 се превозват с комбиниран Жп-Авт транспорт, в т.	23
Таблица 3	Прогноза за товарите, които потенциално могат се прехвърлят от автомобилен към комбиниран транспорт, хил. т	24
Таблица 4	Национални мерки и програми за финансиране на КТ	33
Таблица 5	Обобщение на видове мерки за насърчаване на комбинирания транспорт	39
Таблица 6	Очакван бюджет за изпълнението на пакета от мерки, евро (EUR)	104
Таблица 7	Получени становища от представители на заинтересованите страни	110
Таблица 8	Идентифицирани социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло	113
Таблица 9	Идентифицирани икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло	116

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1	Железопътна мрежа за комбиниран транспорт и железопътно-автомобилни терминали	10
Фигура 2	Пътна мрежа за комбиниран транспорт и пристанищни терминали	10
Фигура 3	Товарен габарит на железопътната мрежа за комбиниран транспорт	12
Фигура 4	Проекти за развитие и модернизация на железопътната инфраструктура	18
Фигура 5	Проекти за развитие на пътната инфраструктура	18
Фигура 6	Покритие на основните производ-ствени мощности с железопътно-автомо-билни терминали	19
Фигура 7	Покритие на основните консума-торски центрове с железопътно-автомобилни терминали	19
Фигура 8	Блок влакове за превоз на контейнери по железопътната мрежа, 2019 г.	22

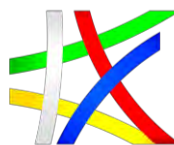


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Фигура 9	Блок влакове за превоз на товарни автомобили по железопътната мрежа, 2019 г.	22
Фигура 10	Потенциал за привличане и генериране на товарни превози на ИТЕ с Жп-Авт комбиниран транспорт към 2027 г.	25
Фигура 11	Потенциал за привличане и генериране на товарни превози на ИТЕ с Жп-Авт комбиниран транспорт към 2034 г.	25
Фигура 12	Области за интервенция при мерките за насърчаване на комбинирания транспорт	34

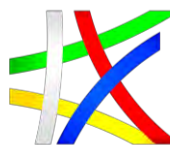


СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

АМ	Автомагистрала
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
ВВП	Вътрешни водни пътища
БДС	Брутна добавена стойност
БУЛРИС	Българска речна информационна система
ГДБОП	Главна дирекция за борба с организираната престъпност
ГИС	Географска информационна система
ГКПП	Граничен контролно-пропускателен пункт
ДВ	Държавен вестник
ДП НКЖИ	Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ДР	Допълнителни разпоредби
ДФЕС	Договор за функциониране на европейския съюз
ЕИО	Европейска икономическа общност
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЗАП	Закон за автомобилните превози
ЗЖТ	Закон за железопътния транспорт
ЗМПВВПРП	ЗАКОН за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ЗП	Закон за пътищата
ИА ЖА	Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“
ИА МА	Изпълнителна агенция Морска администрация
ИКТ	Информационни и комуникационни технологии
ИМТ	Интермодален терминал
ИТЕ	Интермодална транспортна единица
ИТС	Интелигентни транспортни системи
КТК	Кодекс за търговското корабоплаване
НАП	Национална агенция по приходите
НПО	Неправителствени организации
НСИ	Национален статистически институт

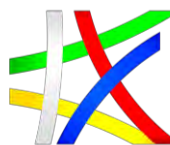


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

МИ	Министерство на икономиката
МПС	Моторно превозна средства
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МФР	Многогодишна финансова рамка
ОПТТИ	Оперативна програма Транспорт и транспортна инфраструктура
ПОК	Приемно-отправен коловоз
ППС	Пътно превозно средство
ПТ	Пристанищен терминал
ПЧП	Публично-частно партньорство
Ро-Ла	Превоз на автомобили по железница
РОР	РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите
Ро-Ро	Превоз на автомобили с кораб
AGTC	Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях обекти
ERTMS	Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт
ETCS	Европейска система за контрол на трафика
GSM-R	Глобална система за мобилна комуникация
SWOT	Силни и слаби страни, възможности и заплахи
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
TEU	Двадесет-футова еквивалентна единица
VTMIS	Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове



I. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият Доклад 5 „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ е изготвен в изпълнение на Договор от 14.01.2020 г. с предмет „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“. Възложител на обществената поръчката е Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и проектът е финансиран от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

Дейностите по проекта се изпълняват от ДЗЗД „НП-Комбиниран транспорт“ от датата на сключване на договора в рамките на 15 (петнадесет) месеца и съгласно техническата спецификация.

Съгласно предложение за РОР „предварителните условия“ от периода 2014 - 2020 г. ще се заменят с „благоприятстващи условия“, които ще са по-малко, но по-съсредоточени върху целите на съответния фонд. За разлика от периода 2014 - 2020 г., тези условия ще се наблюдават и прилагат през целия период. Принципът ще бъде затвърден: държавите членки няма да могат да декларират разходи, свързани с конкретни цели, докато не бъде изпълнено благоприятстващото условие. Това ще гарантира, че съфинансираните операции са в съответствие с рамката на транспортната политика на ЕС. В тази връзка изготвянето на проекта за „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ ще играе ролята на „благоприятстващо условие“ за бъдещата оперативна програма. Благоприятстващите условия, които са сектороопределящи, са посочени в Приложение № IV на проекта за регламент „Тематични благоприятстващи условия, приложими за ЕФРР, ЕСФ и Кохезионния фонд - член 11, параграф 1 РОР¹“. По отношение на транспортната политика се посочва, че целта на политиката ще е по-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ. Специфична цел 3.2 е разработване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T). Наименованието на благоприятстващите условия е „Цялостно планиране на транспорта на подходящото равнище“. Критериите за изпълнение за базовите условия ще са разработени въз основа на мултимодално картографиране на съществуващи и планирани инфраструктури до 2030 г., което съгласно т. 6 насърчава мултимодалността, като набелязва нужди от трансбордиране или мултимодален товарен превоз и пътнически терминали и възможности за активно придвижване. Следователно фокусът ще е върху изграждане на инфраструктура за комбиниран и интермодален транспорт.

Съгласно Методологията за стратегическо планиране в Република България, „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ ще се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Планът ще е оперативният документ за осъществяване на националната стратегия.

¹ Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите COM/2018/375 final - 2018/0196



II. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТ 1

„АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ“

Целта на Дейност 1 бе да изготви преглед на:

- наличието и настоящото състояние на инфраструктурата за комбинирани превози
- проектите за развитие на тази инфраструктура, които са в ход или са планирани за изпълнение до 2027 г.
- покритието на територията на страната и на основните производствени и консуматорски зони с терминали, в т.ч. пристанища и логистични центрове за комбиниран транспорт

За нуждите на настоящия проект е приета следната *дефиниция*:

„Комбинираният транспорт е частен случай на интермодален транспорт, при който стоките се превозват в една и съща товарна единица или пътно превозно средство, като се използват два или повече вида транспорт, като основната част от превоза е по железница, река или море, а всеки първоначален и/или краен пътен участък е възможно най-кратък“,

като се уточнява, че:

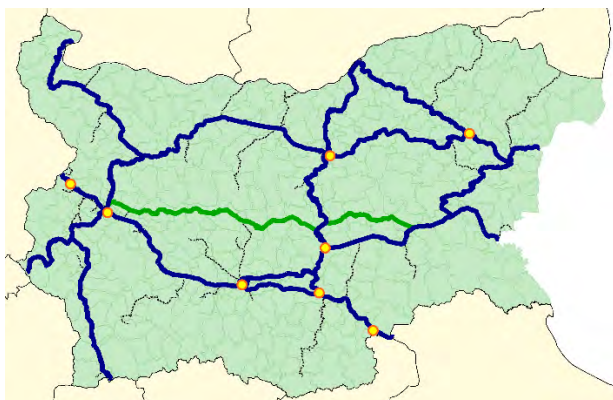
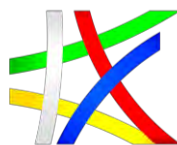
- под първоначален и краен пътен участък се има предвид участък от превоза, по който се използва автомобилен транспорт;
- превозните средства не се ограничават само до пътни, а могат да включват и железопътни вагони.

Допълнително, по възприетата дефиниция, *интермодален терминал* е място, оборудвано за претоварване и складиране на интермодални транспортни единици (ИТЕ) между поне два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, като морски или вътрешноводни пристанища и железопътни-автомобилни терминали.

Извършеният преглед на основните документи, определящи обхвата на мрежата за комбиниран транспорт, в т.ч.:

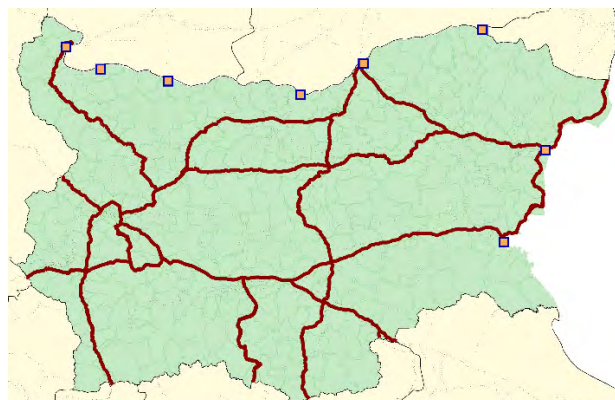
- Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11.12.2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и
- Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях обекти (AGTC)
- Приложение II на Регламент № 1316/2013 за създаване на Механизъм за свързване на Европа, с което дефинира трасетата на товарните железопътни коридори,

определи следния *разширен обхват на мрежата за комбиниран транспорт*, както е показано на следващите две фигури. Националната железопътната мрежа за комбиниран транспорт, освен разширената TEN-T включва и III^{-та} линия София – Карлово – Зимница – Карнобат, тъй като тя е една от линиите с най-интензивен товарен трафик.



Фигура 1 Железопътна мрежа за комбиниран транспорт и железопътно-автомобилни терминали

Източник: Регламент (ЕС) № 1315/2013, AGTC, собствен анализ

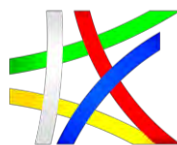


Фигура 2 Пътна мрежа за комбиниран транспорт и пристанищни терминали

1. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ МРЕЖАТА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ

Техническите изисквания, на които следва да отговаря инфраструктурата за комбиниран транспорт, произтичащи от горепосочените документи са, както следва:

- **Железопътната мрежа** следва да е:
 - **Напълно електрифицирана**
 - **С нормално междурелсие** (1 435 мм)
 - **Оборудвана с ERTMS** за гарантиране на безопасност на железопътния трафик на пътници и товари чрез система за автоматично регулиране скоростта на движение на влаковете
 - **товарен габарит** минимум GB и минимално тегло на влака 1 500 т за съществуващи линии и съответно товарен габарит GC и максимален надлъжен наклон 12.5‰ – за нови линии
 - железопътната инфраструктура **по основната TEN-T** да бъде с носимоспособност **22.5 т/ос**, да позволява движение на **влакове с дължина 740 м със 100 км/ч скорост за товарните влакове**
- **Пътната мрежа** следва да е съставена от **висококачествени пътища** – **автомагистрали или високоскоростни пътища**, зони за паркинги и почивка, съответно оборудване, телематични приложения, включително интелигентни транспортни системи, товарни терминали и логистични платформи, както и връзките на товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в TEN-T; приоритет в развитието на пътната инфраструктура е осигуряване на подходяща площ за паркиране на превозни средства с търговско предназначение при подходящо ниво на безопасност и сигурност, както и използване на интелигентни транспортни системи (ИТС), по-конкретно **мултимодални информационни системи** и системи за управление на трафика и създаване на условия за **интегрирани системи за комуникация и заплащане**
 - Пътната инфраструктура по направление на **TEN-T коридорите** следва да осигурява зони за почивка по автомагистралите приблизително на всеки 100 км в съответствие с обществените, пазарните и екологичните нужди, както и да се осигурят подходящи пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност на товарни автомобили.



- **Инфраструктурата за мултимодален транспорт** включва:
 - *товарни терминали*, които са съоръжения, оборудвани за претоварване между най-малко два вида транспорт или между две различни железопътни системи и за временно складиране на товари, например пристанища, вътрешни пристанища, летища или железопътно-автомобилни терминали и
 - *логистични платформи*, които са зони, пряко свързани с транспортната инфраструктура на TEN-T, и включващи най-малко един товарен терминал и даващи възможност за извършване на логистични дейности.

Основно изискване по отношение на товарните терминали е осигуряването на **справедлив и недискриминационен достъп** до видовете транспорт и да бъдат оборудвани с кранове, транспортни ленти и други устройства за претоварване на товари между различни видове транспорт, както и за поместването и складирането на товари; приоритети за развитието на инфраструктурата за мултимодален транспорт са:

- премахване на основните технически и административни пречки пред мултимодалния транспорт
- изграждане на **безпрепятствен информационен поток** между различните видове транспорт.

2. СЪСТОЯНИЕ НА МРЕЖАТА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ

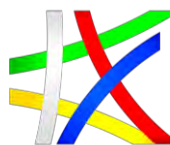
Всички железопътни линии, включени в обхвата на разширената мрежа за комбиниран транспорт, отговарят на изискването за нормално междурелсие. Всички линии са електрифицирани с изключение на Радомир - Гюешево (88.6 км), която освен това е и с по-ниска категория от D4, т.е. максимално допустимото осово натоварване по тази линия е 20 т/ос. По останалите 96.5% от линиите е осигурено осово натоварване от 22.5т т/ос, но в много случаи за да се гарантира носимоспособността се ограничава максимално допустимата скорост. Преобладаващата част от линиите са еднопътни (62.4%).

Железопътната инфраструктура за комбиниран транспорт не е в състояние да осигури скорости на движение, които да отговарят в достатъчна степен на поетите международни ангажименти за развитие на железопътния транспорт - практически по всички линии, с изключение на Септември – Пловдив, Крумово – Димитровград – турска граница, Видин товарна – Дунав мост, Стара Загора – Нова Загора, Михайлово- Калояновец, Кермен – Ямбол и Завой – Зимница с обща дължина 289 км, или 11.4% от мрежата за комбинирани превози, максимално допустимата линейна скорост за товарни влакове е под 100 км/ч.

Търговската скорост на товарните влакове е още по-ниска - съгласно графикът за движение на влаковете за 2019/2020 г. средната участъкова скорост на директните товарни влакове е 36 км/ч, а тази на международните товарни влакове е 27 км/ч². Въпреки, че целта по товарните железопътни коридори е граничният престой да се намали до 2 ч, планираните престои на граничните преходи по направлението на товарен коридор Ориент/Източносредиземноморски вариат от 3:55 ч (Гюргево Норд – Русе) до 11:23 ч (Кулата – Промахон).

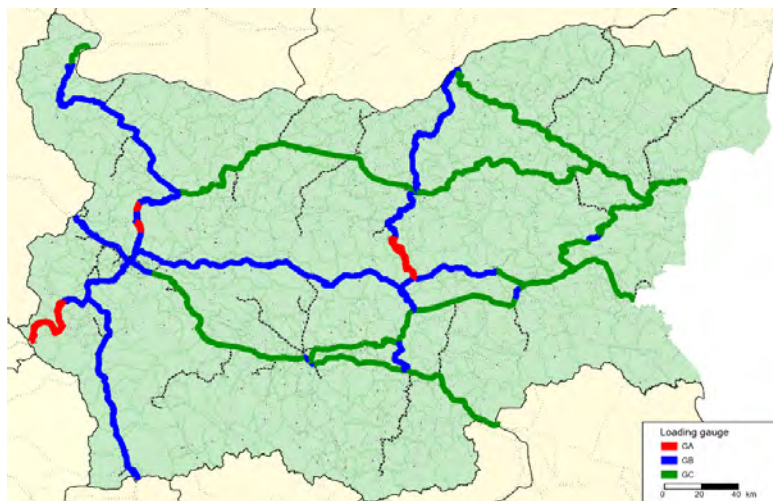
По цялата мрежа за комбиниран транспорт има множество участъци с надлъжни наклони над 12.5‰, като такива липсват само по протежение на осма линия Пловдив – Бургас и в участъка Пловдив – Разпределителна – Свиленград от първа линия. Максималната дължина на влаковете по направления е по-малка от 740 м по всички линии за комбинирани превози, с изключение само на Пловдив Разпределителна – Димитровград – Свиленград.

² Източник: Информационен бюлетин за периода 2019 г., ИА ЖА



Друг фактор, който влияе съществено върху възможността за и/или ефективността на комбинираните превози по железница е товарният габарит. Малко над половината от дължината на линиите за комбиниран транспорт имат габарит във височина 4.65 м (GC), докато по останалите 48.7% статичната височина е ограничена на 4.32 м (GB). Както се вижда от следващата карта, габаритни ограничения има по всички направления. Тези габаритни ограничения налагат превозите на полуремаркета да се извършват със специализиран подвижен състав – така наречените джоб вагони - за които обаче има недостиг.

Фигура 3 Товарен габарит на железопътната мрежа за комбиниран транспорт



Източник: Заповед № 1806/08.10.2019 г. на Генералния директор на ДП НКЖИ

Само участъците Септември – Пловдив (50.8 км) и Крумово - Свиленград (133 км), или едва 7.3% от мрежата за комбиниран транспорт са съоръжени със система ERTMS (ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice). В процес на въвеждане в експлоатация съгласно изискванията на НАРЕДБА № 57 е участъкът Дунав мост 2 (Видин) – Видин пътническа – 16.314 км. ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d.

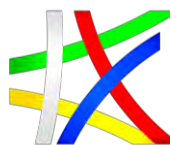
Железопътната мрежа за комбиниран транспорт има достатъчен капацитет: по данни от товарния железопътен коридор 7, едва в около ¼ от дължината на коридора на територията на страната се използва между 50% и 90% от капацитета, докато в останалите 75% - използването е под 50%³.

Следващата таблица обобщава основните характеристики на българската железопътна мрежа за комбинирани превози и съществените изисквания за ефективност и ефикасност на тези превози.

Таблица 1 Съответствие със съществените изисквания за комбинирани превози

Параметър	Ед. м.	Цел	Състояние
Товарен габарит	-	P/C 70 – P/C 400	P/C 55 – P/C 385
Номинална скорост	км/ч	120 км/ч	≤ 80 км/ч (търговска ~ 27/36 км/ч)
Осово натоварване	т/ос	22.5 при v≤100 км/ч 20 при v≤120 км/ч	22.5 при максимално допустимата скорост за

³ https://www.rfc7.eu/interactive_map



			съответния участък
Минимална полезна дължина на ПОК	м	740	500-700
Бруто тегло на влак	т	1 500	1 400 – 3 000

Поради нарушен през последните 20 години междуремонтен цикъл техническото състояние на железния път, стрелките и съоръженията на много места по мрежата за комбиниран транспорт е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости. **Проектните параметри и техническото състояние на железния път и съоръженията в по-голямата си част не съответстват на изискванията за ефективни и ефикасни комбинирани превози по железница по отношение на скорост, товарен габарит за комбиниран транспорт и дължина на влака.**

Преобладаващата част от пътищата за комбиниран транспорт са двулентови първокласни или второкласни пътища с ограничение на скоростта за товарни автомобили на 70 км/ч. Високоскоростни и многолентови са 29% от определените пътища за комбинирани превози.

При 69.3% от автомагистралите състоянието на настилката е добро, при 23.4% - средно и при 7.3% - лошо. При първокласните пътища, които представляват преобладаващата част от пътната мрежа за комбинирани превози, по-малко от половината (46.7%) са в добро състояние, 38.7% са в средно състояние и 14.6% - в лошо.

Всички нови пътища и реконструиранията такива се проектират с носимоспособност 11.5 т/ос, което отговаря на европейските стандарти. В рамките на програмата Транзитни пътища основните направления бяха приведени в съответствие с това изискване.

От 1.03.2020 г. ползването на 3 115 км пътища се таксува на пропътувано разстояние и всички товарни автомобили (и автобусите) с обща допустима маса над 3.5 т заплащат тол такса, която варира в зависимост от масата на пътното превозно средство, екологичния му клас и категорията на пътя. Почти цялата пътна мрежа за комбиниран транспорт е в обхвата на тол системата, с изключение на четири участъка на второкласни пътища.

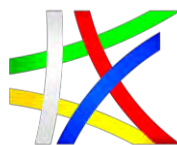
Съществуващата пътна мрежа за комбинирани превози се характеризира с ниска степен на изграденост на висококачествени пътища, добра проектна носимоспособност, но недобро състояние на пътната настилка по част от първокласните и второкласни пътища.

Пристанищната инфраструктура е добре развита, тя включва две големи морски и няколко речни пристанища с множество терминали.

Статистическата единица пристанище Бургас включва няколко пристанищни терминала (ПТ), от които предмет на настоящото проучване са три: Бургас Запад, Бургас Изток и Порт България Уест, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици.

Максимално допустимото газене на двете корабни места (22 и 23) на ПТ Бургас - запад, предназначени за обработка на контейнери (както и на генерални и насипни товари), е 11.0 м, което ограничава достъпа на контейнеровози до такива с максимален капацитет до 3 000 TEU. Капацитетът на терминала е 200 000 TEU годишно.

Порт България Уест е единственият ПТ в Бургаския залив, който обслужва Ро-Ро превози. Дружеството е собственик на Ро-Ро кораба „Дружба“ с товарен капацитет 100 товарни автомобили (влекач с ремарке), който през 2018 и 2019 г. изпълнява регулярни (веднъж в седмицата) курсове Бургас – Потти – Бургас. Годишният Ро-Ро трафик през терминала възлиза на около 6 000 товарни автомобили.



Терминалите са с открит достъп и предоставят услугите си на всеки желаещ при спазване на съответните условия и тарифи, определени от операторите. Терминалите са свързани с железопътната мрежа посредством връзка с железопътен възел Бургас, като дължината на коловозите в пристанището е под 740 м. Състоянието на железопътната инфраструктура в междугарието Владимир Павлов – Бургас М е лошо и изисква рехабилитация.

Статистическата единица пристанище Варна включва осем пристанищни терминала за обществен транспорт с национално значение, четири от които могат да обработват интермодални единици:

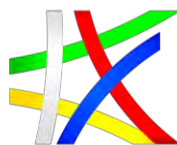
- ПТ Варна - запад с едно корабно място (17) за обработка на контейнери, оборудвано с два портейнера и един мобилен кран и годишен капацитет 120 000 TEU
- ПТ Варна - изток – карго и пътнически терминал, разполагащ общо с 14 корабни места с годишен капацитет 61 000 TEU
- ПТ Леспорт – карго терминал с три корабни места общо, като съществуващите пристанищни мощности предоставят възможности за обработка на празни контейнери и Ро-Ро товари
- ПТ Фериботен комплекс Варна разполага с две корабни места и позволява смяна на железопътни талиги от европейско (1 435мм) на руско междурелсие (1 520 мм) и обратно; понастоящем ПТ Фериботен комплекс Варна обслужва две редовни фериботни линии:
 - Варна – Черноморск (Украйна) – Поти/ Батуми (Грузия) – Варна и
 - Варна – Кавказ (Русия) – Варна.

Морският достъп на корабите до горните пристанищни терминали, с изключение на Варна – изток, се осъществява през Канал № 1 до Варненското езеро. Позволеното газене в Канал № 1 е 11.50 м, а допустимият максимален еърдрафт е 41.75 м. Достъпът до ПТ Варна – запад и ПТ Фериботен комплекс Варна се осъществява и през Канал № 2. Терминалите са с открит достъп и предоставят услугите си на всеки желаещ при спазване на съответните условия и тарифи, определени от операторите. Терминалите Варна - запад и Варна - изток са свързани с железопътната мрежа посредством изградени връзки с железопътен възел Варна.

Инфраструктура за обработка на ИТЕ съществува и в двете морски пристанища. И при двете пристанища проблем представляват дължината и най-вече малката дълбочина на газене на корабните места, на които се обработват контейнери и в подходните канали, което възпрепятства достъпът до морските ни пристанища на големи и по-ефективни контейнеровози. По отношение на Варна – запад ниският еърдрафт е допълнителен ограничителен фактор. Налична е механизация за обработка на ИТЕ, чиято производителност на места е относително ниска. Всички терминали имат връзка с железопътната мрежа, но състоянието на връзката в Бургас е незадоволително.

Статистическата единица пристанище Русе включва 10 пристанищни терминала за обществен транспорт с национално значение, от които в настоящото проучване са разгледани следните четири:

- Пристанищен терминал Русе – изток, който има мощности за претоварване на контейнери, но такива не са обработвани в последните години; в терминала има изграден и функционира Ро-Ро терминал с рампа за едновременно приставане на два плавателни съда и два паркинга с капацитет по 80 камиони всеки; пропускателна способност терминала е до около 100 000 условни ТИР-единици годишно
- Пристанищен терминал Свищов – карго и фериботен терминал, който разполага с мощности за обработка на контейнери; пропускателната способност на терминала е 10 000 условни ТИР-единици годишно за фериботната линия Свищов – Зимнич, която се обслужва в пристанището
- Фериботен терминал Никопол, предназначен за приставане на кораби тип Ро-Ро, които обслужват линията Никопол – Турну Мъгуреле



- Фериботен терминал Силистра, който е изграден за обслужване на линията Силистра – Кълъраш, но от 2012 г. не функционира поради липса на търсене на фериботна услуга по това направление.

ПТ Русе – изток е свързан с националната железопътна мрежа, достъпен е за клиенти и предоставя услуги срещу заплащане. Предвид на възприетата дефиниция за комбиниран транспорт, фериботните терминали Свищов, Никопол и Силистра са интермодални, но не и такива за комбиниран транспорт, тъй като отсечката, пропътувана от товарните автомобили по река е много по-къса от останалата част на пътуването с автомобилен транспорт.

Статистическата единица пристанище Лом включва шест ПТ, от които в настоящото проучване са разгледани:

- Пристанище Лом, Видин – юг и Видин – север, които разполагат с механизация за претоварване на контейнери, но такива не са обработвани от 2015 г. насам
- Фериботният комплекс Оряхово, който разполага с две корабни места и обслужва линията Оряхово – Бекет
- Пристанищен терминал Фериботен комплекс Видин, разполагащ с 1 бр. корабно място с обща дължина 40 м и „Ро-Ро СО МАТ – Видин”, които не функционират.

В речните пристанища общо пет функциониращи терминала предлагат възможности за обработка на контейнери, а три – на Ро-Ро. В голямата си част пристанищната механизация в терминалите е остаряла и с ниска производителност. Четири от терминалите имат връзка с железопътната мрежа⁴, а един (Видин – юг) – не. Контейнерен трафик практически липса, има само Ро-Ро превози между български и румънски населени места, разположени от двете страни на р. Дунав, който поради късото разстояние с воден транспорт, не отговаря на дефиницията за комбиниран превоз.

Понастоящем двумодални (железопътно-автомобилни) терминали функционират в Пловдив, Стара Загора и Бургас. Допълнително, на гара Волуяк в железопътен възел София работи малък терминал за кросдокинг операции.

Интермодален терминал (ИМТ) Пловдив се намира до гара Тодор Каблешков, която е част от железопътен възел Пловдив и е разположена на магистралната железопътна линия София - Пловдив. Терминалът е съоръжен с необходимата механизация за претоварване, както и със съобщителни връзки, видеонаблюдение и охрана на цялата територия. Капацитетът на терминала е 57 600 TEU/год.⁵

През 2017 г. управлението на терминала е възложено чрез договор за концесия на дружеството „Терминали“ ЕАД, което е 100% собственост на "ПИМК Холдинг Груп" АД. Ефективната експлоатация на терминала започва през м. януари 2018 г. Терминалът е с открит достъп и предоставя услугите си на всеки желаещ при спазване на условията и тарифите определени от „Терминали“ ЕАД, които са публикувани в интернет.

Интермодалният терминал Стара Загора се намира в непосредствена близост до магистралната железопътна линия Пловдив – Михайлово – Карнобат – Бургас. Той се ръководи и оперира от фирма „МЕТАЛИМПЕКС 2003“ ЕООД, която придобива терминала още през 1990 г., когато е бил известен като Товарна гара Стара Загора. На сайта на терминала/ дружеството няма обявена ценова листа за услугите, което не предполага равнопоставен достъп и прозрачни условия за потенциалните клиенти.

⁴ Терминалите в Свищов и Лом са свързани със железопътната мрежа, но не и с мрежата за комбинирани превози

⁵ При приемане за преобладаващ трафик на контейнери



Интермодалният терминал Бургас (Долно Езеро) е разположен на 15 км от пристанище Бургас върху индустриален клон, собственост на Деспред АД, свързан с гара Долно Езеро на магистралната линия Пловдив – Карнобат – Бургас. Терминалът разполага със специализирана контейнерна площадка за съхранение на 4 000 бр. ТЕУ, както и мобилен автокран за обработка на 20` и 40` контейнери. Официална ценова листа не е публикувана, както и не е обявено работно време, което не предполага равнопоставен достъп и прозрачни условия за потенциалните клиенти.

Изградени, но нефункциониращи частни терминали има в гара Яна (част от железопътен възел София) и в Димитровград. В Драгоман е изграден, но никога не е функционирал Ро-Ла терминал, собственост на ДП НКЖИ.

Трите функциониращи терминала имат благоприятно местоположение: (i) в близост до значим производствен и/или консуматорски център; (ii) на магистрална железопътна линия и (iii) с бърз достъп до автомагистрала.

Работещите железопътни-пътни терминали са малко на брой и всички такива са в южна България. Достъпът до всички тях е електрифициран. Нито един от терминалите не отговаря на изискването за обработване на влакове с дължина 740 м. Поради ниските обеми, към момента няма капацитетни ограничения. При настоящите ограничения по железопътната мрежа това не е съществен проблем, но след модернизацията на линиите, която е в ход, може да има проблеми с ефективността и ефикасността на обработката. Само ИМТ Пловдив публикува официално ценова листа, което е предпоставка за осигуряване на открит и недискриминационен достъп до услугите.

3. ПРОЕКТИ ЗА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ

„Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.“ е основният документ за развитието на транспорта и транспортната инфраструктура на България. По отношение на интермодалния транспорт и терминали инвестиционната стратегия **цели развитие на мрежата от терминали, отговарящи на изискванията за съвременни товаро-превозни услуги за осигуряване на по-добра координация между отделните видове транспорт в посока развитието на интермодалните услуги, установяване на надеждни и бързи железопътни връзки между терминалите.**

Част от тази стратегия са проектите за изграждане на интермодални терминали в Русе и Варна, които са на различен етап от подготовка:

- **ИМТ Русе:** Изготвените през 2015 г. и одобрени предпроектни проучвания за „Изграждане на интермодален терминал в Северен централен район на планиране в България – Русе“ предвиждаха изграждането на нов железопътно-автомобилен терминал с капацитет 115 200 ТЕУ/год. и прогнозна инвестиционна стойност 21.8 млн. евро на терен, собственост на ДП НКЖИ на бившата гара Русе - изток разпределителна. През 2016 г. изпълнението на проекта е спряно във връзка с искания на заинтересовани групи той да бъде изграден на територията на или в непосредствена близост до Свободна зона - Русе. Инвестиционният проект за интермодален терминал в „Свободна зона – Русе“ ЕАД търси партньорство за изграждането на комбиниран терминал за претоварване на различни видове товари на закрито, претоварване на контейнери и товарни автомобили (Ро-Ро). Няма информация за инвестиционната стойност, източниците за финансиране, графика за изпълнението и напредъка в подготовката на този проект. Проектът е съсредоточен върху обработка на товари река – железопътен/автомобилен транспорт, т.е. става въпрос за три-модален терминал, каквито вече има два в района – Русе Запад и Русе Изток.



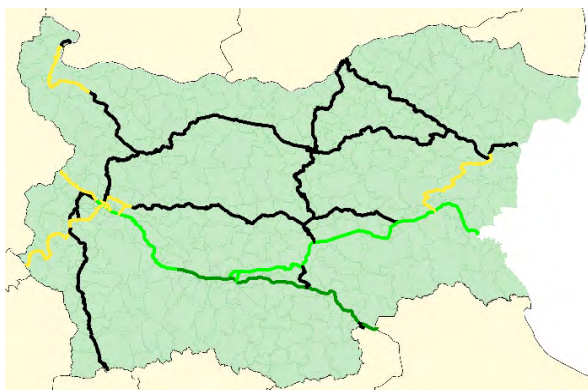
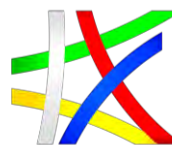
- **ИМТ Варна:** Проектът представлява сложен и амбициозен транспортен обект, в който да се осъществява претоварване на товари между три вида транспорт: морски, автомобилен и железопътен с възможности за комбинации между тях. Предвижда се терминалът да бъде разположен на северния бряг на Варненското езеро, под местността „Максуда“ и да се развие на няколко териториални зони, като основните са: пристанищна зона и гарова зона. Приблизителната инвестиционна стойност е 520 млн. лв. без ДДС. Вариантите за осигуряване на финансиране за строителството на ИМТ Варна са предоставяне на концесия чрез публично-частно партньорство, изграждане със средства от държавния бюджет или комбинация от тях. Както и проектът за терминал в Свободна зона – Русе, и този проект цели изграждането на съвършено нов пристанищен комплекс.
- **Развитие на ПТ Варна Запад:** в началото на май 2020 г. Министерски съвет даде одобрение за удълбочаване на плавателните канали 1 и 2, заедно с езерната част на навигационното трасе на подхода. С реализирането ще се постигне дълбочина за газене от 13.50 м, което ще позволи обработка по-големи кораби – до 60 - 70 хил. т. Срокът за изпълнение е 700 дни, а стойността на проекта е 350 млн. лв. Очакванията са след две години каналите да са прокопани за приемане на кораби с газене до 13.5 м, което е достатъчно за контейнеровози с капацитет 3-5 хил. TEU.
- **Развитие на ПТ Бургас Запад:** в края на 2019 г. концесионерът на пристанищен терминал Бургас – Запад „БМФ Порт Бургас“ ЕАД обяви обществена поръчка за избор на изпълнител за изграждане на кейови стени за корабни места 27 и 28 за 192 млн. лв. и за кейови стени за корабни места 25А и 26 с индикативна стойност на рамковото споразумение 69 млн. лв. без ДДС; ще бъдат създадени 4 нови корабни места с обща дължина 810 метра за кораби с до 15.5 метра газене; проектът включва и доизграждане на железопътна инфраструктура и подобряване на връзките с железопътната мрежа; в процес на разработка е и специализиран Ро-Ро терминал, състоящ се от три нови кейови места с обща дължина 120 м и напълно рехабилитирана складова площ от 100 000 м²; проектът кандидатства за финансиране от Механизма за свързване на Европа (МСЕ) (2020 г.), но не беше одобрен.
- Във връзка с очакваното достигане на капацитета на **ИМТ Пловдив**, дружеството „Терминали“ ЕАД планира разширение на терминала, т.е. доизграждане на предвидения в първоначалния проект етап 2, за което е подадено инвестиционно намерение⁶. Предвижда се изграждането на три нови товаро-разтоварни коловоза, единият от които с полезна дължина 585 м за композиране/приемане на влаков състав със 17 вагона и разширяване на товаро-разтоварната площадка.

В процес на изпълнение са:

- шест проекта за развитие на железопътна инфраструктура с обща стойност 2 729.4 млн. лв., представени във фигура 4 в светло зелено и
- шест проекта за развитие на пътната инфраструктура с обща инвестиционна стойност 1 242.9 млн. лв., представени във фигура 5 в светло зелено.

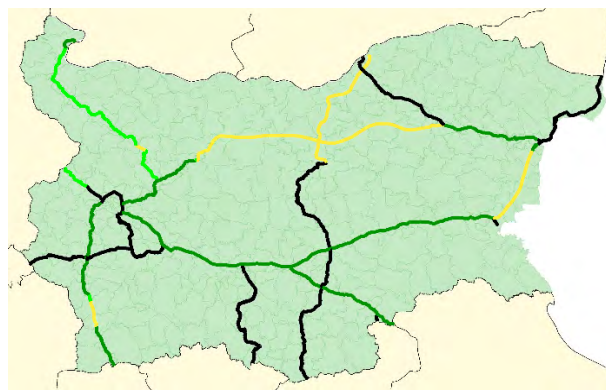
Изпълнението на тези проекти до 2030 г. ще гарантира привездането на 14.4% от железопътната мрежа за комбиниран транспорт и 9.4% от пътната мрежа за комбиниран транспорт в съответствие с техническите изисквания.

⁶ <http://terminali.bg/wp-content/uploads/2019/01/ИМТ-Пловдив-1.pdf>



Фигура 4 Проекти за развитие и модернизация на железопътната инфраструктура

Източник: Програма за развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура 2020 – 2024 г.



Фигура 5 Проекти за развитие на пътната инфраструктура

Източник: АПИ

Планирано, но не е стартирало изпълнението на:

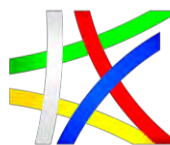
- 13 проекта за развитие и модернизация на железопътната инфраструктура с индикативна инвестиционна стойност 5 122.7 млн. лв., представени във фигура 4 в жълто;
- 10 проекта за развитие на пътната инфраструктура с индикативна инвестиционна стойност 2 701.6 млн. лв., представени във фигура 5 в жълто.

Изпълнението на тези проекти ще гарантира привеждането на още 16.4% от железопътната мрежа за комбиниран транспорт и 16.6% от пътната мрежа за комбиниран транспорт в съответствие с техническите изисквания. Към момента се планира тези проекти също да бъдат изпълнени до 2030 г., но предвид че източниците за финансирането не са потвърдени, е възможно и забавяне в изпълнението.

В рамките на поредицата от проекти за внедряване на Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) пристанищата са обвързани в национална платформа за електронен обмен на документи (едно гише B2G). Надграждането на системата в B2B е предмет на изготвеното през 2017 – 2018 г. предпроектно проучване за изграждане на система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS). Наличието на стандартизирана електронна платформа, която да свързва няколко информационни системи и да позволява интелигентен и сигурен обмен на информация между заинтересованите страни ще допринесе за оптимизиране и управление на пристанищните и логистични процеси, чрез единно подаване на данни за лесен, бърз и ефективен обмен на информация, електронна обработка на митнически декларации и цялата информация относно внос и износ на товарите. Към настоящия момент е започнато изпълнението на дейностите по изграждане и внедряване на централизирана система за електронен обмен на информация и документация между морските транспортни власти и различни потребители на пристанищата. Предвижда се системата да бъде въведена в експлоатация през м. април 2022 г.

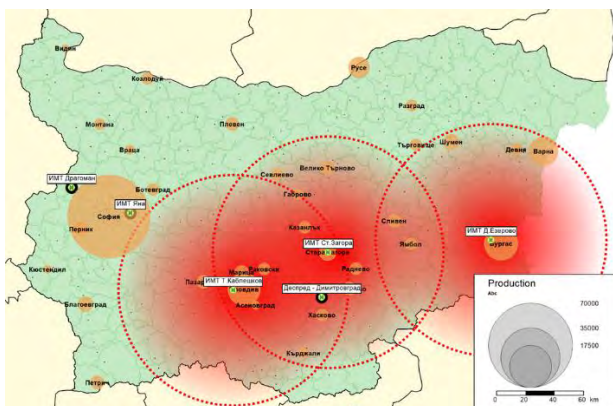
4. ПОКРИТИЕ НА ОСНОВНИТЕ ПРОИЗВОДСТВЕНИ ЗОНИ С ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ

Както е представено в следващата фигура 6, наличните и функциониращи железопътно-автомобилни терминали са концентрирани в южната централна и югоизточната част от страната. Те



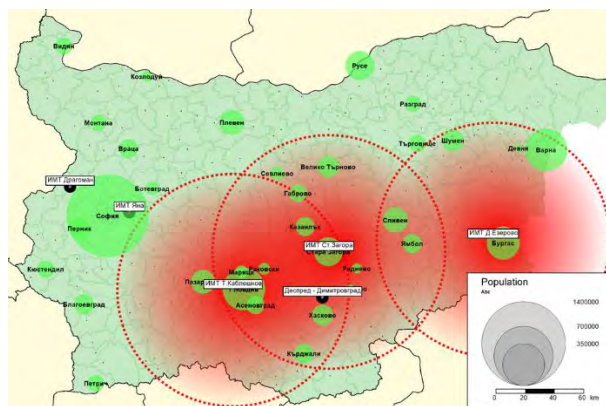
добре покриват Югоизточния и Южния централен регион, в които се формира 39% от брутната добавена стойност (БДС) в сектор промишленост и 36% от БДС в сектор селско стопанство. Въпреки че теоретично част от производствените мощности в северна България биха могли да бъдат обслужвани от терминалите в южна България (Габрово, Севлиево, Велико Търново, Шумен, Варна), релефът и съществуващата пътна инфраструктура възпрепятстват създаването на устойчиви транспортни и логистични вериги между тях.

Област София град, където се произвежда 18% от общата национална БДС на сектор промишленост и Югозападният регион на развитие като цяло с 30% принос в промишлената БДС не биха могли да бъдат ефективно обслужвани от сега съществуващите и функциониращи железопътно-автомобилни терминали. Това е една от причините за възникването на множество малки, обособени логистични центрове около София, които се обслужват изключително с автомобилен транспорт.



Фигура 6 Покритие на основните производствени мощности с железопътно-автомобилни терминали

Източник: ИПИ за произведена продукция, ГИС



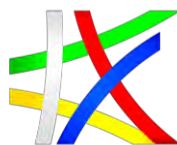
Фигура 7 Покритие на основните консуматорски центрове с железопътно-автомобилни терминали

Източник: НСИ, ГИС

Фигура 7 показва покритието на централите, които привличат товари, като броят на населението е използван като показател за привличане. По този показател, покритието е още по-ниско – добре обхванати са 32% от населението, докато останалите около 2/3 не могат да се възползват от ефективни и ефикасни услуги за товарен превоз с комбиниран транспорт.

Основните изводи от анализа на състоянието на инфраструктурата за комбинирани превози показва:

1. Функциониращите железопътно-автомобилни терминали не осигуряват покритие на производствените мощности и на консуматорските центрове в северна и в югозападна България
2. Във вътрешността на страната липсва инфраструктура за обработка на контейнери със свободен и недискриминационен достъп
3. Състоянието и параметрите на железопътната инфраструктура не съответстват на изискванията за ефективни и ефикасни комбинирани превози по железница по отношение на скорост, осово натоварване, товарен габарит за комбиниран транспорт и дължина на влака
4. Пътната мрежа за комбинирани превози се характеризира с ниска степен на изграденост на висококачествени пътища, добра носимоспособност, но недобро състояние на пътната настилка по част от първокласните и второкласни пътища
5. Техническите параметри на морските пристанищни терминали и на подходите към тях ограничават достъпа на големи и по-ефективни контейнеровози
6. Наличната механизация в пристанищните терминали е остаряла и с ниска ефективност



7. Проектите за развитие и модернизация на инфраструктурата за комбинирани превози, които са в ход, ще допринесат за привеждането на под 15% от железопътната инфраструктура и под 10% от пътната инфраструктура в съответствие с техническите изисквания, но параметрите на останалите 77% от железопътната и 62% от пътната инфраструктури за комбиниран транспорт ще останат под приетите стандарти
8. Планираните за изпълнение проекти изискват значителен финансов ресурс, голяма част от тях нямат идентифициран и потвърден източник на финансиране, което крие риск от забавяне на част от тях
9. Няма проекти в процес на изпълнение за изграждане на нови железопътно-автомобилни терминали; планираните проекти се отнасят до три-модални терминали (Русе, Варна и Бургас), които няма да решат проблема с липсата на железопътно-автомобилни терминали в северна и югозападна България.

III. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТ 2

„АНАЛИЗ НА ТОВАРНИЯ ТРАФИК ПО ОСНОВНИТЕ ПЪТНИ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИ НАПРАВЛЕНИЯ, РЕЧНИ И МОРСКИ ПРИСТАНИЩА И НА ИЗВЪРШЕНИТЕ ОПЕРАЦИИ ПО КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ. ПРОГНОЗА ЗА ТОВАРНИЯ ТРАФИК СЪС СЕЧЕНИЯ 2027 Г. И 2034 Г.“

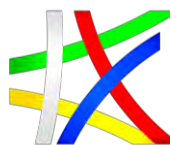
В рамките на Дейност 2 бяха събрани, обработени и анализирани голям обем данни за търсенето на транспортни услуги с комбиниран транспорт в последните 5 години и беше изготвена оценка за настоящия дял на комбинираните превози от общите такива. Информация беше събрана от всички възможни източници, в т.ч.: Националният статистически институт, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, Държавно предприятие „Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Агенция „Пътна инфраструктура“, Агенция „Митници“, Българската асоциация на корабните брокери и агенти и др.

С оглед на точното и ясно представяне на данните за търсенето и предлагането на превози с контейнерен транспорт, пазарът на комбинираните превози беше сегментиран, както следва:

- **Морски контейнерен транспорт**, при който предмет на анализа бе вида транспорт във вътрешността на страната и съответно са разгледани двата под-сегмента:
 - Морски – железопътен (М-Жп) и
 - Морски – автомобилен (М-Авт)
- **Континентален комбиниран транспорт**, който визира основно превоз на контейнери, сменяеми каросерии и/или полуремаркета между терминали в Европа; под-сегментите на континенталния транспорт са съответно:
 - Железопътен – автомобилен (Жп-Авт)
 - Вътрешноводен – автомобилен (Вв-Авт) и
 - Вътрешноводен – железопътен (Вв-Жп).

Допълнително е направено разграничение между:

- **Придружен** комбиниран транспорт, при който ИТЕ се превозва с железопътен, вътрешноводен или морски транспорт, която е придружавана от водач и/или автомобилен влекач (напр. Ро-Ро)
- **Непридружен** комбиниран транспорт, при който ИТЕ се превозва с железопътен, вътрешноводен или морски транспорт без да бъде придружавана от водач и/или автомобилен влекач.



1. ИКОНОМИЧЕСКА ХАРАКТЕРИСТИКА НА БЪЛГАРИЯ

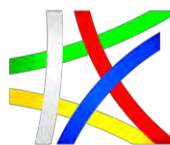
Република България е страна-членка на Европейския съюз от 2007 г., 12^{-та} е по площ и към 2019 г. е 16^{-та} по брой на населението и на 21^{-во} място по брутен вътрешен продукт за 2018 г. Икономиката е отворена пазарна, със средно развит частен сектор и *сравнително малък вътрешен пазар*. С дял от 99.8% от общия брой предприятия, малките и средни такива са гръбнакът на българската икономика, генерирайки 65.2% от добавената стойност и осигурявайки 75.4% от трудовата заетост.

В структурно отношение българската икономика е доминирана от сектора на услугите, които имат минимално или дори никакво отношение към комбинирания транспорт, като в анализирания период се запазва тенденцията за нарастване на относителния дял на сектора на услугите - от 66.0% през 2011 г. до 70.4% през 2019 г. Относителният дял на селското стопанство от БДС варира около 4.5%, като преобладават стопанства с малък стандартен производствен обем до 8 000 евро. С общ дял от 40% от произведената продукция в монетарно изражение в преработвателната промишленост доминират производството на машини и оборудване и продукти на хранително-вкусовата промишленост. Българската преработвателна промишленост и селското стопанство са износно ориентирани. Основните групи стоки, които България изнася, са: цветни метали, петролни продукти, суровини за производство на храни, дрехи и обувки, машини, резервни части и оборудване, мебели, лекарства и козметика. Основните групи стоки, които се внасят в България, са: суров петрол и природен газ, машини, уреди и апарати, други суровини, храни, напитки и цигари, каучук и пластмаса и руди. Износът от България е основно ориентиран към страните от ЕС (66.5%), като централноевропейските страни-членки привличат 40.7%, а съседните Румъния и Гърция по 8% и 6.5% съответно. Вносът в България също е доминиран от страните-членки на ЕС, чийто относителен дял от общия внос в монетарно изражение е 42%.

Влиянието, което ограниченият вътрешен пазар и производствен сектор, основан на малки и средни предприятия, оказва върху търсенето на транспортни услуги, е в две направления: търсене на превози за малки по обем товари на къси разстояния в страната и търсене на превози за внос и износ, основно в направление към централна и западна Европа и съседните държави.

2. ТЪРСЕНЕ НА ТОВАРНИ УСЛУГИ

Търсенето на товарни превози във вътрешно съобщение, което е средно около 132 млн. т/год. се задоволява почти изключително със сухопътен транспорт, като количествата, превозени с морски и вътрешноводен транспорт, са минимални – около 1% от общо превозените товари в тонове за вътрешноводния и под 0.1% за морския транспорт. Със среден относителен дял от 91% от превозените товари (в т) и 74% от извършената работа (в ткм), автомобилният транспорт доминира изцяло. Във вътрешно съобщение практически не се извършват превози с комбиниран транспорт – относителният дял на превозените по железница ИТЕ е под 0.025% от общите превози срещу заплащане. Общият външнотърговски стокообмен на България преди COVID-19 възлиза на около 55 млн. т/год. към 2018 г., като е нараствал с устойчиви темпове. Превозите на стоки в международно съобщение са доминирани от морския и от автомобилния транспорт, които акумулират общо над 88% от превозените товари с преимущество за морския транспорт (около 54%) над автомобилния (около 34%). Износът на стоки с комбиниран транспорт нараства устойчиво в изследвания период със среден годишен темп от 5.6% от 1.9 млн. т през 2015 г. до 2.3 млн. т през 2018 г. Средният относителен дял на комбинираните превози от общия износ е 7.3%. Този сегмент е изцяло доминиран от морския транспорт, с който са изнесени 90% от стоките в ИТЕ, но в анализирания период под-сегментът Жп-



Авт бележи по-висок ръст от Авт-М и Жп-М взети заедно, както в абсолютно (в т), така и в относително (в %) изражение.

Вносът на стоки с комбиниран транспорт също нараства устойчиво в изследвания период със среден годишен темп от 7.5%, от 1.48 млн. т през 2015 до 1.84 млн. през 2018 г. Средният относителен дял на комбинираните превози от общия внос е 6.8%. И този сегмент е изцяло доминиран от морския транспорт, с който са внесени 94.3% от стоките в ИТЕ.

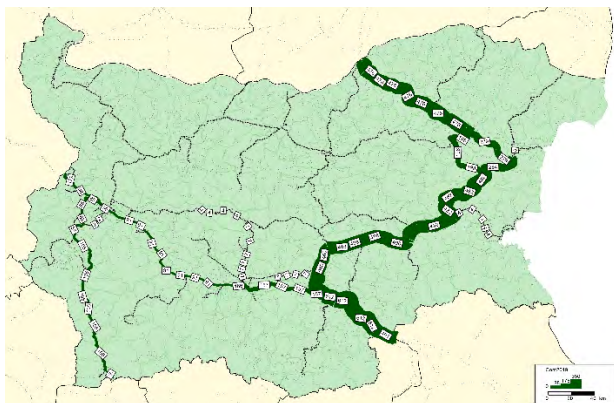
Транзит през България с комбиниран транспорт се извършва само с железопътен транспорт. През анализирания период количествата остават относително постоянни - около 570 хил. т/год. и представляват средно около 5.4% от общия транзит, оценен на около 10.5 млн. т/год.

Относителният дял на комбинирания транспорт от всички превози срещу заплащане за периода 2015-2018 г. е около 3.3%. Към 2019 г. товарите, превозени в ИТЕ по железница, са дори повече в резултат на нарастването на превозите през ИМТ Пловдив, което доказва, че наличието на терминали и организирането на блок-влакови услуги е от ключово значение за развитието на комбинираните превози.

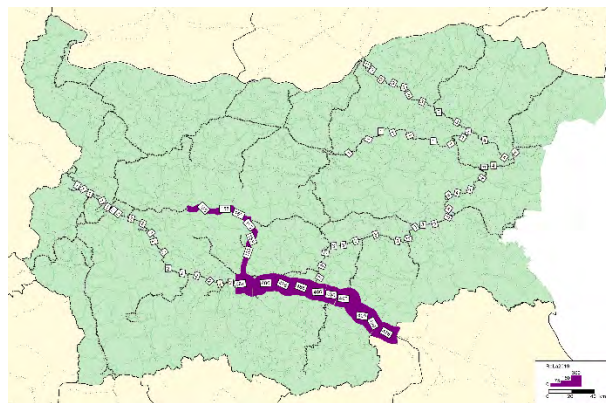
Много ниското ниво на вътрешни комбинирани превози и наличието на такива в международно съобщение е нормално предвид размерите на страната. За целия период от 2010 до 2019 г. средното превозно разстояние по железница е под 260 км, което е твърде късо за ефикасен превоз с железопътен транспорт като част от верига за комбиниран транспорт.

Две са основните направления за комбинирани превози в страната:

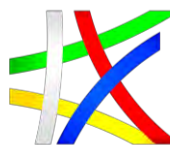
- Русе – Каспичан – Карнобат – Димитровград – Свиленград – турска граница, по което се превозват само контейнери и
- Сръбска граница – София – Пловдив – Димитровград – турска граница, по което в последните години се транспортират все по-малко контейнери, но след пускането в експлоатация на ИМТ Пловдив, по това направление се транспортират все повече полуремаркета.



Фигура 8 Блок влакове за превоз на контейнери по железопътната мрежа, 2019 г.
Източник: ДП НКЖИ, ГИС



Фигура 9 Блок влакове за превоз на товарни автомобили по железопътната мрежа, 2019 г.
Източник: ДП НКЖИ, ГИС



3. СЪПОСТАВКА НА РАЗХОДИТЕ ЗА ПРЕВОЗ С АВТОМОБИЛЕН И С КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ В СТРАНАТА

В рамките на Дейност 2 бе изготвена съпоставка между преките и генерализираните транспортни разходи за превоз на една 20' условна единица (TEU) с автомобилен и с комбиниран транспорт по 12 основни релации, за 9 от които бяха изготвени изчисления в два варианта. Изчисленията при финансовите разходи показваха, че само при три релации разходите за комбиниран транспорт са съпоставими, т.е. са с до 10% по-високи, от тези за автомобилен транспорт, като за две от тези релации по настоящем няма никакво търсене тъй като става въпрос за транзит през пристанища, какъвто изцяло липсва.

При релациите, които свързват пряко товародател и товарополучател, т.е. задължително има две отсечки с автомобилен транспорт за транспорт от/до железопътна гара, преките разходи за комбиниран Жп-Авт транспорт надвишават чувствително тези за превоз на контейнер само с автомобилен транспорт.

Съпоставката между разходи за двата вида транспорт показва, че преките разходи се изравняват при около 570 км дължина на основната отсечка по железница, а генерализираните – при 970 км. На по-къси разстояния по-евтин и по-изгоден е автомобилният транспорт, а при по-дълги разстояния финансово по-изгоден е комбинираният Жп-Авт транспорт.

Изчисленията за цените за превоз с автомобилен и комбиниран Жп-Авт транспорт показват, че икономически ефикасни комбинирани превози могат да бъдат организирани **за обслужване на вноса и износа от страната**. Превозните разстояния във вътрешно съобщение са твърде къси за организиране на ефикасни комбинирани превози, освен блок влакове между пристанищата и София, при които разстоянията са на долната граница и постигането на икономическа ефективност зависи от обемите и честотата на услугите. За момента такива влакове не могат да работят, поради липсата на интермодален терминал в района на град София.

4. ПРОГНОЗА ЗА ТЪРСЕНЕТО НА ПРЕВОЗИ С КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ

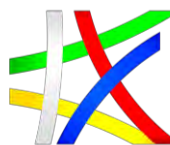
Прогнозата за потенциалното търсене на превози с комбиниран транспорт стъпва на актуализация на мултимадолния транспортен модел, изготвен в рамките на проекта за Интегрирана транспортна стратегия и има за цел да оцени:

- очаквания ръст на съществуващия към момента комбиниран трафик от една страна, представен в следващата таблица и
- потенциала за привличане на товари от автомобилния към комбинирания транспорт.

Както се вижда от следващата таблица, прогнозното нарастване на съществуващия към 2018 г. трафик с комбиниран транспорт се очаква да се увеличи с 13% към 2027 и съответно с 21% към 2034 г.

Таблица 2 Прогноза за товаропотоците, които към 2018 се превозват с комбиниран Жп-Авт транспорт, в т.

	2018	2027*	2034*
Вътрешен	31 185	33 484	35 770
Износ	373 343	423 191	455 298
Внос	212 514	240 888	259 164



Транзит	583 211	661 080	711 235
Общо	1 200 252	1 358 642	1 461 466

* Данните в курсив са прогнози

Източник: Собствени изчисления

Прогнозата за възможностите за привличане на товари от автомобилния към комбинирания транспорт се основава на четири групи стоки, които имат най-висок потенциал за контейнеризация и/или се превозват в големи количества:

- Група 1 Хранителни продукти и фуражи
- Група 6 Обработени и необработени нерудни суровини и минерали
- Група 8 Химични вещества и продукти и
- Група 9 Машини, транспортни средства, фабрични изделия и други.

Останалите групи стоки най-често се транспортират по специфични логистични вериги директно от товародател до товарополучател.

Допълнително отчетените фактори са транспортно разстояние по железница над 450 км и минимален потенциал за генериране на товари от дадена група над 500 т/година, т.е. транспортните зони да имат потенциал да генерират и/или привличат поне по 1 контейнер/ полу-ремарке на седмица, така че при групиране на товарите от няколко зони в подходящо разположен интермодален, да има възможност за формиране на блок влакове.

Прогнозните резултати по пазарни сегменти и прогнозни хоризонти са обобщени в следващата таблица.

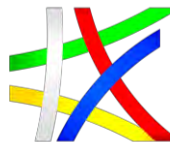
Таблица 3 Прогноза за товарите, които потенциално могат се прехвърлят от автомобилен към комбиниран транспорт, хил. т

Група стоки	Икономически сектор	Вътрешен		Внос		Износ		Транзит	
		2027	2034	2027	2034	2027	2034	2027	2034
1	Хранително-вкусова промишленост	1	3	355	750	367	783	99	208
6	Добив и производство на нерудни и строителни минерали	3	7	29	62	28	58	34	71
8	Химическа промишленост	0	1	153	541	119	420	393	1 369
9	Други промишлености	2	5	182	507	290	810	1 032	2 878
	Общо	6	17	720	1 860	803	2 071	1 558	4 526

Източник: Актуализиран транспортен модел, собствени изчисления

Както показва и анализът на настоящото търсене на превози с комбиниран Жп-Авт транспорт, **основното търсене ще бъде в сегмента на международните превози и най-вече на транзита**, докато във вътрешно съобщение няма потенциал за развитие. Този факт обуславя необходимостта не само от предприемане на **мерки за насърчаване на комбинираните превози на национално ниво**, но и **координация и съгласувани действия с другите държави**, през които преминават основните транспортни направления и най-вече с Румъния и донякъде Сърбия, които по настоящем не предлагат оптимални условия за бърз и ефективен транзитен комбиниран транспорт към и от България.

Оценката за бъдещия **контейнерен трафик през морските пристанища показва стабилен**, но относително ограничен **ръст в направленията внос и износ**. Географското местоположение на Черно море не дава възможности за съществено развитие на транзитните превози през пристанищата. Предвид на късите разстоянията в хинтерланда, възможностите за организиране и поддържане на



икономически жизнеспособни регулярни услуги с блок влакове от и до пристанищата изискват допълнителни анализи и проучвания и най-вероятно финансова помощ.

Речните пристанища имат потенциал да обслужват търсене на комбинирани превози в международно съобщение, но при настоящия нулев контейнерен трафик разгръщането зависи от редица фактори извън самите пристанища, като плавателност на водния път, слабо предлагане на услуги, остарял флот и др., част от които надхвърлят националните рамки.

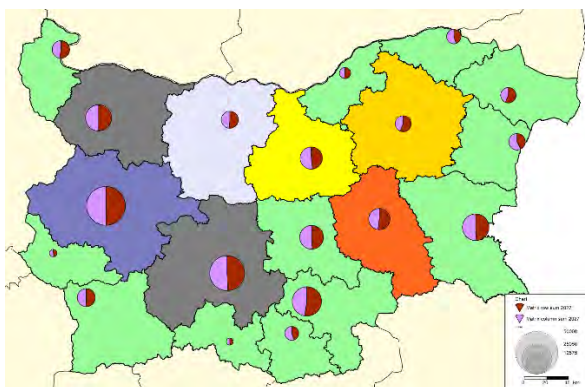
Комбинираният транспорт има потенциал да нарасне от около 4.8 млн. т към 2018 г., 75% от който е морски контейнерен трафик, до 8.1 млн. т към 2027 и 13.8 млн. т. към 2034 г., като прирастът би се дължал основно на прехвърляне на товари от автомобилния към континентален (Жп-Авт) комбиниран транспорт, поради което е препоръчително изграждането на нови дву-модални железопътно-автомобилни терминали във вътрешността на страната.

Основните икономически центрове/зони, които имат потенциал за генериране и привличане обслужване на комбинирани Жп-Авт превози са София, Варна, Бургас, Пловдив, както и Пазарджик, Русе, Стара Загора и Плевен.

Както е видно от следващите две фигури, освен София, която е с най-висок потенциал, особено при отчитане на търсенето в Софийска област, Перник и част от Кюстендилска и Благоевградска области, в северна България подходящи места за изграждане на нови ИМТ биха били:

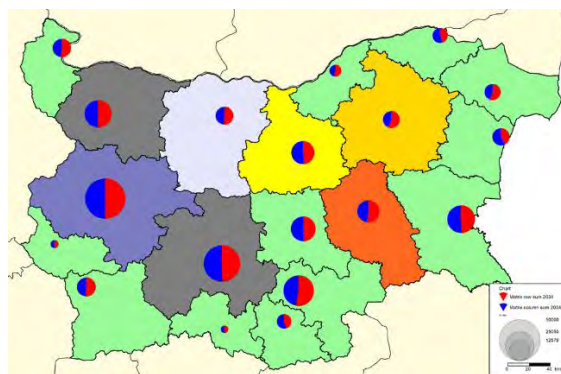
- районът около Горна Оряховица, откъдето да се обслужват областите Велико Търново, Габрово, както и Ловеч и Плевен, които и сега отстоят на под 120 км по път, а след завършването на АМ Хемус, ще имат още по-добри връзки
- районът между Шумен и Търговище, откъдето да се обслужва и Разград; при тази локация недостатък е че товарните потоци не са балансирани и привличането надвишава генерирането.

Потенциал за нов ИМТ има и районът около Враца, откъдето биха могли да се обслужват Враца и Монтана, както и Видин, част от Софийска област, Плевен и Ловеч. Такъв терминал може да окаже благоприятно въздействие върху икономическото развитие в Северозападна България, с модернизацията на пътя Видин – Мездра – Ботевград ще бъдат осигурен и много добър достъп по път, но достъпът по железница не би бил оптимален.

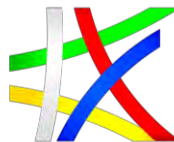


Фигура 10 Потенциал за привличане и генериране на товарни превози на ИТЕ с Жп-Авт комбиниран транспорт към 2027 г.

Източник: Актуализиран транспортен модел, прогноза за търсенето



Фигура 11 Потенциал за привличане и генериране на товарни превози на ИТЕ с Жп-Авт комбиниран транспорт към 2034 г.



IV. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТ 3

„ПРЕГЛЕД НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО В ОБЛАСТТА НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ И ОПИТА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В ДРУГИ ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ НА ЕС. ОБОБЩЕНИЕ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРАКТИКИ И МЕРКИ, ПОДХОДЯЩИ ЗА ПРИЛАГАНЕ В БЪЛГАРИЯ. АНАЛИЗ НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА ЕС В ОБЛАСТТА НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ“

В рамките на Дейност 3 беше извършен преглед на законодателството в областта на комбинирания транспорт и опита при прилагането на мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в други държави членки на ЕС. Доклад 3 включва:

- Анализ на правото на ЕС в областта на комбинирания транспорт.
- Анализ на законодателството и опита при прилагането на мерки в областта на комбинирания транспорт в Австрия, Франция, Германия, Полша, Чехия, Финландия, Дания и Италия, в т.ч.:
 - Кратка характеристика на транспортната система на страните – инфраструктура, обем на трафика, дял на отделните видове транспорт, включително на комбинирания транспорт, средна цена на превоз за отделните видове транспорт;
 - Нормативни документи, които регламентират осъществяването на комбиниран транспорт в съответните държави;
 - Описание на мерките за стимулиране на комбинирания транспорт на страните – категоризация на мерките по видове (нормативни, административни, финансови), описание на отделните мерки, описание и оценка за ефекта от отделните мерки, оценка на приложимостта в България.

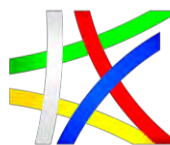
В резултат на работата по Дейност 3 са направени сравнителен анализ и обобщение на законодателните практики и мерките за стимулиране на комбинирания транспорт, подходящи за прилагане в България.

1. АНАЛИЗ НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА ЕС В ОБЛАСТТА НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ

Съгласно чл. 3, параграф 6 от Договора за функциониране на Европейския съюз (ДФЕС) обхватът, условията и редът за упражняване на компетентността на Европейския Съюз (ЕС) са определени от разпоредбите на учредителните договори по отношение на всяка отделна област (това са ДФЕС и Договор за ЕС (ДЕС)).

Транспортът е област на споделена компетентност в ЕС, ето защо държавите членки могат да упражняват собствените си правомощия, ако ЕС не е формулирал общи транспортни политики и стратегии съгласно чл. 4, параграф 2, б. „ж“ и „з“, включително и б. „в“ от ДФЕС досежно кохезионната политика, имайки предвид финансирането на проекти, касаещи трансевропейската транспортна мрежа, съгласно Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС.

Основните правомощия за разработването, финансирането и изграждането на транспортна инфраструктура, включително и проекти в областта на изграждането на инфраструктура за комбинирания транспорт, принадлежат на държавите членки, предвид условията за прилагане на принципите на субсидиарност и на пропорционалност.



Към момента на изготвяне на доклада все още не са приети европейските и законодателни и МФР документи за следващия програмен период, като и в момента текат преговори по многогодишната финансова рамка (МФР) за периода 2021-2027 г. В тази връзка, екипът направи анализа по Дейност 3, изследвайки проблематиката в исторически, сравнително-правен и функционален план. Беше взето предвид действащото релевантно законодателство – европейско и национално, като същевременно се направи анализ и на пакета от законодателни актове за МФР за програмен период 2021-2027 г. Спазвайки принципите на последователност, приемственост и синергия с националните и европейски стратегически документи, екипът при изготвяне на анализа се базира на актуализация на данните за основните стратегически документи, както и европейско и национално законодателство, събрани и представени в Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., която е одобрена с Решение № 336/23.06.2017 г. на Министерския съвет.

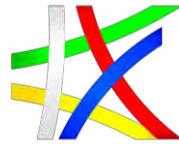
В Интегрираната транспортна стратегия на Република България в периода до 2030 г. не се предвиждат конкретни мерки за развитие на комбинирания транспорт. По отношение на комбинирания транспорт информация се съдържа в: SWOT анализа (*Таблица 4-56 Силни и слаби страни, възможности и заплахи за транспортния сектор*) - пазарът на комбиниран транспорт в България не е развит (стр.180) и *Фигура 4-161 Графично представяне на слабите страни (стр.183)*; основните потенциални решения, които биха подобрили мотивацията на потребителите да избират железопътния транспорт са развитие на комбинирания транспорт (стр.78).

Екипът свободно е ползвал информация в интернет с коректно посочване на нейния източник. Докладът включва:

- Кратка характеристика на транспортната система на страните – инфраструктура, обем на трафика, дял на отделните видове транспорт, включително на комбинирания транспорт, средна цена на превоз за отделните видове транспорт;
- Нормативни документи, които регламентират осъществяването на комбиниран транспорт в съответните държави;
- Описание на мерките за стимулиране на комбинирания транспорт на страните – категоризация на мерките по видове (нормативни, административни, финансови), описание на отделните мерки, описание и оценка за ефекта от отделните мерки, оценка на приложимостта в България.

Предвид предмета и целта на Дейност 3, докладът обхваща анализ на правото на ЕС в областта на комбинирания транспорт на осем държави членки, в т.ч. прилагане на мерки за стимулиране на комбинирания транспорт, идентифициране на мерки в областта на комбинирания транспорт, подходящи за прилагане в България и обобщаване на законодателните практики. Анализът на **осемте държави членки на ЕС**, избрани от екипа, а именно: **Австрия, Франция, Германия, Полша, Чехия, Финландия, Дания и Италия**, и обхваща: кратка характеристика на транспортната система на страните – инфраструктура, обем на трафика, дял на отделните видове транспорт, включително на комбинирания транспорт, средна цена на превоз за отделните видове транспорт; нормативни документи, които регламентират осъществяването на комбиниран транспорт в съответните държави; описание на мерките за стимулиране на комбинирания транспорт на страните – категоризация на мерките по видове (нормативни, административни, финансови), описание на отделните мерки, описание и оценка за ефекта от отделните мерки, оценка на приложимостта в България.

Екипът анализира обхвата и съдържанието на действащите европейски правни актове в областта на комбинирания транспорт, като **обърна внимание на предвидените задължения и възможности за стимулиране на комбинирания транспорт в България**. При анализа на законодателството, което е източник на отношения, свързани с комбинирания транспорт, следва да се имат предвид следните връзки, йерархии и взаимодействия между правото на ЕС и националното законодателство, включително и международното право. Съгласно чл. 5, ал. 4 от Конституцията на Република България международните договори, ратифицирани по конституционен ред, обнародвани

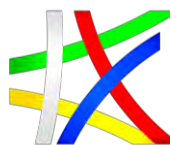


и влезли в сила за Република България, са част от вътрешното право на страната и имат предимство пред тези норми на вътрешното законодателство, които им противоречат (тези договори са разгледани в доклада по Дейност 4, както и националното законодателство в анализирания материя). В първичното право на ЕС и по-специално в ДФЕС се определя основанието за TEN-T – интегрирана мултимодална мрежа, която дава възможност за бързо и лесно придвижване на хора и стоки в ЕС. В ДЯЛ XVI Трансевропейски мрежи (чл.170-172) се съдържат разпоредбите досежно TEN-T. От значение са разпоредбите в ДФЕС, създаващи задължения за стимулиране на комбинирания транспорт в България, освен тези конкретно за транспорта, а именно свързаните с:

- държавни помощи (чл.107-109 ДФЕС);
- конкуренция (чл.101-106);
- общ пазар (чл. 4, параграф 2, буква а) и членове 26, 27, 114 и 115 ДФЕС);
- свободното движение на стоки, което е осигурено чрез премахване на митата и количествените ограничения, както и забраната на мерките с равностоен ефект (член 26 и членове 28-37 ДФЕС);
- свободно движение на капитали (членове 63-66 ДФЕС);
- свобода на установяване и свобода на предоставяне на услуги (чл. 26 - вътрешен пазар);
- чл. 49-55 (установяване) и чл. 56-62 (услуги) ДФЕС;
- митнически съюз (чл. 30-37, 114 и 207 ДФЕС);
- околна среда (членове 11, 191, 192 и 193 ДФЕС) и др.

Разпоредбите на Хартата на основните права на ЕС се прилага в отношенията, свързани с комбинирания транспорт, с оглед на различните заинтересовани страни, участващи в отношенията, свързани с него. Екипът обръща внимание на Хартата, доколкото в проекта на РОР, ПРИЛОЖЕНИЕ III Хоризонтални благоприятстващи условия - член 11, параграф 1 е предвидено ефективното прилагане и изпълнение на Хартата на основните права на ЕС и наличие на ефективни механизми, които да гарантират съответствие с Хартата на основните права на ЕС, които включват: механизми за осигуряване на проверката на съответствието на операциите, подпомагани от фондовете, с Хартата на основните права; задължение за докладване до комитета за наблюдение относно съответствието с Хартата на операциите, подпомагани от фондовете.

Сред основните актове на вторичното право на ЕС са регламентите, като актове с общо приложение, които са задължителни в своята цялост и се прилагат пряко във всички държави членки, като националното законодателство не може да им противоречи съгласно Закона за нормативните актове, екипът анализира: Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС; Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 година относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз; Регламент (ЕС) 2019/1242 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 година за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови тежкотоварни превозни средства и за изменение на регламенти (ЕО) № 595/2009 и (ЕС) 2018/956 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 96/53/ЕО на Съвета; Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 г. за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен превозвач, и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета; Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари; Регламент (ЕС) № 952/2013 на Европейския парламент и на Съвета

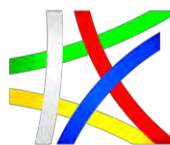


от 9 октомври 2013 и др., включително новоприетият Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година относно електронната информация за товарни превози⁷.

Що се отнася до **директивите**, имайки предвид, че директивата е акт, който обвързва по отношение на постигането на даден резултат от държавите членки, до която е адресиран, оставя на националните власти свобода при избора на формата и средствата за постигане на този резултат. Предвид този факт, възможностите за стимулиране на комбинирания транспорт, включени (пряко или косвено) в директивите и въвеждането на подходящи мерки в националното законодателство биха имали потенциален ефект върху неговото развитие. Като директиви от значение за комбинирания транспорт бяха установени и анализирани редица директиви, сред които водещата е **Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 година относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки**. Директивата е публикувана в Официален вестник на ЕС OJ L 368, 17.12.1992. и е действаща. Изменена е с Директива 2006/103/ЕО на Съвета от 20 ноември 2006 година относно адаптиране на някои директиви в областта на транспортната политика поради присъединяването на България и Румъния и Директива 2013/22/ЕС на Съвета от 13 май 2013 година за адаптиране на някои директиви в областта на транспортната политика поради присъединяването на Република Хърватия. С оглед на представеното по-горе право на ЕС от значение за развитието на комбинирания транспорт става ясно при анализа ѝ, че тази директива е неадекватна да адресира променените обществени отношения след влизане в сила на ДФЕС и вторично право на ЕС, включително и национални законодателства. Не би могла да се вмести и в контекста на предложенията на Европейската комисия от 27 май 2020 г., включително и адаптираната ѝ годишна работна програма. Тя не би могла да адресира и променените обществени отношения, особено след мерките, предприети на ниво ЕС във връзка с COVID-19. **Директивата е единственият акт на ниво ЕС, който регулира директно развитието на комбинирания транспорт**. Както вече бе споменато по-горе, директивата е акт, който обвързва по отношение на постигането на даден резултат от държавите членки, до която е адресиран, като оставя на националните власти свобода при избора на формата и средствата за постигане на този резултат. Предвид този факт, възможностите за стимулиране на комбинирания транспорт, включени (пряко или косвено) в директивите и въвеждането на подходящи мерки в националното законодателство биха имали потенциален ефект върху неговото развитие. **Тя регламентира понятието „комбиниран транспорт“ в чл. 1. Тя е актът, който регламентира на съюзно ниво въвеждането на икономически стимули за развитие на комбинирания транспорт, съдържащи се в чл. 6. Резултатите от прилагането ѝ биха могли да намерят в извършените анализи и предварителни оценки на въздействието на предложението за нейното изменение. Преразглеждането на Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 година относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки⁸ беше иницирана от Българското председателство на Съвета на ЕС през първата половина на 2018 г. и имаше за цел да стимулира развитието на мултимодалния транспорт. В предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (СОМ(2017)0648 – С8-0391/2017 – 2017/0290(COD)) изрично се посочва, че Директива 92/106/ЕИО на Съвета следва да се опрости и прилагането ѝ да се подобри, като се **празгледат икономическите стимули за комбинирания транспорт**, с цел да се **подобри конкурентоспособността на железопътния и водния транспорт спрямо автомобилния превоз**. В проекта се предвижда: обхватът на мерките за икономическа подкрепа да се разширят, като се включват операциите по комбиниран транспорт, **обхващащи превоза по вътрешни водни пътища и морския превоз**;**

⁷ Обнародван, ОВ, L 249/33 от 31 юли 2020 г.

⁸ OJ L 368, 17.12.1992 OJ L 368, 17.12.1992



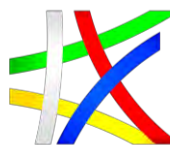
подкрепа и на други подходящи видове мерки, като например мерки за подкрепа на инфраструктурните инвестиции, на инвестициите в цифрови технологии или различни мерки за икономическа подкрепа. Сред икономическите мерки са държавните помощи. В съответствие с изискванията на член 108, параграф 3 ДФЕС, помощта може да бъде предоставена само след като Европейската комисия разреши схемата. Следователно държавата членка следва да изпълни задължението, предвидено в член 108, параграф 3 ДФЕС. **В предложението е посочено, че държавната помощ улеснява развитието на някои икономически дейности, стига това да не засяга условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС и представлява полезен инструмент за насърчаване на изпълнението на важните проекти от общоевропейски интерес по смисъла на член 107, параграф 3, буква б) от ДФЕС.** Следователно, в тези случаи, Комисията следва да разгледа **възможността да освободи частично държавите членки от изискването да я информират, предвидено в член 108, параграф 3 ДФЕС.** По отношение на държавните помощи за комбинирания транспорт в различните им вариации, според практиката на Европейската комисия може да се заключи, че тя е последователна в тази посока⁹. В свои решения тя посочва, че основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Не на последно място, не бива да се подценяват и възможностите, които предоставят регламентите за помощта **de minimis** и **общият регламент за групово освобождаване за държавите членки, включително и в областта на комбинирания транспорт**, тъй като срокът за тяхното прилагане се удължава с три години до 31 декември 2023 г.¹⁰. ЕК да се направят определени целеви корекции на съществуващите правила, с оглед смекчаване на икономическото и финансовото въздействие на коронавирусната епидемия върху компаниите.

В тази връзка, екипът предложи за анализ държавите, които използват държавните помощи в различни варианти, като икономическа мярка за развитие на комбинирания транспорт.

Държава	Държавни помощи
Австрия	Австрия е държава, която има развити мерки за стимулиране на комбинирания транспорт чрез използване на законодателни мерки чрез използването на държавни помощи.

⁹ Виж: Европейска комисия „Държавна помощ SA.48093 (2017 / N) - Полша - Помощ за изпълнение на интермодални транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. (31.10.2017 C(2017) 7201 final)“; Европейска комисия SA.46806 (2016 / N) – Италия (25.7.2017 C (2017) 5383 final) Помощ за комбиниран транспорт в провинция Тренто; Европейска комисия Държавна помощ SA.48858 (2017 / N) - Италия Схема за помощ за комбиниран транспорт в провинция Болцано (Брюксел, 6.12.2017 C (2017) 8489 окончателен); Европейска комисия Държавна помощ SA.49153 (2017 / N) - Чехия - Помощ за интермодални транспортни единици (Официален вестник на ЕС: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2018:219:FULL&from=EN>)

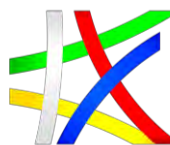
¹⁰ РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/972 НА КОМИСИЯТА от 2 юли 2020 година за изменение на Регламент (ЕС) № 1407/2013 по отношение на удължаването на срока на неговото действие и за изменение на Регламент (ЕС) № 651/2014 по отношение на удължаването на срока на неговото действие и съответни промени OJ L 215, 7.7.2020, p. 3–6



Германия	Германия има ясна стратегия за развитие на комбинирания транспорт и опит в използването на държавна помощ за стимулиране развитието на комбинирания транспорт.
Франция	Франция има ясна стратегия за развитие на комбинирания транспорт и опит в използването на държавна помощ за стимулиране на развитието на комбинирания транспорт.
Полша	Полша е разработила оперативна програма Infrastructure and Environment (ОРИ&Е), която включва и финансиране на проекти за комбиниран транспорт.
Чехия	Чехия има опит в използването като законодателен инструмент на държавните помощи за развитие на комбинирания транспорт State aid SA.49153 (2017/N) – Czech Republic – Aid for intermodal transport units
Финландия	Финландия използва законодателни данъчни облекчения съгласно закона за данъка върху автомобилите данъчни облекчения за подкрепа на комбинирания транспорт, в случаите, при които се транспортира транспортно средство с влак.
Дания	Дания предвижда в законодателството си екологична субсидия, като използва като законодателен инструмент за стимулиране на комбинирания транспорт държавната помощ.
Италия	Италия използва държавната помощ като законодателна мярка за насърчаване на комбинирания транспорт.

Не на последно място, екипът анализира и правните актове, свързани с **възможностите за финансиране** на проекти за комбиниран транспорт и/или „заинтересованите страни“. Екипът представя основните потенциални източници на финансиране (обхванати от стимулиращи мерки на ниво законодателство, административни и институционални и финансови) на проекти за транспортна инфраструктура, включително от значение за развитие на комбинирания транспорт. В България оперативните програми, съфинансирани от ЕСИФ, са основен финансов инструмент на финансиране на проекти в областта на комбинирания транспорт, като е препоръчително да се прави блендинг с финансови инструменти през програмен период 2021-2027 г.

Предвид предходното, при обобщението на законодателни практики и мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в ЕС, включително и в проучените държави членки, които са подходящи за прилагане в България и биха имали висока добавена стойност за обществото.



2. ОБОБЩЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И ПРОГРАМИТЕ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НА КОМБИНИРИЯ ТРАНСПОРТ В РАЗГЛЕДАНИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ СТРАНИ И ПОДХОДЯЩИТЕ ЗА ПРИЛАГАНЕ В БЪЛГАРИЯ МЕРКИ

2.1. Обобщение на опита при прилагането на мерки за стимулиране на комбинириания транспорт в проучените държави

За насърчаване на комбинириания транспорт европейските държави използват различни програми за финансиране на инфраструктурните инвестиции и стимули за насърчаване на комбинириания транспорт.

В доклада от 2018 г. за комбинириания транспорт в Европа е направен преглед на действащите програми и мерки за финансиране на дейностите по комбиниран транспорт в европейските страни. В долните таблици е представена извадка на тези мерки при разгледаните страни в Доклад 3 и България, като е изведен и дела на извършената работа от железопътния интермодален транспорт от общия транспорт по железница (в ткм) към 2016 г.

В резултат на изследвания опит при мерките за стимулиране на комбинириания транспорт в някои европейски страни¹¹ се очертават следните наблюдения:

- Директните грантове в инфраструктура са основен метод за подпомагане на комбинириания транспорт при всички изследвани държави, като финансирането се осъществява съвместно с европейските фондове и/или държавния бюджет на разгледаните страни;
- Мерките се осъществяват основно през железопътния сектор;
- При голяма част от изследваните страни се използва комбинация от мерки финансиращи различни компоненти свързани с комбинириания транспорт, в т.ч. инфраструктура, подвижен състав, интермодални товарни единици, терминали, Ро-Ла схеми, оперативна помощ и проучвания.

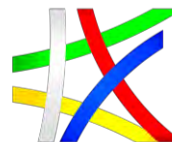
Мерките за насърчаване на комбинириания транспорт се прилагат с цел да отговорят на определени нужди и/или ограничения пред развитието му. По данни от Доклада за глобалната конкурентоспособност на Световния икономически форум, 2019 г. се очертават някои основни аспекти, касаещи конкурентоспособността на транспортната инфраструктура на дадена страна като цяло, които имат отношение и към развитието на комбинириания транспорт, а именно следните характеристики на транспортната инфраструктура:

- Пътна свързаност
- Качество на пътната инфраструктура
- Покритие на железопътната инфраструктура
- Ефективност на железопътните услуги
- Свързаност на морския транспорт
- Ефективност на услугите на морските пристанища.

¹¹ Австрия, Франция, Германия, Полша, Чехия, Финландия, Дания и Италия.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ

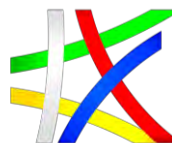


ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Таблица 4 Национални мерки и програми за финансиране на КТ

	Национални мерки и програми за финансиране на КТ										
	Оперативни (Финансиране на км)	Оперативни (Процеси)	Оперативни (Технологии)	Инфраструктура (ЖП)	Инфраструктура (Терминали)	Вагони	Интермодални товарни единици (ИТЕ)	Проучвания	Ро-Ла	Фискална подкрепа	Дял на интермодалния ЖП товарен транспорт в общия ЖП транспорт (на база тона км) 2016 г.
Австрия	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	14%
България	x			x	x						7%
Чехия			x		x		x				16%
Дания	x										11%
Финландия	x								x	x	2%
Франция	x	x	x	x	x		x	x	x		19%
Германия		x	x	x	x		x	x			28%
Италия	x								x		50%
Полша				x		x	x				8%

Източник: 2018 Report on Combined Transport in Europe - BSL Transportation Consultants, публикуван от International Union of Railways

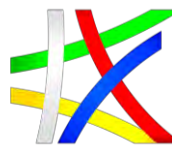


На база анализирани практики при разглежданите държави могат да се изведат следните области за интервенция по ред на важност, касаещи комбинирания транспорт, които адресират въпросите, свързани с конкурентоспособността на този вид транспорт:

Фигура 12 Области за интервенция при мерките за насърчаване на комбинирания транспорт

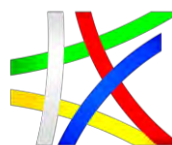


Изведените области на интервенция за мерките, целящи развитието на комбинирания транспорт, идентифицират основните въпроси свързани с конкурентоспособността му. На първо място е наличието на транспортна инфраструктура с определени характеристики за капацитет, качество и свързаност. Инфраструктурата сама по себе си не е достатъчно условие за развитието комбинираните превози без изграждането на интермодални терминали, чрез които да се осъществява прехвърлянето от един на друг вид транспорт. Необходимо е терминалите да разполагат със съоръжения за обработка на интермодални транспортни единици, достатъчни площи и техника за извършване на претоварните операции, за да бъде работата им бърза и ефективна, също така и достатъчно складови площи за съхранение. От гледна точка на операторите на инфраструктурата и превозвачите следва да се предприемат мерки за преминаване към подвижен състав и товарни единици, които са приложими в интермодалните превози. Последните две области на интервенция касаят директно ценовата конкурентоспособност на комбинирания транспорт, като чрез ценови и фискални стимули се намалят разходите за него и по този начин да се повиши неговата привлекателност като метод за транспорт. Мерките, насочени към намаляване на цената за извършване на комбинирани превози от фискален характер, са приложими на последващ етап след реализирането на мерките по отношение на инфраструктурата.



Следните групи мерки за насърчаване на комбинирания транспорт могат да се обобщят заедно с конкретни примери сред разгледаните страни:

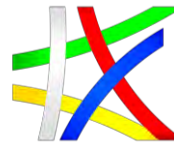
- **Инвестиционни мерки в железопътната инфраструктура:** Такива мерки се прилагат в почти всички разгледани страни и включват инвестиции в железопътната мрежа в различни направления – изграждане, модернизация и подобряване на капацитета за транспорт и претоварване. В Австрия, например, се осъществява програма за поддържане на индустриалните клонове. Такава мярка е насочена към елиминиране на ограниченията и подобряване на капацитета на железопътната система за комбинирани превози и е приложима и в България. Във Франция действа програма за поддържане и подобряване състоянието на съществуващите транспортни мрежи. Полша отпуска директни грантове в железопътния сектор, в т.ч. за обновяване и модернизация на железопътната инфраструктура. В Дания се финансират железопътни връзки, подобряване и модернизиране на съществуващи товарни линии по основните транспортни коридори. В този контекст, важно е за България мерките за насърчаване на комбинирания транспорт да бъдат съобразени с основните международни транспортни коридори и товаропотоци. В Италия е разработен план за "Свързване на Италия", който включва завършване на пресичането на Алпите по железница и връзка с пристанищната и високоскоростна железопътна мрежа, също разширяване на високоскоростната железопътна мрежа и разработване на регионални системи за премахване на местата с недостатъчен капацитет. В Италия се инвестира в развитието на железопътния товарен транспорт за експлоатация на по-дълги влакове, което е мярка приложима в България и има пряко отношение към подобряване на капацитета и ефективността на железопътната мрежа.
- **Инвестиции за подобряване на достъпа и свързаността на различните видове транспортна инфраструктура:** това са инвестиции, касаещи подобряването на свързаността и достъпа до различните видове инфраструктура и засягат пряко инфраструктурните мерки, както в железопътната, така и в други видове инфраструктура. Във Финландия се предоставя финансиране за Балтийския коридор в Северно море по програмата Механизъм за свързване на Европа - вътрешните връзки с железопътни, автомобилни и вътрешни водни пътища на основните пристанища и развитието на пристанищата се подпомага от безвъзмездни средства за транспорт от МСЕ. В страната също се осъществява инфраструктурна дейност с цел подобряване на връзката на пристанището в Бремерхафен към железопътната мрежа, като се удвои капацитета на маневреното пространство, както и се подпомага подобряването на морския достъп до пристанището на Хелзинки - пристанище Вуосаари. Във Франция се предоставя помощ за речни връзки, предназначена за превозвачи, спедитори, ръководители на мултимодални платформи, които правят трансбордиране. В Италия, чрез инвестиции в железопътния сектор се финансира развиването на свързаността на хъбовете. Осигуряването на достъп и свързаност на различните видове инфраструктура е важна мярка за насърчаване развитието на комбинирания транспорт, която е приложима и в България.
- **Инвестиции в терминали:** Такива мерки са от съществено значение за развитието на комбинирания транспорт и се прилагат при много от анализирани страни. В Австрия се инвестира в изграждането, разширяването и модернизацията на терминалите и пунктовете за претоварване. В Германия има директни грантови схеми за финансиране на инвестиции за развитие на инфраструктурата в терминали за комбиниран транспорт, като се предоставя финансова помощ за изграждането на нови и модернизиране на съществуващите терминали за комбиниран транспорт в частния сектор. В Чехия се отпускат грантове за модернизиране на съществуващи и изграждане на нови терминали. Финансирането за терминалите е включено в оперативна програма „Транспорт“ за периода 2021 – 2027 г. Франция подкрепя разширяването, модернизацията и изграждане на комбинирани проекти за автомобилен и железопътен и речен транспорт. Италия се отличава с политиката си относно товарните селища „Interporti“. Те са включени в национална стратегия за планиране, което ги прави допустими за национално



финансиране. За да се счита за товарно селище и така да отговаря на условията за финансиране, обектът трябва да включва интермодален терминал. Следва да се отбележи, че инвестициите за терминали често се осъществяват в комбинация с инвестиции за подобряване на връзките с железопътната, морската и речната транспортна инфраструктура. Може да се заключи, че мерките, свързани с изграждането и модернизацията на интермодални терминали, са с голяма ефективност за развитието на комбинирания транспорт, съдейки по дела му в страните, при които такива се прилагат и са от ключово значение за България, особено в комбинация с инфраструктурни инвестиции за подобряване на връзките с другите видове инфраструктура (железопътна, морска, речна и шосейна) и финансиране на оборудване за трансбордиране.

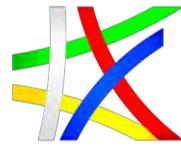
- **Инвестиции за подвижен състав и оборудване за претоварване:** Такива мерки са от ключово значение за осъществяване на процеса на преминаване към комбинирани превози. Франция, например, предоставя инвестиционна помощ под формата на субсидия - 20% за развитието на комбинирания транспорт - за транспортни компании за закупуване на оборудване, предназначено за комбиниран железопътен и автомобилен транспорт и за спедитори, които искат да прехвърлят изцяло или частично товарни потоци от автомобилен към комбиниран транспорт, за придобиване на подвижен състав за комбиниран транспорт, както и за оборудване за претоварване. Също така, в страната се прилага план за подпомагане на модернизацията чрез закупуване на бордово оборудване за обработка и инструменти за помощни товари и др. Германия инвестира в подобряване управлението на инфраструктурата и дейността на компаниите за железопътна инфраструктура и за внедряване на иновативни технологии в подвижния състав. Полша предоставя директни грантове за закупуване на вагони и кранове за товарене на интермодални единици, като от европейския Кохезионен фонд ще се финансира проект за закупуване на „Нови платформени вагони за подобряване на контейнерния транспорт в Полша“. В Чехия се финансира придобиването на претоварна техника за терминали за комбиниран транспорт. Според доклада от 2018 г. за комбинирания транспорт в Европа¹², такива мерки не се осъществяват в България към момента на съставянето му. Това е една от мерките, по която е препоръчително да бъде предвидено финансиране в България.
- **Помощ за придобиване на интермодални товарни единици:** Такава мярка се прилага в Австрия за внедряване на иновативни технологии и оборудване за комбиниран транспорт (контейнери, сменяеми каросерии, полу-ремаркета). В Чехия се дава еднократна финансова подкрепа на автомобилните превозвачи за придобиване на интермодални товарни единици, финансира се до 30% от допустимите разходи по проект за закупуване на нови транспортни единици за континентален комбиниран транспорт, полуремаркета за комбинирани превози, контейнери, сменяеми каросерии или иновационни единици/технологии. Във Финландия се отпуска финансиране за мултимодален транспорт по Балтийския коридор в Северно море по програмата МСЕ за подобряване на процеса на товарене чрез инвестиране в иновативни 40' контейнери и вагони. За насърчаване на комбинирания транспорт в България такава мярка е приложима.
- **Схеми и мерки за намаляване на разходите в комбинирания транспорт:** Такива мерки се прилагат в редица страни и са свързани основно с намаляване на разходите в железопътния сектор и прехвърляне на товарите от автомобилен към железопътен транспорт. Такива схеми финансират частично разходите за претоварване или са във вид на отстъпки от таксата за достъп до железопътната инфраструктура и субсидии в железопътния сектор. Във Франция се прилагат множество такива мерки: безвъзмездна финансова помощ се предоставя за частично компенсиране на външната разлика в разходите при преминаването от автомобилен към комбиниран транспорт; Държавна субсидия за експлоатацията на Алпийската железопътна

¹² 2018 Report on Combined Transport in Europe - BSL Transportation Consultants, публикуван от International Union of Railways



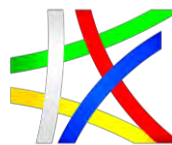
линия; Предоставят се средства от държавния бюджет за насърчаване използването на комбиниран транспорт чрез тарифно обезщетение на оператори; Помощ за експлоатация на редовни комбинирани транспортни услуги за превоз на стоки за намаляване допълнителните разходи при смяната от железопътен, воден път, морски на късо разстояние на автомобилен транспорт и оперативна субсидия за оператори на комбиниран транспорт - от 5 до 7% от оборота или частично покритие на цената за натоварване и за обработка на товарите от камион на влак, след това от влак на камион; Във Франция се прилага схема за компенсация за допълнителните разходи за превоза на контейнери от/ до морските пристанища, поради технически лошо проектирани връзки между железопътния и морския транспорт. И в Австрия се предоставя финансова подкрепа за комбиниран железопътен транспорт, както в Германия по схемата за намаляване на разходите на железопътния транспорт - TraFöG, с цел стимулиране смяната на товарния превоз от автомобилния към железопътния транспорт. В Полша и Чехия се прилага интермодална отстъпка от таксата за достъп до железопътната мрежа за влакове, осъществяващи комбинирани превози с цел насърчаване на интермодалните услуги. Според Международния съюз за железопътен-автомобилен комбиниран транспорт (International Union for Road-Rail Combined Transport), такава отстъпка се въвежда във все повече европейски държави. Експлоатационна субсидия на км, според доклада за комбиниран транспорт в Европа, се прилага както в България, така и в Австрия, Дания, Финландия, Франция и Италия. Намаляването на разходите в рамките на комбиниран транспорт става основно чрез субсидирането на железопътния сектор и отстъпки от инфраструктурните такси за достъп до железопътната инфраструктура, както и чрез компенсиране на разходите за претоварване в някои от разгледаните страни. Освен субсидиите и отстъпките в железопътния сектор за България, възможни мерки за насърчаване на комбиниран транспорт са и частичното финансиране на разходите по претоварване, както и отстъпки от таксите за достъп до другите видове инфраструктура при комбинирани превози, в т.ч. морска и речна. Следва да се отбележи, че експлоатационните субсидии изискват значителен финансов ресурс.

- **Финансиране на Ро-Ла схеми** – Такива схеми се прилагат в Австрия, Финландия, Франция и Италия в включват стимули за комбиниран транспорт, под формата на Ро-Ла, което представлява транспортиране на автомобилни транспортни средства с железопътен транспорт – Ро-Ла влакове. Във Финландия, например, в закона за данъците за превозните средства са предвидени данъчни облекчения за комбиниран транспорт, когато влекача на МПС се превозва с влак. В Австрия също се прилагат такива мерки, като с постановление на австрийското Федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите се либерализират конкретни пътни коридори за началните и крайните етапи на връзките на Ро-Ла между терминали на подвижния път и близките гранични гари (т.е. не е необходимо двустранно разрешение за път за превоз на товари по тези коридори, при условие че пътуването е начален или краен етап на връзките с Ро-Ла), както и други административни мерки. Според австрийското трудово законодателство и законодателството на ЕС, времето, което водачът на камион прекарва във влак на Ро-Ла, ще се счита за период на почивка. Австрия, предоставя оперативно финансиране на км, както и Италия. Франция прилага схема за помощ за проучвания и работи по разработването и внедряването на „Железопътни магистрали“. Такива схеми са приложими в България, заедно с мерки за закупуване на специализиран подвижен състав за Ро-Ла железопътни превози, както и в комбинация с мерки насочени към прехвърлянето на автомобилния трафик към железопътния, чрез данъчната система и тол таксите.
- **Фискални мерки:** Намаление или освобождаване от данък върху моторните превозни средства осъществяващи превози в рамките на комбиниран транспорт. ДИРЕКТИВА 92/106/ЕИО НА СЪВЕТА от 7 декември 1992 година, редакция от 01.07.2013 г., определя общите правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки, като посочва вида



такса, за различните страни-членки, която е данък (основно пътен данък), определен от националното законодателство в конкретната държава. Превозните средства, използвани предимно за шосеен превоз при първия или крайния етап от комбиниран транспорт, могат да бъдат освободени, ако са обложени отделно, от таксите посочени в параграф 3, а именно в случая на Франция, където се прилага намаляване на пътния данък - Специален данък върху определени пътни превозни средства (TSVR) - данък върху осите. В Австрия, ако моторните превозни средства и техните ремаркета над 3.5 тона се използват изключително за комбиниран транспорт в рамките на един календарен месец, те се освобождават от данък върху моторните превозни средства за този месец. Алтернативно, 15% от месечния данък за моторните превозни средства може да бъде възстановен за всяко пътуване, извършено от непридружен комбиниран транспорт или подвижни пътища (Ро-Ла). Към задължителната мярка, определена от Директивата за комбиниран транспорт по отношение възстановяване на пътните такси за превози, извършени с комбиниран транспорт, Германия прилага възстановяване на пътен данък (Чл. 6.2 от Директивата за комбиниран транспорт) – данъкът може да бъде възстановен до 100% и освобождаване от пътен данък на превозните средства, с които се извършва комбиниран превоз. За поддържане конкурентоспособността на корабоплаването и осигуряването на вътрешна заетост в сектора, правителството на Финландия е въвело система за данъчно облагане на тонаж. Тази система има за цел да намали разходите за възнаграждения, като освобождава корабната компания от данъчни задължения и възстановява плащанията на работодателя. В Италия с Министерски указ от 15 февруари 2001 г. (предвид директивата на Съвета 92/106 / ЕИО от 7 декември 1992 г. за установяване на общи правила за определени видове комбиниран транспорт на стоки между държавите-членки) са определени следните мерки в полза на комбиниран транспорт: 1. За намаление или възстановяване на таксите за превозните средства - или чрез стандартен размер, или пропорционално на пътуванията, осъществени чрез железопътна линия, приложимо за камиони, влекачи, ремаркета, полуремаркета, регистрирани в страната, когато се използват в комбиниран транспорт. 2. Намаленията или възстановяванията посочени по-горе се предоставят на основата на железопътните пътувания, извършвани в рамките на държавата. Описаните фискални мерки са приложими и в България.

- **Мерки насочени към морски/речен транспорт:** Някои от разгледаните страни прилагат специфични мерки за насърчаване на морския и речния комбиниран транспорт. В Австрия се прилага „Програма за финансовото насърчаване на интермодалния транспорт по река Дунав“. Във Франция се предоставя помощ при стартиране експлоатацията на редовни морски транспортни превози. Финландия подпомага надграждането и поддържането на конкурентно зона по балтийската морска магистрала - връзка Хелзинки-Любек, както и множество портове по връзката Германия-Финландия за Ро-Ро превози. Осъществява се съвместен проект между Финландската агенция за транспортна инфраструктура и пристанището в Коккола - за да се увеличи дълбочината на сегашния канал. Осъществяват се проекти засягащи свързаността на морските и речни пристанища в Италия и Франция. Предвид географските характеристики на България, такива мерки са приложими в страната.
- **Проучвания:** В някои от страните се подпомагат и проучвания в областта на комбинираните превози. Такава е Австрия, където се финансират системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост и разходи за обучение по конкретни системи или техники за електронна обработка на данни. Франция финансира предварителни или пред-проектни проучвания в автономни пристанища, 50% от разходите за предварителни проучвания за транспортни компании и спедитори, 50% от разходите за извършване на предварителни енергийни проучвания. Финландия предоставя безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки, свързващ Северно море-Балтийско море със Скандинавско-

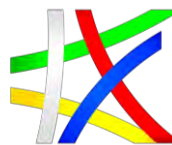


Средиземноморския коридор, както и проучване в градския възел на Хелзинки с цел да се разработи оптимална и безпроблемна мултимодална транспортна връзка между дългата дистанция на градския и трафика на летището в Хелзинки. Подпомагането на КТ чрез такива мерки е желателно в България.

Следващата таблица представя обобщение на прилаганите в разгледаните страни мерки по видове.

Таблица 5 Обобщение на видове мерки за насърчаване на комбинирания транспорт

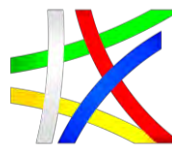
Групи мерки	Конкретни мерки
Инвестиционни мерки в железопътна инфраструктура	изграждане и модернизация
	подобряване на капацитета за транспорт и претоварване
	подобряване на железопътната инфраструктура за експлоатация на по-дълги влакове
	повишаване на скоростта в железопътната система
Инвестиции за подобряване на достъпа и свързаността на различните видове транспортна инфраструктура	подобряване на вътрешните връзки с железопътни, автомобилни и вътрешни водни пътища на основните пристанища
	подобряването на морския достъп до пристанищата
Инвестиции в терминали	Изграждане, разширяване и модернизация
Инвестиции за подвижен състав и оборудване за претоварване	субсидия за транспортни компании за закупуване на оборудване, предназначено за комбиниран железопътен и автомобилен транспорт
	придобиване на подвижен състав (вагони) за комбиниран транспорт и оборудване за претоварване (на интермодални единици)
	внедряване на иновативни технологии в подвижния състав
Помощ за придобиване на интермодални товарни единици	внедряване на иновативни технологии и оборудване за комбиниран транспорт (контейнери, сменяеми каросерии, полу-ремаркета)
	финансова подкрепа на автомобилните превозвачи за придобиване на интермодални товарни единици
Схеми и мерки за намаляване на разходите в комбинирания транспорт	частично финансиране на разходите за претоварване
	отстъпка от таксата за достъп до железопътната инфраструктура за интермодални превози
	субсидии в железопътния сектор



	помощ за експлоатация на редовни услуги за комбиниран транспорт на стоки за намаляване допълнителните разходи при претоварване от железопътен, воден път, морски на късо разстояние на автомобилен транспорт
Финансиране на Ро-Ла схеми	данъчни облекчения за комбиниран транспорт, когато влекачът на МПС се превозва с влак
	либерализиране на конкретни пътни коридори за началните и крайните етапи на връзките на Ро-Ла между терминали и близките гранични гари (т.е. не е необходимо двустранно разрешение за превоз на товари по тези коридори, при условие че пътуването е начален или краен етап на връзките с Ро-Ла)
	времето, което водачът на камион прекарва във влак на Ро-Ла се счита за период на почивка
Фискални мерки	намаляване на пътния данък
	освобождават от данък върху моторните превозни средства
Мерки насочени към морски/речен транспорт	помощ при стартиране експлоатацията на редовни морски транспортни превози
	свързаност на морските и речни пристанища
Проучвания	предварителни или пред-проектни проучвания
Инвестициите в иновативни технологии	интелигентни информационни системи в комбинирания транспорт за целите на контрола и комуникацията между различните административни органи и институции (граничен контрол, митници, приходни агенции, ветеринарен контрол, фитосанитарен контрол, борба с организираната престъпност, митническо разузнаване)
	дигитализация при обработката на документите при водния, в т.ч. речния транспорт и железопътния транспорт
	дигитални информационни технологии за информация при корабоплаването и железопътните превози
	обезпечаването на информационни канали между пристанища, интермодални терминали, контейнерни линии, митница (държавни институции), депа и превозвачи

Основните изводи от анализа на реализираните мерки по страни, осъществен в рамките на Дейност 3, са следните:

- Основната част от мерките са насочени към железопътната инфраструктура, като финансовата подкрепа е под формата на грантове/ безвъзмездно финансиране в различна степен през европейските фондове съвместно с държавния бюджет
- Следващата важна инвестиционна мярка е насочена към изграждането и модернизацията на интермодалните терминали, която се прилага в почти всички разгледани държави



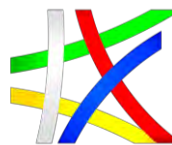
- Сред разгледаните държави е разпространена и мярка насочена към специализиран подвижен състав (вагони) за превоз на интермодални транспортни единици или Ро-Ла схеми, при които се осъществява превоз на товарни автомобили с железопътен транспорт с Ро-Ла влакове. В комбинация с тази мярка, често се предлага подкрепа и за интермодални транспортни единици.
- Застъпени са схеми за намаляване на разходите в комбинирания транспорт под различна форма – отстъпки от инфраструктурни такси, субсидиране и компенсирание на разходите за претоварване.
- При част от страните липсват фискални стимули за намаляване или освобождаване от данъци, като ефектът от подобен вид мерки би бил малък без наличието на добре развит пазар за комбинирани превози изначално и при наличието на пречки от инфраструктурен и технологичен характер.

2.2. Обобщение на подходящите за прилагане в България мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в проучените държави

В България има условия за развитие на железопътния, морския и речния транспорт като част от комбинирания транспорт в комбинация и/или с автомобилен транспорт. В тази връзка, доброто покритие на страната с железопътни линии дава възможност за добро развитие на железопътния транспорт, но състоянието на инфраструктурата и качеството на услугите в железопътния сектор са обстоятелства възпрепятстващи развитието на комбинираните превози. Мерки, насочени към изграждането и модернизацията на железопътната инфраструктура, са приложими и се осъществяват в България. Наличието на функционални връзки между различните видове транспортна инфраструктура е съществено условие за развитието на комбинирания транспорт в България. Освен мерките от инфраструктурен характер, изключително важни са подкрепата и стимулите за закупуване на подвижен състав и оборудване за транспорт и обработка на интермодални товарни единици, както и подкрепа за закупуването на такива интермодални товарни единици (контейнери, полуремаркета и др.). Подобни мерки са ефективни, защото са директно насочени към инфраструктурните управители, операторите на терминали и превозвачите. Достъпността на инфраструктурата от финансова гледна точка е важен фактор за прехвърлянето от автомобилен към железопътен транспорт, като прилагането на отстъпки от таксите за инфраструктурата за превози част от комбинираните превози е приложима мярка в това отношение. Мерки, подпомагащи модернизацията на терминалите и пристанищата, са от голямо значение за подобряването на услугите, намаляване на времето и разходите и по-този начин повишаване търсенето на услугите предоставяни на пристанищата и терминалите. От гледна точка ценовата конкурентоспособност на комбинирания транспорт, са приложими, освен отстъпки от таксите за ползване на инфраструктурата (в железопътния сектор, морското и речното корабоплаване), субсидиране и различни данъчни облекчения за транспортни средства участващи в комбинирани превози.

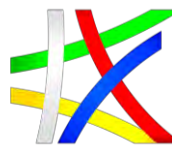
Най-общо, в България мерките за насърчаване на комбинирания транспорт могат да включват интервенции, насочени към:

- Подобряване на качеството, достъпността и капацитета на инфраструктурата;
- Подпомагане на операторите на инфраструктурата и другите участници на пазара на транспортни услуги за преминаването към комбинирани превози;
- Подобряването на качеството на услугите в основните пунктове за обработка и претоварване на товарите;
- Повишаване конкурентоспособността на услугите комбиниран транспорт в ценови аспект.



Следните аспекти могат да бъдат очертани при дефинирането на **мерките за насърчаване на КТ в България:**

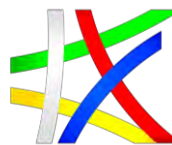
- За постигане на добри резултати от мерките за стимулиране на комбинирания транспорт е необходимо да се обхванат всички области на интервенция, т.е. всички участници на пазара на комбинираните превози. Пример за добри практики в това отношение са страни като Австрия, Германия и Франция, където се прилага голям набор от мерки в различни области на интервенция. Мерките следва да са съобразени с най-важните за страната области на интервенция, създаващи пречки за развитието на комбинирания транспорт, при отчитането на ограниченията на финансовия ресурс и възможните начини за финансиране на стимулите за комбиниран транспорт и като се избере възможно най-ефективната комбинация от мерки.
- Водещо при изграждането на инфраструктурата е съобразяването с международните транспортни коридори, товаропотоците, индустриалните центрове и областите, при които има нужда от подобряване на връзките и на капацитета на инфраструктурата. Важно е инвестициите в транспортна инфраструктура да са балансираны между различните видове инфраструктура и в географски аспект.
- Добрата свързаност на различните видове инфраструктура и наличието на терминали и съоръжения за обработка на интермодални транспортни единици позволява лесното преминаване от един към друг вид транспорт. Добър пример в това отношение е Германия, при която има изключително добри връзки между морските и речните ѝ пристанища и железопътната и пътната инфраструктура към вътрешността на страната.
- Инвестициите, свързани с подобряването на качеството и капацитета на инфраструктурата и с технологии за обработка на интермодални товари, правят услугите в рамките на комбинирания транспорт по-атрактивни за превозвачите. В това число могат да се включат и инвестиции в информационни технологии за управление в железопътния сектор и логистиката, които да подобрят планирането, а оттам надеждността и качеството на услугата.
- От ключово значение за развитието на комбинирания транспорт е подпомагането и насърчаването на превозвачите и операторите на инфраструктурата за закупуване на подвижен състав подходящ за превоз на интермодални товарни единици. Наред със самата инфраструктура, важен фактор за осъществяването на комбинирания транспорт е наличието на подвижен състав и товарни единици, които са подходящи за интермодален транспорт.
- Подпомагането на изграждането на интермодални терминали е важно условие за развитието на комбинирания транспорт. В това отношение Италия е добър пример, която прилага отличителен модел на „Интерпорти“ (Interporti) или товарни селища, които са включени в национална стратегия за планиране и изграждането им подлежи на национално финансиране, при условие, че включват интермодален терминал.
- Освобождаването от данъци и такси за превозни средства, участващи в комбиниран транспорт, също е сред методите, използвани от част от разгледаните страни за насърчаване на комбинирания транспорт. Такава мярка е приложима за всички видове транспорт. В България, съгласно Закона за пътищата (ЗП), чл. 10ж. (Нов - ДВ, бр. 39 от 2011 г., изм. - ДВ, бр. 101 от 2015 г., в сила от 22.12.2015 г.) за пътно превозно средство, с което се извършва комбиниран транспорт по смисъла на чл. 56 от Закона за железопътния транспорт, не се заплаща съответната такса по чл. 10, ал. 1 при придвижването му от границата до най-близкия интермодален терминал и обратно, ако за конкретния превоз има издадено удостоверение за вътрешен комбиниран превоз на територията на Република България по образец, утвърден от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Друга практика по отношение на цените и повишаване на достъпността на услугите в рамките на комбинирания



транспорт е прилагането на интермодални отстъпки в железопътния сектор, която редица страни прилагат или планират да приложат.

- Насърчаване на инвестициите в иновативни технологии за организация на комбинирани превози с цел подобряване на услугите и намаляване времето за транспорт. Терминалите са ключови инфраструктури, където се срещат и си взаимодействат автомобилен, железопътен и воден транспорт. Между тях трябва да има синергия по отношение на информацията – система за интерфейс, което се постига чрез внедряване на информационни и комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи (изграждане на интегрирана информационна система, с оглед изпълнението на стратегията за дигитална Европа и внедряване на интелигентни транспортни системи в комбинирания транспорт за целите на контрола и комуникацията между различните административни органи и институции (граничен контрол, митници, НАП, ветеринарен контрол, фитосанитарен контрол, ГДБОП, митническо разузнаване). Внедряването на информационни системи би спомогнало за развитието на комбинирания транспорт и по-добрата информираност на ползвателите. Както се вижда и от резултатите от проведеното проучване за нагласите на заинтересованите страни по отношение на комбинирания транспорт в страната, за България изключително важен е въпросът свързан с внедряването на иновативни информационни технологии при осъществяването на комбинирания транспорт. Информационните технологии ще благоприятстват процесите в рамките на комбинирания транспорт в няколко направления: чрез дигитализация при обработката на документите при водния, в т.ч. речния транспорт и железопътния транспорт, чрез внедряването на дигитални информационни технологии за информация при корабоплаването и железопътните превози, също така и обезпечаването на информационни канали между пристанища, интермодални терминали, контейнерни линии, митница (държавни институции), складове и превозвачи. От съществено значение за страната е изграждането на електронни системи за целите на контрола и междуведомствена комуникация, в това число А Митници, НАП, ветеринарен контрол, ГДБОП, митническо разузнаване и др., с особено значение при митническите процедури. По този начин ще бъде подобрена търговската скорост и надеждност на превозите, като подобни мерки ще бъдат от полза както за транспортните компании, така и на операторите на инфраструктурата, в т.ч. и управителите на терминалите и държавната администрация ангажирана в тази област, освен това подобрената организация при комбинирания транспорт ще насърчи преминаването към форми на комбиниран транспорт и увеличаване на дела му от общите превози.

В заключение може да се каже, че всички разгледани мерки, които се осъществяват в анализирания в Дейност 3 страни, са приложими за стимулиране на комбинирания транспорт и в България. Следва да бъде избрана финансово и икономически ефективна комбинация от мерки, при отчитане на ограничения финансов ресурс, чрез която да бъде насърчено развитието на комбинирания транспорт в страната. Като пакетът от мерки следва да е съобразен с националните особености в географски, икономически и др. относими аспекти. Обобщено, подходящи за прилагане в България на база опита в разгледаните страни, са мерките, прилагани в Италия – по отношение железопътната инфраструктура и терминалите, Полша – по отношение подвижния състав за интермодален транспорт и Чехия – по отношение помощта за закупуване на интермодални товарни единици. В допълнение, за България е необходимо да бъдат предвидени и мерки насочени към внедряване на иновативни информационни технологии и дигитализация за подобряване на процесите в рамките на комбинирания превози.



V. ОБОБЩЕНИЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ДЕЙНОСТ 4

„АНАЛИЗ НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ И НА ПРИЛАГАНИТЕ НАЦИОНАЛНИ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ В ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО И ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ“

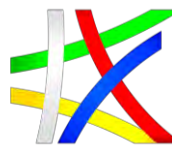
1. ПРЕГЛЕД НА ИЗХОДНИТЕ ДОКУМЕНТИ И МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

Докладът по Дейност 4 включва неизчерпателен преглед на водещи стратегически и програмни документи на национално ниво и такива на ЕС, както с по-общ характер, така и пряко свързани с транспорта. Бе установено приоритизиране на комбинирания транспорт (като в повечето случаи се говори за по-широките категории интермодален и мултимодален), определян като перспективен поради редица положителни страни за околната среда, икономиката и др., и се заявява необходимост от неговото развитие и по-широко използване. Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., която е водещият стратегически документ в изследваната област, е с комплексен за целия транспортен сектор характер, представлява всеобхватен план за устойчиво развитие на транспортната система на Република България и е рамка за планирането и извършването на инвестиции в транспорта, включително транспортната инфраструктура, през следващото десетилетие. Секторната стратегия, както и други стратегии и програмни документи, визират развитието и насърчаването на комбинирания/ интермодалния/ мултимодалния транспорт, като по-общо или в по-конкретен план определят приоритети, цели и очаквани резултати.

Поради предимствата за околната среда, икономиката на страната и за развитие на отделни региони чрез по-балансирано ползване на различните видове транспорт развитието на комбинирания транспорт се споделя от заинтересованите страни, идентифицирани за обратна връзка по този проект, но и по-широко от доктрината и практиката.

От разгледаните източници бе установено наличието на различни подходи в разбирането за характера и обхвата на понятията комбиниран, интермодален и мултимодален, ползвани без достатъчно пояснения, последователност и унифициран подход, включително на извъннационално ниво, което като цяло затруднява точното разбиране. Въпреки зависимостта на националната ни уредба от хармонизационните изисквания на ЕС, на национално ниво може с последователен подход и необемни промени да се постигне по-добро понятийно и съдържателно съответствие. От направения частичен анализ на отговорите на анкетите от заинтересовани страни и представители на бизнеса се установява подкрепа за подобряване на уредбата и практиките като предпоставка за развитие на комбинирания транспорт.

В допълнение към информацията в Доклад № 3 за водещия акт на ЕС за комбинирания транспорт – Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (Директива 92/106/ЕИО) и инициативата за нейното изменение, в Доклад № 4 също неколккратно се прави анализ и позоваване на „висящата“ процедура за промени. Тук акцентът е при разглеждането и съпоставянето на текстовете в действащия акт и съобразно предложенията на органите на ЕС, които до момента са се занимали с



проекта за промени на директивата, основно свързани с дефинициите на понятията, както и с очакваните нови изисквания и възможности за мерки за развитие на комбинирания транспорт.

Вследствие на развитието на икономиката, транспорта и транспортната инфраструктура, информационно-комуникационните технологии и различни промени, включително глобални такива, в обществото, околната среда, енергийните източници и т. н., с цел провеждане на политики на различни обществени нива (международни, ЕС, регионални, национално) въпросите за комбинирания транспорт се поставят на вниманието, включително с цел актуализиране и оптимизиране на средата и/или нейни елементи.

2. ПРЕГЛЕД НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО, СВЪРЗАНО С ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

В българското законодателство темата за комбинирания транспорт присъства от началото на предходното десетилетие, а в качеството си на държава членка на ЕС страната дължи и изпълнение на поетите задължения, произтичащи от решенията и актовете на ЕС, включително транспониране на директивните изисквания и прилагане на регламентите от общностното право.

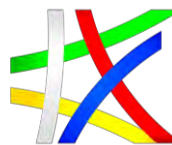
В тази част на доклада е представено актуалното състояние на националната уредба на комбинирания транспорт чрез преглед на законите и някои подзаконовни нормативни актове, които съдържат негова уредба и/или позоваване, но не само в тесен смисъл, а са обхванати и по-широките категории интермодален и мултимодален.

От направения преглед на Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) като основен закон, въвеждащ и дефиниращ комбинирания транспорт на национално ниво е установено, че през последните 20 години уредбата в този специален закон остава необемна и относително устойчива, доколкото промените в две от трите разпоредби (чл. 56 и 57) са несъществени. На комбинирания транспорт е отделено систематично място в отделна глава, но уредбата може да бъде определено като най-обща, скромна по обем и с недостатъчно уточнения. Съществена по значение е нормата на чл. 56 от ЗЖТ, въвеждаща дефиницията на комбинирания транспорт, която е изследвана подробно и в сравнителен аспект както с предходните редакции, така и с дефиницията на понятието в Директива 92/106/ЕИО – действаща и с предлаганите, за сега в работен вариант – промени.

С оглед само въведеното разбиране за комбиниран транспорт на ниво закон, с чл. 58 от ЗЖТ е делегирано по-детайлното разписване на подзаконов нормативен акт – наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а за изпълнение на правото за въвеждане на насърчителни мерки по чл. 57 – на актове на Министерския съвет.

Важно значение има как уредбата на комбинирания транспорт в ЗЖТ се прилага от и спрямо отделните видове транспорт (автомобилен, морски и вътрешноводен) – за целта съответните специални закони трябва да са синхронизирани с него, а и помежду си.

От извършения анализ на всеки от тях поотделно е установено, че в Закона за автомобилните превози (ЗАП), Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ) и Кодекса за търговско корабоплаване (КТК) не се съдържат препратки към чл. 56 от ЗЖТ. В инфраструктурния Закон за пътищата има пряко позоваване на комбинирания транспорт по чл. 56 от ЗЖТ във връзка с въведената насърчителна мярка в чл. 10ж от ЗП относно пътните такси по чл. 10, ал. 1 от същия закон. Това е национална мярка с икономически характер за подкрепа на комбинирания транспорт чрез освобождаване от пътна такса (първоначално винетна, впоследствие – тол) за ползването на път, когато са спазени определените условия. Тези условия не са променени по същество през изминалите почти 10 години от въвеждането на тази



мярка (като се има предвид и че по отношение на тол таксите практиката все още е съвсем кратка поради забавеното им въвеждане).

ЗАП не съдържа изрични правила за комбинирания транспорт и не ползва такова или сходно понятие. Законът урежда вида транспорт за превоз на товари с най-голям обем в сравнение с оставалите видове транспорт, които е допустимо да участват в комбинирания (железопътен, морски, вътрешноводен) през последните над 10 години. Поради това неговата уредба е от значение и следва да се има предвид, включително с цел да се направи връзка с комбинирания транспорт, да се съобразят евентуални нови възможности за увеличаване ползването на комбиниран транспорт и т.н.

Прегледът на уредбата на ЗМПВВПРБ не установява особени правила, пряко свързани с извършването на комбиниран транспорт, създаващи облекчен ред или имащи характер на насърчителни за неговото развитие, въпреки важното значение на пристанищата, пристанищната инфраструктура и морските/вътрешноводните пътища като съществен вид транспорт и присъщите им предимства като елемент от комбинираните превози. При сухопътните видове транспорт има предвидени насърчителни мерки, визирани в ЗП и ЗЖТ, но за морския и вътрешноводен няма такива, въпреки че съдържа изрична цел намаляване на разходите и поощряване на морските и речните превози, включително на къси разстояния и комбинирания транспорт. В този закон няма позоваване на чл. 56 от ЗЖТ, където се определя какво е комбиниран транспорт или по друг начин да се дефинира разбирането на закона за комбинираните превози на товари, но непротиворечащо на уредбата в ЗЖТ. В процес на обсъждане и приемане е законопроект за изменение и допълнение на ЗМПВВПРБ, част от които (такси и др.) ще имат отношение и към комбинирания транспорт, когато товарите се обработват чрез пристанищен терминал.

Сред подзаконовите нормативни актове в материята, уреждаща или свързана с комбинирания транспорт, се откроява нарочната Наредба № 53 от 2003 г. за комбинираните превози, която е единственият нормативен акт за по-цялостна уредба на комбинирания транспорт (ползваща понятието комбиниран превоз). Наредбата е приета преди равноправното членство на страната в ЕС и не е изменяна от нейното приемане преди над 17 г., което не е типично за голямата динамика на промени в нормативните актове у нас.

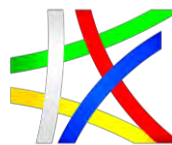
В няколко други наредби се засяга много по-периферно, като се срещат позовавания на комбиниран/ интермодален/ мултимодален, в повечето случаи без дефиниции или препратки към определянето им в закон или Наредба № 53, което не способства за яснота и последователност при прилагането им.

В обобщение прегледът на уредбата на комбинирания транспорт показва изолираност и ограничението ѝ до два закона и наредбата от 2003 г.

От направения кратък преглед на основни международни спогодби и някои от двустранните междуправителствени споразумения, по които страна е Република България, касаещи и комбинирания транспорт е видно, че в международен план темата за комбинирания транспорт и мерки за неговото ползване и разширяване е поставена преди десетилетия, като става видимо по-активна през последните 20 години. Поради характера на тези договори, установените в тях правила имат приложение между страните по тях, като за всеки договор от значение е начинът, по който е определен комбинираният транспорт/превоз.

3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО

Въз основа на извършения преглед на националната нормативна уредба на комбинирания транспорт в първата част на Доклад № 4 в следващата му част са направени конкретни предложения



за промени в основните закони и подзаконовни нормативни актове с цел общо подобряване и постигане на известно съответствие.

Съобразно заданието на възложителя, при това са съобразявани и установените като приложими у нас мерки в разгледаните в Доклад № 3 осем държави членки на ЕС, за някои от които е направен опит да бъдат подходящо включени на ниво нормативен акт. Както и в много други сфери, към прилагането на добри практики и опит на други държави и национални законодателства изразеното мнение е, че трябва да бъде подхождано внимателно и с подходящо адаптиране съобразно националните особености, спецификите на останалата уредба и различни по характер условия (икономически, географски, природни и т.н.). В противен случай възприемането дори на считаните за много добри нормативни решения в други държави крие рискове най-малкото от формално и по същество неефективно с оглед на практиката отразяване.

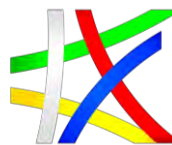
В доклада е коментиран като въпрос от концептуално значение дали базовата уредба на комбинирания транспорт, който в много документи се определя като отделен вид транспорт редом с автомобилния, железопътния, въздушния и морския/вътрешноводния, да бъде в един от законите за уредбата на отделен вид транспорт (железопътния). Изразено е мнение, че ако се възприеме за необходимо извършването на цялостна реформа на нормативната уредба на комбинирания транспорт добра практика е изготвянето на концепция, въз основа на която да се разработи проект на отделен закон за комбинирания транспорт или за по-цялостно преуреждане на законовата уредба (при което отново се постигне съгласуваност с уредбите на останалите закони с отношение към материята).

Предлагането на изменение на ниво закон или акт на Министерския съвет трябва да бъде подкрепено с предварително направени разчети и съпроводено с изготвена предварителна оценка на въздействието, за да се определи очакваният ефект от приемането и прилагането, колко това би струвало и как би се отразило на публичния бюджет и/или на засегнатите лица. Това е работа извън обхвата на изпълнението по дейност № 4, но е от принципно значение за последващи действия.

Изрично е подчертано, че предложените промени в тази част на доклада са работни, те подлежат на дискусии с цел подобряване и постигане на съгласие. Също така се основават на водещото разбиране, че към момента не е препоръчително да се предприемат съществени реформи в нормативната уредба на комбинирания транспорт, тъй като на ниво ЕС има предстоящи законодателни промени с особено значение за транспорта, особено автомобилния и комбинирания, чрез актовете от „пакета Мобилност“, висящото предложение за промени на Директива 92/106 и новият Регламент (ЕС) 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози. В зависимост от тях държавите членки ще дължат в следващия период от година – две транспониране на относимите изисквания в националните си законодателства, а регламентите ще имат пряко приложение и ще изискват съобразяване на националните правни уредби с тях по начин да не им противоречат. С оглед на тези принципни положения екипът се обедини около разбирането, че предлаганите изменения и допълнения в нормативни актове, уреждащи или с отношение към комбинирания транспорт, не са с характер и предназначение за цялостна реформа на уредбата на тази материя в България.

В доклада е подчертано разбирането, че за да се предложи цялостна реформа на уредбата на комбинирания транспорт, включително отделен закон за комбинирания транспорт, е необходимо да има първо постигнато съгласие по изготвена концепция, след което да се премине към конкретно разработване на законопроект.

За да се оцени има ли проблеми и какви при прилагането на нормативната уредба е проучено мнението на заинтересованите страни по проекта и получените от тях и от други представители на бизнеса отговори са систематизирани и подробно обсъдени. Установено е, че повечето отговорили визират наличие на проблеми в нормативната уредба, но това е формулирано доста общо, без достатъчно насочване къде или в какво се изразяват (например липса на законодателство в областта



на мултимодалния/ интермодалния транспорт; липса на законодателни гаранции за еднакъв достъп до пристанищни услуги на търговци и спедитори; липса на действаща специална нормативна база, регламентираща мултимодалния/ интермодалния транспорт на национално и международно ниво). Подобно по-общо е отговорено и на въпроса за възможностите за преодоляване на описаните съществуващи пречки за осъществяването на комбинирания транспорт в България или не е даден никакъв отговор.

От изложените изходни съображения, направените в Доклад № 4 предложения целят подобряване и най-вече синхронизиране на действащата нормативна уредба на комбинирания транспорт. Включени са и малко на брой нови моменти, които да покажат начина за реализиране на някои от предложените допълнителни мерки за насърчаване на комбинирания транспорт. В зависимост от това, какво се възприеме като целесъобразно за насърчителни мерки, е възможно да отпаднат някои предложения и/или да възникне необходимост от други промени.

➤ Промени в ЗЖТ

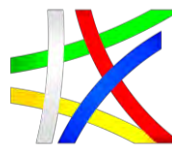
Разбираемо предлаганите промени на ниво закон са съсредоточени в ЗЖТ. Съобразно установеното при анализа на закона, националната дефиниция в чл. 56 от ЗЖТ се различава в известен смисъл от чл. 1 на Директива 92/106 в действащата ѝ редакция, като не е възпроизведено уточнението, че комбинираният транспорт е за превоз на товари между държави-членки, а не вътрешен превоз в рамките на държавата. Но видно от предложените промени, макар и все още работни, тенденцията е това ограничение да бъде изоставено и в тази връзка е изразено мнение, че не е необходимо тепърва да бъде въведено в закона. Поради това относно дефиницията се предлагат малки промени изцяло с цел подобряване в редакционно отношение и повече яснота за разбирането и прилагането. Предлага се досегашният чл. 56 да стане ал. 1 и да се добавят нови алинеи за уточнение на следните съществени моменти: а) че комбиниран транспорт е и когато в неговите рамки изпращачът извършва автомобилен превоз в началния участък за собствена сметка, и/или когато получателят извършва автомобилен превоз за собствена сметка в крайния участък до местоназначението на товара; б) че комбинираният транспорт се осъществява от оператор – спедитор или превозвач, който организира и/или извършва комбинирани превози на товари, както и в) че при комбинирания транспорт всяка част от превоза се урежда от приложимите закони за съответния вид транспорт, освен когато в закон е определено друго. Тези моменти към момента се съдържат в наредбата, но мястото им е в закона.

Следващо предложение е да се възприеме както в закона, така и в останалата нормативна уредба понятието комбиниран транспорт, като за целта в чл. 58 думите „комбинирани превози на товари“ да се заменят с „комбинирания транспорт“, което ще се отрази и на наименованието на наредбата.

Във връзка с Регламент (ЕС) 2020/1056 след приемането на предвидените в него акт за изпълнение и делегиран регламент ще бъде необходимо да се направи по-цялостна преценка дали и доколко уредбата на превозните документи в ЗАП (основно съдържаща се в чл. 50 – 65) и останалите специални закони съответства на новата уредба с оглед въвеждането на електронна информация за товарни превози (eFTI) като „набор от елементи на данни, които са обработвани по електронен път за целите на обмена на регулаторна информация между съответните икономически оператори и между съответните икономически оператори и компетентните органи“ и при необходимост – да се предвидят съответните последващи промени.

➤ Промени в ЗАП и ЗП

Предлаганите основно като допълнения в ЗАП и ЗП кратки промени са свързани помежду си и касаят разширяване на смисъла на общо формулираните забрани по чл. 9, ал. 4 от ЗП за движението на определени МПС/състав от ППС да бъде и като вид насърчителна мярка в случаите, когато



превозът е част от комбинирано съобщение. При предлагането на промените в двата закона стои и съображението тази рамка да не бъде твърде тясна и ограничителна, с оглед осигуряване на възможност на органа за преценка съгласно неговата компетентност. Този подход съответства и на установените добри практики в изследваните в доклад № 3 държави членки, в повечето от които подобните на тези правила се съдържат в нормативен акт, някъде доста по-подробно разписани. Очаква се допълнението в ЗАП, а не само включването в общия ЗП, да допринесе и за повече предвидимост за превозвачите (и водачите на визираните МПС) така, че да планират по-своевременно своята дейност. Не на последно с част от текста се разширява значението, като освен за повишаване на сигурността и безопасността на движението с облекчаване на трафика, с предлаганото изключение от забраната може да се определи и като мярка, пряко насочена в подкрепа на комбинирания транспорт, какъвто характер няма понастоящем.

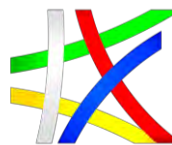
➤ Промени в КТК

Съвсем малка промяна се предлага в чл. 250 от КТК изцяло за постигане на яснота и последователност на понятието комбиниран транспорт/комбиниран превоз, тъй като заглавието на този член „Разширяване на рисковете при комбиниран превоз“ съдържа израза комбиниран превоз. За да не се създава съмнение че това е комбиниран транспорт (тъй като в текста на чл. 250 е визиран и въздушния превоз, който е изключен при комбиниран транспорт) са предложени варианти или за промяна на заглавието, от което да отпадне този израз, или на разпоредбата – за да отговаря на заглавието си.

➤ Промени в подзаконовата уредба - Наредба № 53 от 2003 г.

Тъй като наредбата по чл. 58 от ЗЖТ е основният нормативен акт, съдържащ по-цялостна и комплексна уредба на комбиниран транспорт, е обект на редица предложения за промени за подобряване и актуализиране. Тук е важна уговорката, че част от предлаганите промени зависят от това какво би се променило в ЗЖТ, тъй като подзаконовият акт не трябва да противоречи на нормативен акт от по-висока степен. Като по-съществени може да бъдат посочени следните предложения за промени:

- Наименованието на наредбата да се измени, като „комбиниран превоз“ се замени с „комбиниран транспорт“ за постигане на съответствие със законовото понятие; съответно в редица други разпоредби на наредбата трябва да се направи същото;
- в чл. 1 да се създаде ал. 2: „(2) Тази наредба не се прилага при превоз на военни товари, техника и войски, независимо от начина на извършване.“, за по-ясно определяне на приложното поле и непротиворечие със специалния ред, по който се извършват военните превози чрез изричното им изключване;
- чл. 2 да се приведе в съответствие с чл. 56 от ЗЖТ за избягване на разминаване и несъответствие със закона, по чието прилагане е издадена наредбата и ал. 2 да отпадне поради преместването ѝ в закона;
- в чл. 3 да се създаде ал. 2, че при комбиниран транспорт на опасни товари се спазват изискванията на приложимото законодателство, за подчертаване на допълнителните изисквания в случаите на опасни товари в комбиниран транспорт и за съответствие със съответните закони и наредби, които ги уреждат;
- в чл. 9, ал. 3 да се добави уточнение дали превозвачите получават документа или той се получава от шофьора (водача на МПС), нает от превозвача, който може да е фирма или друго лице;
- в чл. 13 уточняващи промени за съответствие с КТК и ЗАП, в чл. 14, ал. 1 да се уточни, че превозните документи по чл. 13, ал. 1 се съставят и подписват по реда, определен в приложимия закон, за да има ясно указание за приложимост на изискванията на съответния закон (напр. в чл. 84, ал. 1 от ЗЖТ изискванията към съдържанието на товарителницата са



много подробно и пунктуално посочени и със сигурност именно те трябва да бъдат спазвани, когато в комбинирания транспорт има участие на железопътен превоз; при автомобилните превози задължителните изисквания към съдържанието на товарителницата са определени в чл. 53, ал. 1 от ЗАП с възможност страните да включват и други данни, а към коносамента – в чл. 110 от КТК); добавя се нова алинея относно издаването на превозния документ и в електронна форма при спазване на Регламент (ЕС) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година относно електронната информация за товарни превози.“ Последното е важно, тъй като и в момента има такава възможност - напр. електронната товарителница по чл. 80, ал. 2 и чл. 83, ал. 5 от ЗЖТ, с новия § 2а от ДР на ЗАП, който касае заявленията пред ИААА, също се въвежда електронна форма. Това е и в изпълнение на новия Регламент (ЕС) 2020/1056 (като последица от същия вероятно ще бъдат необходими и значително повече промени, включително в специалните закони);

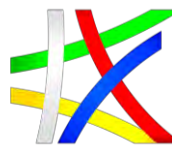
- в чл. 19 ал. 3 да се отмени, тъй като няма забрана плащанията да бъдат и във валута, както и с цел да не се затрудняват излишно съответните лица;
- в § 1, т. 4 от ДР дефиницията на понятието „превоз за собствена сметка“ да отпадне, ако се възприеме предложението за добавянето на дефиниция в ЗЖТ, а ако не се приеме е предложена редакция с препратка към ЗАП за постигане на понятийно съответствие;
- в § 1, т. 6 от ДР думите „е упълномощено да получи товара“ да се замени с „получава товара лично или от упълномощено лице“, така че да не се изключва на първо място възможността за лично получаване на товара, което трябва да е правилото, упълномощаването винаги е възможност;
- в § 2 да се добави ал. 3 относно изискванията към начина на изготвяне и представяне на информацията да се определят от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Това е във връзка със значението на осигуряването на пълна, последователна и актуална информация, която е важна за управлението на процесите. Тъй като се очаква нейната роля все повече да се засилва (включително има предложения в тази посока и за промени в Директива 92/106) би било добре да бъде изготвен модел, който да се следва, за да се улесни обработката, систематизирането и ползването на данните.

Освен в Наредба № 53 от 2003 г. малки по обем промени са предложени и в няколко други наредби основно с цел постигане на по-добро понятийно съответствие.

4. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛАГАНИТЕ НАЦИОНАЛНИ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРИЯ ТРАНСПОРТ И ОЦЕНКА НА ТЯХНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ

За изготвянето на тази част на Доклад № 4 екипът извърши преглед на значителен обем информация и документи за установяване на основните национални мерки, прилагани до момента за стимулиране на комбинирания транспорт. В резултат на това установените мерки са систематизирани в няколко групи и представени последователно като:

Нормативно установени мерки са: а) **освобождаването от пътните такси** по чл. 10 от ЗП съгласно чл. 10ж от същия закон. Мярката е въведена през 2015 г., като за Тол таксите реално приложение има едва от 1 март т.г.; б) **разпределянето на инфраструктурния капацитет с приоритет** за транзитните железопътни превози, комбинираният превоз транзит през България и превозите в международно съобщение, съгласно чл. 32, ал. 1, т. 3 от ЗЖТ (което е оценено, че реално е без практическо значение и в този смисъл няма характер на същинска ефективна мярка); в) **намаляване на ставките** за влакилометър и брутотонкилометър за комбинирани превози с блок-влакове с 10 % и за превози на товарни автомобили с блок-влакове – с 30% съгласно т. 9 от Методиката за изчисляване на инфраструктурните такси, събирани от управителя на железопътната



инфраструктура. Не са установени нормативно въведени мерки за подкрепа на комбинирания транспорт, когато в него участва вътрешноводен или морски превоз.

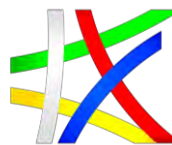
Други мерки за насърчаване на комбинирания транспорт (с ненормативен характер) – тук се включват разнородни по характер мерки, които нямат нормативно установен характер, доколкото са въведени или се прилагат по силата на актове с административен, вътрешно-управленски или бизнес характер (въпреки че за някои основанията е именно в нормативен акт) или друго.

В зависимост от начина им на определяне и/или въздействие мерките имат технически, финансов, административен, организационен характер, в повечето случаи са комплекс с проявление на две или повече характеристики. Част от тези мерки не са с пряка и/или единствена цел насърчаване развитието на комбинирания транспорт, а ефектът (по отношение на комбинирания транспорт) е косвен и допълнителен по проявление. Тук може да бъдат посочени проектите, финансирани от ЕС или други подобни източници, от значение за развитието на комбинирания транспорт, като са посочени редица конкретни проекти във всяка от основните области - морския и вътрешно-воден транспорт и пристанища за обществен транспорт, пътната и железопътната инфраструктури.

На следващо място в доклада е представена подробна информация за използване на възможностите на концесията като основна форма на публично-частно партньорство, включително за обекти на транспортната инфраструктура, като са представени действащите концесии в областта на транспорта, очакванията за предстоящи концесии и е отделено конкретно внимание на концесията за обект ИМТ Пловдив. Очакванията са, че на базата на значителния опит на МТИТС от прилагането на законодателството за концесиите ще продължи използването на възможностите за осигуряване на инвестиции и професионално опериране на транспортната инфраструктура от частни икономически субекти, включително в обекти, пряко свързани с комбинирания транспорт.

Отделено е внимание на актовете на управителите на железопътната и пристанищната инфраструктури, на случаите на финансиране изграждането на ИМТ с публични средства (без средства от ЕСИФ или в допълнение на такива средства) и др.

В обобщение, прилаганите през последните 20 г. мерки за насърчаване развитието на комбинирания транспорт у нас или имащи ефект в тази посока са с различен интензитет, ефективност, обхват и въздействие. Общата оценка на мерките, свързани с намаления на инфраструктурните такси, в цялост и поотделно е, че не са достатъчно ефективни за развитието на пазара за комбиниран транспорт в страната. Въпреки че имат пряко финансово изражение за лицата в случаите, когато са приложими, ефектът е практически пренебрежим, тъй като имат вторичен характер за намаляване на разходите при осъществяването на комбинирани превози и са приложими при наличието на развит пазар на такива услуги. За да бъдат ефективни подобни мерки е необходимо на първо място да бъде изградена/ модернизирена инфраструктурата за комбиниран транспорт. Няма установени ненормативни мерки с изцяло национално значение и ресурси за осъществяване през последните 10 години, прилаганите до момента основно разчитат на финансиране от ЕСИФ на ЕС и подобни финансови източници за изграждане на ИМТ и други елементи на транспортната инфраструктура. Изпълнението на оперативните програми в транспортния сектор е от ключово значение за развитието на пазара за комбиниран транспорт в страната. Общата оценка от реализираните проекти за проектиране, изграждане и модернизация или реконструкция на транспортна инфраструктура и нейни елементи по видовете транспорт, основно финансирани със средства от ОПТТИ 2014-2020 и национално съфинансиране е положителна и изключително важна, тъй като допринася за изграждането на основна инфраструктура, която е база, за да се прилагат и други мерки за развитие на комбинирания транспорт, респективно да има ефект от тях. Въпреки досегашните усилия и наличието на резултати, все още този процес е далеч от завършване и работата трябва да продължи през следващите години, включително максимално да се използват



възможностите на оперативните програми през новия период, допълнени с други източници на финансиране и модели на работа.

5. ПРЕГЛЕД НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО, СВЪРЗАНО С ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

С Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. нееднозначно е констатирана необходимост от действия за развитие на комбинирания транспорт, съсредоточени в стратегически приоритет 3. „Развитие на интермодален транспорт“ с формулирани цели: 1) изграждане и развитие на интермодални терминали и 2) конкретни цели с мерки - изграждане на ИМТ от ДП НКЖИ, управлявани от интермодални оператори, използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия, изпълнение на проекти за ИМТ, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа, развитие на логистичната инфраструктура, специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.

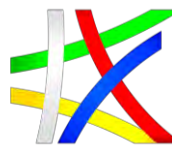
И занапред водещо значение ще имат действията за изграждане и модернизация на базовата и специализирана инфраструктура, останалите мерки, макар и важни, са допълнителни и техният ефект би се проявил при наличие на базовите условия за реализиране на комбинирания транспорт. Съществена част от мерките за насърчаване на комбинирания транспорт, както съществуващи и прилагани, така и допълнителни такива, произтичат от актове и изисквания на ЕС към държавите членки, това ще продължи като основен подход и през следващите години.

Считаните за подходящи към момента за въвеждане у нас в средносрочен план допълнителни мерки след дискусия със заинтересованите страни и получаването на обратна връзка ще бъдат включени в проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

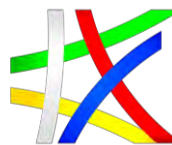
VI. SWOT АНАЛИЗ

SWOT анализът обобщава анализ на силните и слабите страни, благоприятни възможности и заплахи за комбинирания транспорт. Силните и слабите страни се характеризират като вътрешна за комбинирания транспорт среда, които пряко зависят от решенията, взимани в самия подсектор, а възможностите и заплахите са обусловени от външната среда и като правило подсекторът не може пряко да влияе върху тях.

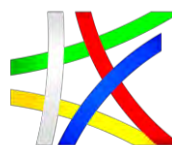
СИЛНИ СТРАНИ	СЛАБИ СТРАНИ
Съществуващата пътна, железопътна и пристанищна инфраструктура за комбиниран транспорт осигурява добро покритие на големите производствени центрове и урбанизирани територии.	Липсват железопътно-автомобилни терминали; функциониращите такива покриват около 1/3 от територията на страната; липсва терминал в София. Проектите за изграждане на нови терминали са или спрени или нямат осигурено финансиране (европейско и национално, включително и финансови инструменти).
Либерализиран железопътен и автомобилен товарен транспорт с множество лицензирани	Частните железопътно-автомобилни терминали не предлагат равнопоставен и



превозвачи, които осигуряват услуги във високо конкурентна среда.	прозрачен достъп. Малко на брой блок влакове за превоз на ИТЕ и липса на публична информация за организирани такива.
Изградени транспортни връзки между пристанищата и железопътната и пътната мрежи.	Недостиг на специализиран подвижен състав за превоз на ИТЕ.
Свободен капацитет на железопътната, пътната и пристанищна инфраструктура.	Много ниска търговска скорост на транзитните блок влакове и дълги престои на граничните преходи.
	Техническите параметри на морските пристанищни контейнерни терминали не позволяват обработка на големи контейнеровози и на повече от един контейнеровоз едновременно. Механизацията за претоварване в пристанищата е остаряла и с ниска производителност; ниско качество и ефективност на железопътните услуги и тези на морските пристанища.
	Преките разходи за комбиниран транспорт от врата до врата, вкл. претоварване, на разстояния по железница под 550 км са по-високи от тези за автомобилен транспорт.
	Липса на логистични центрове/товарни селища за комбиниран транспорт, предлагащи условия за различни товари, популяризирани сред малките и средни производствени предприятия.
	Липса на информационна/ ИТ обезпеченост – работещи информационни канали (EDI, blockchain) между пристанища, интермодални терминали, контейнерни линии, митница (държавни институции), складове, превозвачи и използване на интелигентни транспортни системи.
	Липса на координация и синергия на усилията между всички заинтересовани страни за координирано управление и развитие на комбиниран транспорт в България.
	Недостатъчен административен капацитет на всички заинтересовани страни за използване възможностите на финансовите инструменти, безвъзмездна финансова помощ и държавните



ВЪЗМОЖНОСТИ	ЗАПЛАХИ
Устойчив ръст на външния стокообмен на страната в натурално изражение и потенциал за привличане на 4 до 8 млн. т /год. товари в направления внос, износ и транзит от автомобилния към комбинирания транспорт.	помощи за реализация на Националния план за развитие на комбинирания транспорт. Ограничен вътрешен пазар и производствен сектор, основан на малки и средни предприятия, които генерират малки обеми продукция, изискващи групиране на товарите. Нисък дял на товарите, които могат да се транспортират с контейнери.
Стабилно развитие на контейнерния морски транспорт през последното десетилетие.	Завършването на проектите за АМ и скоростни пътища и изоставането в проектите за модернизация на железопътните линии за комбиниран транспорт ще направи автомобилния транспорт още по-конкурентноспособен.
Постигане на оперативна съвместимост по железница и внедряването на ИТС ще допринесе за намаляване на разходите на железопътните превозвачи.	Модернизацията на железопътните линии в Румъния по направлението изток – запад и липсата на инвестиции по направленията към България възпрепятстват развитието на международните комбинирани превози по тези направления.
Модернизацията на железопътните линии в Сърбия и Турция и изграждането на ИМТ в Турция ще повиши конкурентоспособността на комбинираните превози от и за Турция.	Забавяне изпълнението на проектите за модернизация на пристанищните терминали.
В процес на изпълнение е проект за удълбочаване на каналите към пристанище Варна, което ще доведе до възможности за повишаване на ефективността за обработка на контейнери.	Преобладаващата част от функциониращите индустриални и новоизграждащите се логистични зони не са свързани с железопътната мрежа. Липса на координирани действия между „Национална компания индустриални зони“ ЕАД и ДП НКЖИ за свързване на новоизграждащите се зони с железопътната мрежа.
В процес на изграждане е система за електронен обмен на информация в морските пристанища, което ще доведе до повишаване на ефективността на обработка на ИТЕ.	Съществуващата система за митнически проверки води до трудна прогнозируемост на разходите и времето за преминаване на контейнерите през пристанищата. Бавна и ненадеждна електронна обработка митнически и други документи на ГКПП.
Въвеждане на система, основана на електронни документи, която да замени системата на хартиени документи и печати – Регламент (ЕС)	Силна конкуренция от страна на пристанищата Констанца и Солун.



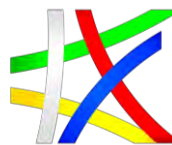
2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година относно електронната информация за товарни превози.	
	Недостатъчни кадри с подходящо образование и квалификация за нуждите на комбинирания транспорт.
	Проектните параметри и техническото състояние на преобладаващата част от железопътната мрежа за комбинирани превози не отговарят на изискванията за ефективни и ефикасни превози. След приключване на проектите, които са в ход или в процес на подготовка 66% от железопътната мрежа за комбинирани превози ще остане с ниски проектни параметри.
	Остарели двустранни гранични спогодби, които възпрепятстват ефективното и ефикасно приемане и предаване на товарните влакове и особено на блок влаковете между контейнерни хъбове.
	Незадоволително навигационно състояние на р. Дунав, в долния и средния участък на река Дунав.
	Горивото за вътрешно водно плаване се облага с акциз в България, което оскъпява транспорта по вътрешните водни пътища и кара превозвачите да зареждат гориво в други страни, като Румъния, например, където няма облагане.

VII. ПАКЕТ ОТ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г.

Съгласно Методологията за стратегическо планиране в Република България, „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ ще се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Планът ще е оперативния документ за осъществяване на националната стратегия. В тази връзка Националният план представлява пакет от мерки, които допринасят за изпълнението на следните стратегически приоритети, стратегически цели, конкретни цели и мерки от Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.:

Стратегическа цел 1. Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор

Стратегически приоритет 1. „Ефективно поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура“



Цел 1: Въвеждане на механизми за покриване на разходите за инфраструктура от ползвателите на принципа „потребителят плаща“

Мерки: М-М-1.1 - Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост;

М-Р-1.1 - Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост.

Цел 2: Използване на други източници на финансиране на транспортната система. Ефективно усвояване на средствата от европейските фондове

Мерки: М-М-2.1 - Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС;

М-Р-2.1 - Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС;

М-И-2.1 - Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличаване трафика върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите;

М-Ж-2.5 - Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав.

Цел 3: Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство

Мерки: М-М-3.1 - Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища;

М-Р-3.1 - Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища;

М-Т-3.1 - Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура.

Цел 4: Оптимизиране на транспортната инфраструктура от гледна точка на поддържането, модернизацията и развитието

Мерки: М-Ж-4.2 - Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура;

М-Т-4.2 - Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година;

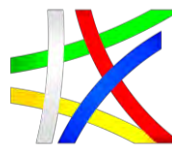
М-М-4.4 - Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура;

М-Р-4.4 - Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура.

Стратегически приоритет 2. „Подобряване на управлението на транспортната система“

Цел 5: Внедряване на интелигентни транспортни системи

Мерки: М-М-5.1 - Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4;



М-Р-5.1 - Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018);

М-И-5.1 - Изграждане на интегрирана интермодална информационна система.

Цел 6: Внедряване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт

Мерки: М-Ж-6.1 - Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР);

М-Ж-6.2 - Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.

Цел 7: Повишаване на институционалния капацитет

Мярка: М-И-7.1 - Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози.

Стратегически приоритет 3. „Развитие на интермодален транспорт“

Цел 8: Изграждане и развитие на интермодални терминали

Мерки: М-Ж-8.1 - Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;

М-М-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;

М-М-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура;

М-Р-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;

М-И-8.1 - Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар

М-Р-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура;

М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.

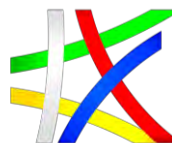
Цел 9: Подобряване на свързаността на терминалите с националната транспортна мрежа - наличност, параметри и качество на инфраструктурата

Мярка: М-Ж-9.1 - Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел.

Стратегически приоритет 5. „Намаляване на потреблението на горива и повишаване на енергийната ефективност на транспорта“

Цел 13: Подобряване структурата на автопарка в автомобилния транспорт, подвижния състав в железопътния, въздухоплавателните средства, морския и речния флот

Мярка: М-Ж-13.1 - Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.



Цел 14: Подобряване на качеството и параметрите на инфраструктурата (пътна, железопътна, летища, пристанища)

Мярка: М-Ж-14.1 - Рационализиране на железопътната мрежа.

Стратегическа цел 2. „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“

Стратегически приоритет 6. Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство

Цел 16: Модернизация и изграждане на липсващи пътни и железопътни отсечки по направленията на TEN-T мрежата

Мярка: М-Ж-16.2 - Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;

Мярка: М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Цел 17: Изграждане, модернизация, рехабилитация на пътища по-нисък клас, осигуряващи свързаност с TEN-T мрежата

Мярка: М-Ж-17.1 - Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори

М-И-17.1 - Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема;

Стратегически приоритет 7. „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“

Цел 24: Подобряване на регионално ниво на достъпа до националната транспортна мрежа и транспортните коридори

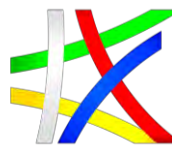
Мерки: М-Ж-24.1 - Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони;

М-М-24.1 - Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива;

М-Р-24.1 - Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива;

М-М-24.2 - Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали;

М-Р-24.2 - Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.



1. ДОПУСКАНИЯ ПРИ ИЗГОТВЯНЕТО НА ПАКЕТА ОТ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г.

При изготвянето на пакета от мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. са взети предвид някои външни фактори, които биха имали отражение спрямо обхвата и размера на настоящия пакет от мерки, а именно:

- Проектите в процес на изпълнение и планираните проекти за програмния период 2021 - 2027 г., за развитие на железопътната и пътната инфраструктура в обхвата на TEN-T мрежата на територията на България ще бъдат успешно приключени в периода до 2027 г.;
- Проектите за изграждане на интермодален терминал „Свободна зона – Русе“ и изграждане на интермодален терминал Варна, под местността „Максуда“ ще бъдат изпълнени в предвидените срокове;
- Правителството на Република България ще предприеме действия за повишаване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт в сравнение с автомобилния товарен транспорт и за прехвърлянето на товари от автомобилния към другите видове транспорт.

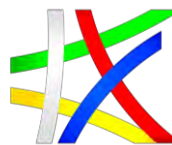
Допълнително при изготвянето на обхвата на всяка една от предложените мерки са направени следните допускания:

- Всички мерки, включващи предпроектни проучвания, ще бъдат финансирани в рамките на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.;
- Всички мерки, включващи инвестиции, ще бъдат финансирани 50% от Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. или Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г. и 50% - чрез финансови инструменти и частни средства;
- Всички мерки ще бъдат изпълнени в посочените за всяка от тях срокове за реализация с оглед недопускане на нарушаване на изпълнението на общия пакет от мерки;
- Пакетът от мерки обхваща отстраняването на констатираните слаби страни в изготвения SWOT анализ. Там, където за констатирана слаба страна не е необходимо обособяването на отделна мярка, са изготвени съответни препоръки към Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

2. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ОРГАНИЗАЦИОННИ И АДМИНИСТРАТИВНИ ВЪПРОСИ

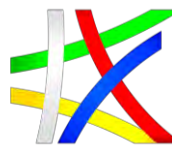
Тази група мерки, условно наречена Група мерки 1 „Организационни и административни въпроси“, включва конкретни мерки за отстраняване на следните констатирани слаби страни в изготвения SWOT анализ:

- **Много ниска търговска скорост на транзитните блок влакове и дълги престои на граничните преходи;**
- **Липса на координация и синергия на усилията между всички заинтересовани страни за координирано управление и развитие на комбинирания транспорт в България;**
- **Недостатъчен административен капацитет на всички заинтересовани страни за използване възможностите на финансовите инструменти, безвъзмездна финансова помощ и държавните помощи за реализация на Националния план за развитие на комбинирания транспорт.**



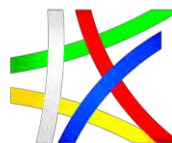
В обхвата на група мерки 1 „Организационни и административни въпроси“ са предложени три конкретни мерки с подробно описани дейности, отговорни институции, срокове за реализация и очаквани резултати от изпълнението на всяка една мярка.

Мярка 1.1	Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по формиране и действие на Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Основните задачи в работата на Координиращия орган/Консултативния съвет включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Провеждане на държавната политиката за развитие на комбинирания транспорт;2. Мониторинг, динамично регулиране и отчитане на постигнатите резултати от изпълнението на Националния план за развитие на комбинирания транспорт;3. Диалог и сътрудничество със заинтересованите страни;4. Подготовка на предложения за промяна на нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт;5. Предприемане на мерки за стимулиране и прилагане на научните изследвания в областта на комбинирания транспорт;6. Предприемане на мерки за развитие на магистърски програми в областта на комбинирания транспорт;7. Подготовка на предложения за схеми и мерки за намаляване на разходите за комбиниран транспорт;8. Подготовка на предложения за схеми и мерки за оптимизиране и рационализиране на процедурите при обработване на товари;9. Подготовка на предложения за предприемане на действия при кризисни ситуации.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТИТС <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	Неприложимо
Срок за реализация на мярката	<i>Начало на мярката – до края на 2021 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i>
Очаквани резултати	Сформиран и работещ Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта,



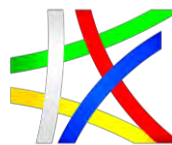
	информационните технологии и съобщенията.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Провеждането на политиката в областта на транспорта и в частност - на комбинирания транспорт в ЕС, е в режим на споделена компетентност с държавите членки, като всяка една държава членка има и собствена транспортна политика, включително и в областта на комбинирания транспорт и институции, които провеждат политиката в тази област.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията е централен едноличен орган на изпълнителната власт в Република България, който провежда държавната политика в областта на: транспорта; развитието на пътната инфраструктура, съвместно с министъра на регионалното развитие и благоустройството; информационните технологии и електронните съобщения; пощенските услуги. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и представлява Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Министърът упражнява правомощията си в съответствие с Конституцията и законите на страната. Не е необходимо да се заделя допълнителен финансов ресурс в бюджета, за създаването на администрация, която да се занимава целево с комбинирания транспорт. В Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. е предвидено създаване на „административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози“⁴. Към момента не се предлага създаването на нова административна структура, което може да бъде, напр., нова изпълнителна агенция – второстепенен разпоредител към министъра, тъй като би била с по-нисък ранг и с по-малко възможности за управленски решения. Такава институция би била подходяща при по-напреднал етап на изградена система на комбиниран транспорт.</p> <p><i>Правно основание - чл.45, ал.1 от Закона за администрацията, с цел прозрачност, координация и ефективност на процесите по изпълнение на Националния план за развитие на комбинирания транспорт, към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да се създаде експертен Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт като експертно консултативно звено със съвещателни функции. Той ще работи на обществени начала, чрез партньорство на всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт.</i></p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<p>✚ М-И-7.1 - Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози.</p>

Мярка 1.2	Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в
------------------	--

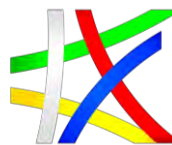


	области, касаещи развитие на комбинирания транспорт
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Оценка на недостига в административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт;2. Оценка на нуждите от обучение за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт;3. Организиране и провеждане семинари/ обучения за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт;4. Организиране и провеждане на семинари/обучения и посещения на място в страни от ЕС по следните основни теми:<ul style="list-style-type: none">- Административна уредба за прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и използване на средства от Европейския съюз в областта на комбинирания транспорт;- Схеми на финансиране в сектор „Транспорт“ за програмен период 2021 - 2027 г., включващи използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз;- Научени уроци и добри практики при използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз в сектор „Транспорт“ в държави членки на ЕС.5. Изготвяне на наръчници за кандидатстване за финансиране и управление на проекти за развитие на комбинирания транспорт, чрез прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз през програмния период 2021-2027 г.6. Структуриране и провеждане на „Академия за комбиниран транспорт“, съвместна инициатива на Стопански факултет на Софийски Университет „Св. Климент Охридски“¹³ и МТИТС.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none">- МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт

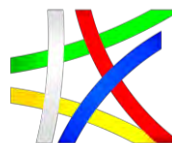
¹³ https://www.uni-sofia.bg/index.php/bul/universitet_t/fakulteti/stopanski_fakultet/katedri_i_akademichen_s_stav/katedri/ikonomika_i_upravlenie_po_otrasli



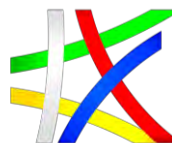
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет – 1 500 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител – до края на 2021 г.</i></p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2022 г.</i></p>
Очаквани резултати	<ul style="list-style-type: none">- Проведени семинари/обучения за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт и обучени идентифицирани заинтересовани страни;- Проведени семинари/обучения и посещения на място за повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз, при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт и обучени идентифицирани заинтересовани страни;- Изготвени наръчници за кандидатстване за финансиране и управление на проекти за развитие на комбинирания транспорт, чрез прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз за програмен период 2021-2027 г.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Използването на техническа помощ за изграждането и повишаването на административния капацитет е мярка, в държави членки на ЕС на основание на Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета. Добрите практики на Полша и Чехия, които са използвали средства от структурните фондове на Европейския съюз биха могли да бъдат адаптирани в България. В този смисъл Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. ще подпомага действия, които са необходими за ефективното администриране и използване на тези фондове, с оглед постигане целите на Споразумението за партньорство и целите на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. В Германия федералното правителство подкрепя комбинирания транспорт и укрепването на интермодалната транспортна система например чрез насоки за финансиране, но чрез използване предимно на национални публични средства.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от	<p>Чл. 4, параграф 2, б. в, ж, з, чл. 93, чл. 170-171, чл. 174-175 ДФЕС.</p> <p>Програмен период 2014-2020 г. - Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за</p>




<p>законодателството на ЕС</p>	<p>регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета <i>OJ L 347, 20.12.2013, p. 320–469 – чл.58-59.</i></p> <p>Програмен период 2021-2027 г. - Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите COM/2018/375 final - 2018/0196 - чл.29-32.</p>
<p>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> + М-М-1.1 Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост; + М-Р-1.1 Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост; + М-М-2.1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС; + М-Р-2.1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС; + М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; + М-Т-4.2 Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година; + М-М-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура; + М-Р-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура; + М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; + М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; + М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; + М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; + М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; + М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.
<p>Мярка 1.3</p>	<p>Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт</p>



Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по подготовката на предложения и приемане на промени на законодателството на Република България в областта на комбинирания транспорт, имащи за цел стимулиране на развитието му. Промените целят да адресират на национално ниво, правната уредба на новоприети актове на вторичното право на ЕС в областта на транспорта, вкл. и в областта на комбинирания транспорт, както и усъвършенстване на националното законодателство, благоприятстващо развитието на комбинирания транспорт. Основните задачи по тази мярка включват подготвяне на промени в следните нормативни актове:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Закон за железопътния транспорт;2. Закон за автомобилните превози;3. Закон за пътищата;4. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата в Република България и Кодекс за търговското корабоплаване;5. Наредба № 53 от 2003 г.;6. Други, ако се установи необходимост, или за съответствие с промените в посочените по т. 1-5 нормативни актове. <p>В случай, че се възприеме изготвянето на проект на Закон за комбинирания транспорт, преди конкретната работа по законопроекта добра практика е да се изготви концепция за неговата уредба, която да бъде подкрепена от повечето от заинтересованите страни. В този случай ще бъде необходимо изготвянето и на пълна предварителна оценка на въздействието от приемането на новия закон. В зависимост от това, как ще бъдат оформени промените в законите, ще бъдат необходими и частични предварителни оценки на въздействието на всеки законопроект, съгласно чл. 18а и сл. от Закона за нормативните актове.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none">- МТИТС, Министерски съвет, Народно събрание <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	Неприложимо
Срок за реализация на мярката	<p><i>Начало на мярката</i> – до края на 2021 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – постоянен</p>
Очаквани резултати	Нормативна уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт, допринасяща за стимулиране развитието на комбиниран транспорт; привеждане в съответствие с относимите актове на ЕС (включително очакваните промени в Директива 92/106/ЕИО от 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки – ако бъдат приети) и



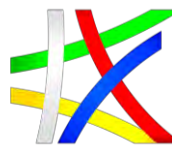
	създаване на необходимите национални условия за прилагане на Регламент 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози, включително преглед и изменения в уредбата на превозните документи.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Провеждането на политиката в областта на транспорта и в частност на комбинирания транспорт се осъществява от съответното отговорно министерство във всяка държава, като за ефективното изпълнение на инвестиционните проекти по оперативните програми, финансирани от европейските фондове, се създават и междинни звена, които подкрепят бенефициентите в процеса на подготовка и изпълнение на проектите. Държавните структури работят в активно сътрудничество с неправителствени професионални организации.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175 ДФЕС.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	 М-И-8.1 Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар.

В рамките на група мерки 1 „Организационни и административни въпроси“ е препоръчително да се преразгледат и при необходимост да се актуализират всички двустранни споразумения за гранични преходи между Република България и съседните страни.

3. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ВЪПРОСИ И ПОДПОМАГАНЕ НА УСЛУГАТА

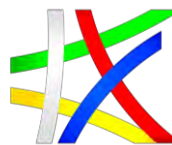
Тази група мерки, условно наречена Група мерки 2 „Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата“, включва конкретни мерки за отстраняване на следните констатирани слаби страни в изготвения SWOT анализ:

- **Частните железопътно-автомобилни терминали не предлагат равнопоставен и прозрачен достъп;**
- **Малко на брой блок влакове за превоз на ИТЕ и липса на публична информация за организираните такива;**
- **Недостиг на специализиран подвижен състав за превоз на ИТЕ;**
- **Преките разходи за комбиниран транспорт от врата до врата, вкл. претоварване, на разстояния по железница под 550 км са по-високи от тези за автомобилен транспорт;**
- **Липса на информационна/ ИТ обезпеченост – работещи информационни канали (EDI, blockchain) между пристанища, интермодални терминали, контейнерни линии, митница (държавни институции), складове, превозвачи и използване на интелигентни транспортни системи**



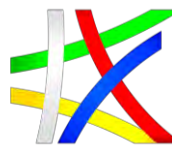
В обхвата на група мерки 2 „Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата“ са предложени седем конкретни мерки с подробно описани дейности, отговорни институции, срокове за реализация и очаквани резултати от изпълнението на всяка една мярка.

Мярка 2.1	Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изследване на международни релации за комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за потенциала на развитие на международни релации за комбиниран транспорт: България - държави членки на ЕС; България - Русия; Европа - Каспийски регион; Европа - Близък изток и др.; 2. Проучване и оценка на стратегически инвестиционни проекти по протежение на изследваните международни релации; 3. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за участие в двустранни и многостранни договори за извършване на превози по международните релации; 4. Изследвания, с оглед постигане на по-голяма ефективност и ефикасност на процедурите по обработване на товари; 5. Приоритизиране на международните релации и интересите на заинтересованите страни.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 500 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2023 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2024 г.</p>
Очаквани резултати	<ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвени прогнози за потенциала на развитие на международни релации за комбиниран транспорт: България-държави членки на ЕС; България-Русия; Европа-Каспийски регион; Европа-Близък изток и др.; 2. Определен приоритет на международните релации, с оглед на интересите на заинтересованите страни.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на	<p>Някои от държавите членки на ЕС предоставят подкрепа за проучвания, свързани с развитието на интермодалния транспорт за конкретни проекти. Например, във Франция е финансирано проучване на възможностите за използване на комбиниран транспорт. В Австрия са извършени проучвания</p>

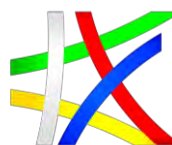


мярката	и разработени концепции за подготовка на иновативни редовни комбинирани транспортни услуги за комбиниран транспорт по река Дунав. Във Финландия, във връзка с финансиране на проект по Балтийския коридор в Северно море по програма МСЕ (Механизъм за свързване на Европа), са предоставени безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС; Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	Неприложимо

Мярка 2.2	Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по проучване, проектиране и интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Проучване за наличните информационни системи и планираните такива в сектор „Транспорт“ и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт - Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS), Национална БУЛРИС система, Информационна система за управление на влаковата работа (СУВР), Система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS), Национална платформа за електронен обмен на документи (едно гише B2G) и др.;2. Проучване на наличните информационни системи и планираните такива в съществуващите и планираните за изграждане или модернизация терминали и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт;3. Проучване и оценка на необходимите изисквания към интелигентните системи в комбинирания транспорт за целите на контрола и комуникацията между различните административни органи и институции (граничен контрол, митници, НАП, ветеринарен контрол, фитосанитарен контрол, ГДБОП, митническо разузнаване и др.);4. Проучване и оценка за прилагане на необходимите технологични мерки

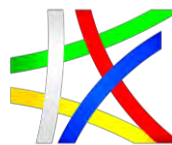


	<p>за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ;</p> <p>5. Определяне на необходимите изисквания за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ;</p> <p>6. Дигитализация на обработката на документи при водния и железопътния транспорт;</p> <p>7. Създаване на информационен портал за комбиниран транспорт;</p> <p>8. Проектиране на информационна система за комбиниран транспорт с осигуряване на гъвкавост и възможности за адаптиране на системата в съответствие с промените на транспортния процес;</p> <p>9. Интегриране на интермодална информационна система.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none">- МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Всички заинтересовани страни в областта на комбиниран транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 2 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2023 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2025 г.</p>
Очаквани резултати	Въведена в експлоатация интегрирана информационна система за комбиниран транспорт.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Франция, в рамките на Многогодишен план за подпомагане на модернизацията за периода 2008-2012 г., финансира създаването на речни информационни услуги и нови технологии. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма „Инфраструктура и околна среда“ 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф2, б. в, ж, з, чл.93,чл. 170-171, чл. 174-175 ДФЕС.</p> <p>Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i></p> <p>ДИРЕКТИВА 2010/40/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 7 юли 2010 година относно рамката за внедряване на</p>

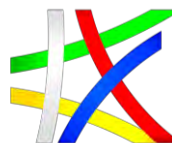


	интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт <i>Обн. Л. ОВ. бр. 207 от 6 Август 2010г.</i>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-М-5.1 Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4; ✚ М-Р-5.1 Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018); ✚ М-И-5.1 Изграждане на интегрирана интермодална информационна система; ✚ М-Ж-6.1 Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР); ✚ М-Ж-6.2 Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.

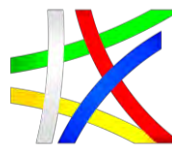
Мярка 2.3	Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за необходимостта от осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт; 2. Определяне на типовете и количествата интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт; 3. Определяне на необходимия бюджет за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт; 4. Определяне на най-ефективна схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт – държавна собственост и отдаване под наем при определени условия; финансова подкрепа при закупуване от страна на заинтересованите страни; използване на финансови инструменти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт



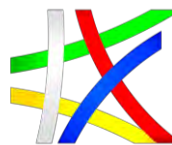
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 1 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2021 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2022 г.</p>
Очаквани резултати	Определена схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>През 2009 г. Чехия осигурява еднократна финансова подкрепа на автомобилните превозвачи за придобиване на интермодални транспортни единици. Други две схеми, обявени през 2019 г. с общо 6,5 млн. евро принос от Кохезионния фонд, са насочени към придобиване на комбинирани транспортни единици, като кандидатите могат да получат подкрепа до 30% от допустимите разходи за проект. Допустимите дейности включват закупуване на нови транспортни единици за континентален комбиниран транспорт, полуремаркета, позволяващи вертикално претоварване, контейнери, сменяеми каросерии или иновационни единици/ технологии.</p> <p>В Австрия, в рамките на Иновационната програма за комбиниран товарен транспорт е предложена финансова подкрепа (до 30% от допустимите инвестиционни разходи) за внедряване на иновативни технологии и за оборудване за комбиниран транспорт (например контейнери, сменяеми каросерии, полу-ремаркета, специално приспособени за комбиниран транспорт и т.н.).</p> <p>От европейския Кохезионен фонд се финансира проект за закупуване на нови платформени вагони за подобряване на контейнерния транспорт в Полша. Проектът включва закупуването от полския железопътен товарен оператор PKP CARGO S.A. на 936 платформени вагона за превоз на контейнери по железопътна линия.</p> <p>Във Франция, чрез Агенцията за екологичен преход се предоставя финансова подкрепа за придобиване на подвижен състав от спедитори, които искат да прехвърлят изцяло или частично товарните потоци от автомобилен към комбиниран транспорт железопътен или речен транспорт.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Член 93 ДФЕС предвижда, че „помощите са съвместими с Договорите, ако отговарят на нуждите от координация на транспорта [...]“. Използваната в тази разпоредба концепция за "координация на транспорта" има значение, което надхвърля простия факт за улесняване на развитието на икономическа дейност. Тя предполага намеса на публичните органи, която има за цел да ръководи развитието на транспортния сектор в общ интерес. Транспортният сектор може да срещне трудности с „координацията“ в икономическия смисъл на понятието, например във връзките между различни транспортни</p>



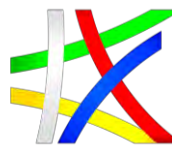
	мрежи.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-2.5 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав; ✚ М-Ж-13.1 Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.
Мярка 2.4	Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по подпомагане на транспортните оператори и превозвачи за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. В зависимост от избраната схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и за осигуряване на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици при извършване на комбиниран транспорт, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Доставка на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт; 2. Доставка на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - В зависимост от избраната схема в рамките на Прединвестиционното проучване - Транспортни оператори и превозвачи <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбиниран транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 35 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Програма Транспортна свързаност 2021-2027 г. - Финансови инструменти - Частни средства <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 42.5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 7.5% - Национално съфинансиране - 40% - Финансови инструменти - 10% - Частно финансиране
Срок за	<i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2023 г.



реализация на мярката	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Очаквани резултати	Подобрена наличност на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>През 2009 г. Чехия осигурява еднократна финансова подкрепа на автомобилните превозвачи за придобиване на интермодални транспортни единици. Други две схеми, обявени през 2019 г. с общо 6.5 млн. евро принос от Кохезионния фонд, са насочени към придобиване на комбинирани транспортни единици, като кандидатите могат да получат подкрепа до 30% от допустимите разходи за проект. Допустимите дейности включват закупуване на нови транспортни единици за континентален КТ, полуремаркета, позволяващи вертикално претоварване, контейнери, сменяеми каросерии или иновационни единици/технологии.</p> <p>В Австрия, в рамките на Иновационната програма за комбиниран товарен транспорт е предложена финансова подкрепа (до 30% от допустимите инвестиционни разходи) за внедряване на иновативни технологии и за комбинирано транспортно оборудване (например контейнери, сменяеми каросерии, полу-ремаркета, специално приспособени за комбиниран транспорт и т.н.).</p> <p>От европейския Кохезионен фонд се финансира проект за закупуване на нови платформени вагони за подобряване на контейнерния транспорт в Полша. Проектът включва закупуването от полския железопътен товарен оператор PKP CARGO S.A. на 936 платформени вагона за превоз на контейнери по железопътна линия.</p> <p>Във Франция чрез Агенцията за екологичен преход се предоставя финансова подкрепа за придобиване на подвижен състав от спедитори, които искат да прехвърлят целия или част от товарните потоци, които генерират от автомобилен към комбиниран транспорт железопътен или шосеен-речен.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Член 93 ДФЕС предвижда, че „помощите са съвместими с Договорите, ако отговарят на нуждите от координация на транспорта [...]“. Използваната в тази разпоредба концепция за "координация на транспорта" има значение, което надхвърля простия факт за улесняване на развитието на икономическа дейност. Тя предполага намеса на публичните органи, която има за цел да ръководи развитието на транспортния сектор в общ интерес. Транспортният сектор може да срещне трудности с „координацията“ в икономическия смисъл на понятието, например във връзките между различни транспортни мрежи.</p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none">✚ М-Ж-2.5 - Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав;✚ М-Ж-13.1 - Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.

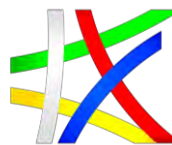



Мярка 2.5	Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Изготвяне на прогнози за трафика за 30-годишен период по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив - София;2. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив - София;3. Определяне на експлоатационна схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив - София;4. Изготвяне на бизнес-планове за всяко едно от направленията и определяне на оптимална финансова схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас -Пловдив - София;5. Изготвяне на типов договор при експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив - София;6. Подготовка и провеждане на конкурс за избор на оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив - София.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТИТС <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет</i> - 1 000 000 EUR <i>Източници на финансиране:</i> Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2023 г. <i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2025 г.
Очаквани резултати	Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София.
Конкретен пример	Във Франция се предоставя помощ за експлоатация на редовни

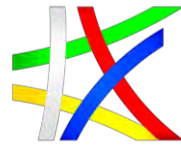


<p>в друга държава за прилагане на мярката</p>	<p>комбинирани транспортни услуги за превоз на стоки 2018-2022 г. Бенефициентите са комбинирани транспортни оператори или транспортни агенти на Европейския съюз, които извършват една или повече редовни комбинирани транспортни услуги между два терминала, разположени в континентална Франция. Тази помощ се разпределя между оператори на комбиниран транспорт, които за редовна услуга прехвърлят интермодални транспортни единици на френска територия, независимо дали извършват операции от шосеен към железопътен, вътрешен воден път или морски транспорт на късо разстояние.</p> <p>В Австрия по програма за развитие на интермодални превози и за насърчаване на комбинирани транспортни проекти по река Дунав се подпомага организирането и разработването на иновативни редовни комбинирани транспортни услуги за контейнери и полуремаркета по река Дунав.</p>
<p>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</p>	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Член 93 ДФЕС предвижда, че „помощите са съвместими с Договорите, ако отговарят на нуждите от координация на транспорта [...]“. Използваната в тази разпоредба концепция за "координация на транспорта" има значение, което надхвърля простия факт за улесняване на развитието на икономическа дейност. Тя предполага намеса на публичните органи, която има за цел да ръководи развитието на транспортния сектор в общ интерес. Транспортният сектор може да срещне трудности с „координацията“ в икономическия смисъл на понятието, например във връзките между различни транспортни мрежи.</p>
<p>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-17.1 Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема; ✚ М-Ж-24.1 Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.

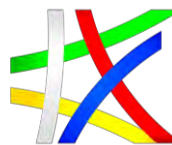
<p>Мярка 2.6</p>	<p>Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</p>
<p>Обхват на мярката</p>	<p>Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата</p>
<p>Кратко описание на мярката</p>	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по въвеждане и пускане в редовна експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив - София, в съответствие с поетите ангажименти от страна на Държавата и избраните оператори.</p>
<p>Отговорни институции за изпълнение на мярката</p>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС - Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-



	София
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет - 750 000 EUR/год. Източници на финансиране - Държавен бюджет Разпределение на бюджета по източници на финансиране: - 100% - Национално финансиране</i>
Срок за реализация на мярката	<i>Избор на изпълнител – до края на 2025 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2028 г.</i>
Очаквани резултати	Редовна експлоатация на блок-влакове по направленията Варна - Горна Оряховица - София и Бургас – Пловдив - София.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Във Франция се предоставя помощ за експлоатация на редовни комбинирани транспортни услуги за превоз на стоки 2018-2022 г. Бенефициентите са комбинирани транспортни оператори или транспортни агенти на Европейския съюз, които извършват една или повече редовни комбинирани транспортни услуги между два терминала, разположени в континентална Франция. Тази помощ се разпределя между оператори на комбиниран транспорт, които за редовна услуга прехвърлят интермодални транспортни единици на френска територия, независимо дали извършват операции от шосеен към железопътен, вътрешен воден път или морски транспорт на късо разстояние.</p> <p>В Австрия по програма за развитие на интермодални превози и за насърчаване на комбинирани транспортни проекти по река Дунав се подпомага организирането и разработването на иновативни редовни комбинирани транспортни услуги за контейнери и полуремаркета по река Дунав.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Член 93 ДФЕС предвижда, че „помощите са съвместими с Договорите, ако отговарят на нуждите от координация на транспорта [...]“. Използваната в тази разпоредба концепция за "координация на транспорта" има значение, което надхвърля простия факт за улесняване на развитието на икономическа дейност. Тя предполага намеса на публичните органи, която има за цел да ръководи развитието на транспортния сектор в общ интерес. Транспортният сектор може да срещне трудности с „координацията“ в икономическия смисъл на понятието, например във връзките между различни транспортни мрежи.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> М-И-17.1 - Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема; М-Ж-24.1 - Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.



Мярка 2.7	Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката има за цел да насърчи преминаването към комбиниран транспорт, чрез частично компенсиране на разходите по претоварване при преминаването от автомобилен/морски към ж/п транспорт и обратно по този начин да направи комбинирания транспорт по-достъпен и конкурентен спрямо автомобилния.</p> <p>Допустими за финансиране разходи: до 30% от разходите за претоварни операции между морски и железопътен транспорт, както и между автомобилен и железопътен транспорт (в първоначалния и/или крайния участък от превоза) при условие, че участъкът по железница е над 80 км.</p> <p>Период на действие на мярката: 7 години след започването на изпълнението на дейностите по мярката.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p>Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерство на икономиката и Министерство на финансите</p> <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>Транспортни оператори и превозвачи</p>
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет – 650 000 EUR/год.</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Национален бюджет - подготовка на програма на Министерство на икономиката, съвместно с Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министерство на финансите</p>
Срок за реализация на мярката	<p><i>Стартиране на мярката - края на 2023 г.</i></p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2030 г.</i></p>
Очаквани резултати	Повишаване конкурентоспособността на комбинираните превози и повишаване на дела на комбинираните превози.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Във Франция са прилагани следните схеми:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Безвъзмездна финансова помощ за SNCF /Френска държавна железница/ (държавна помощ) - помощ на операторите с цел компенсиране частично външната разлика в разходите при преминаването от автомобилен към комбиниран транспорт (76.2 милиона евро през 2001 г. и 16.65 милиона евро през 2002 г.) В сила и отпускана от 1995 г. и действаща до 2003 г.; - От 2003 г. е приложена Оперативна субсидия „coupdepincer” („Помощ за претоварване”) - Система за помощ за оператори на комбиниран транспорт (железопътни, вътрешни водни пътища, морско корабоплаване). Помощта е предвидена за услуги, чието разстояние е най-малко 80 километра. С изключение на транспортирането на отпадъци и градското разпределение. Помощта представлява от 5 до 7% от оборота на операторите, или цената за натоварване и за обработка на товарите от камион на влак, след това от влак на камион е частично покрита от тази помощ; - Френското правителство е изпратило до Европейската комисия за одобрение схема за предоставяне на помощ за периода 2013 г. – 2017 г.



	Тази схема е предназначена за изплащане, при определени условия, на помощ за всеки интермодален транспортен възел за претоварване, на наземен терминал или пристанище, разположено на френска територия.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171 ДФЕС. Държавни помощи чл.107-109 ДФЕС с алтернативна преценка за разработване на: схема с нотификация на ЕК; използване на регламента за групово освобождаване ¹⁴ ; de minimis ¹⁵ . Срокът на прилагане на регламентите за групово освобождаване и de minimis се удължава с три години до 31 декември 2023 г., като ЕК реши да се направят определени целеви корекции на съществуващите правила, с оглед смекчаване на икономическото и финансовото въздействие на коронавирусната епидемия върху компаниите.
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	Неприложимо

В рамките на група мерки 2 „Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата“ е препоръчително:

- да се преразгледа политиката на Република България за облагане с акциз на горивото за вътрешно водно плаване;
- да се задължат собствениците/ концесионерите/ операторите на железопътно-автомобилни терминали да публикуват разписанията на блок-влаковете, както и ценовите листи.

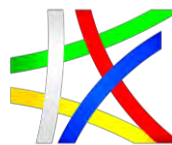
4. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ПОДОБРЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА, В Т.Ч. И ОБОРУДВАНЕТО В ТЕРМИНАЛИТЕ

Тази група мерки, условно наречена Група мерки 3 „Подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“, включва конкретни мерки за отстраняване на следните констатирани слаби страни в изготвения SWOT анализ:

- **Липсват железопътно-автомобилни терминали; функциониращите такива покриват около 1/3 от територията на страната; липсва терминал в София;**
- **Проектите за изграждане на нови терминали са или спрени или нямат осигурено финансиране (европейско и национално, включително и финансови инструменти);**

¹⁴ Регламент (ЕС) 2015/1588 на Съвета от 13 юли 2015 година относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към определени категории хоризонтална държавна помощ OJ L 248, 24.9.2015, p. 1–8

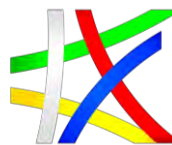
¹⁵ Чл.3, параграф 2, изр.2: Общият размер на помощта de minimis, предоставяна във всяка държава членка на едно и също предприятие, което осъществява автомобилни товарни превози за чужда сметка или срещу възнаграждение, не надхвърля 100 000 EUR за период от три бюджетни години. Тази помощ de minimis не се използва за придобиването на товарни автомобили за сухопътен транспорт. Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията от 18 декември 2013 година относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта de minimis OJ L 352, 24.12.2013, p. 1–8



- **Техническите параметри на морските пристанищни контейнерни терминали не позволяват обработка на големи контейнеровози и на повече от един контейнеровоз едновременно;**
- **Механизацията за претоварване в пристанищата е остаряла и с ниска производителност; ниско качество и ефективност на железопътните услуги и тези на морските пристанища;**
- **Липса на логистични центрове/товарни селища за комбиниран транспорт, предлагащи условия за различни товари, популяризиращи сред малките и средни производствени предприятия.**

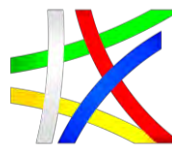
В обхвата на група мерки 3 „Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“ са предложени осем конкретни мерки с подробно описани дейности, отговорни институции, срокове за реализация и очаквани резултати от изпълнението на всяка една мярка.

Мярка 3.1	Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в района на град София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за търсенето на товарни превози с комбиниран транспорт за 30-годишен период; 2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор; 7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, ДП НКЖИ, Столична община <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбиниран транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 2 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 70% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 30% - Национално съфинансиране
Срок за	<i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2021 г.

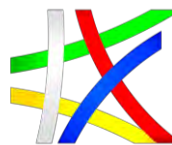



реализация на мярката	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Очаквани резултати	<ol style="list-style-type: none"> 1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки.</p> <p>В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i></p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> + М-Т-3.1 - Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; + М-Ж-8.1 - Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; + М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; + М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.2	Изграждане на интермодален терминал в района на град София
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в района на град София. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.; 5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.

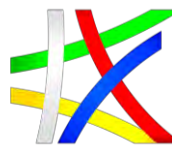


Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет - 25 000 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.- Финансови инструменти- Частни средства <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- 35% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 15% - Национално съфинансиране- 40% - Финансови инструменти- 10% - Частно финансиране
Срок за реализация на мярката	<i>Избор на изпълнител – до края на 2024 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Очаквани резултати	Изграден интермодален терминал в района на град София.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Помощ за изграждане и модернизация на нови и съществуващи интермодални терминали се предоставя във вид на грантове в голям брой европейски страни, в т.ч.: Австрия, Чехия, Франция, Полша и Италия.</p> <p>Полша разработи оперативна програма Инфраструктура и околна среда (ОРИ & Е), която предлага и финансира проекти за комбиниран транспорт. В тази връзка има схема за Държавна помощ SA.48093 (2017 / N) за изпълнение на интермодални транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. Мярката включва изграждането, модернизацията или разширяването на съществуващи интермодални терминали и свързаната с тях инфраструктура за достъп, включително интермодални терминали, разположени в логистични центрове и морски пристанища и др. дейности. Финансира се и закупуването на оборудване, необходимо за експлоатацията на терминалите (оборудване за повдигане и трансбордиране, както и телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара). Полша предоставя директни грантове за закупуване както на вагони, така и на кранове за товарене на интермодални единици. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).</p> <p>В Германия се предоставя финансова помощ за изграждането на нови и модернизиране на съществуващи терминали за комбиниран транспорт в частния сектор. Нивото на финансовата помощ е до 80% от допустимите за</p>



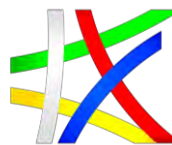
	<p>финансиране компоненти, определени в Насоките за финансиране на терминали за комбиниран транспорт, оперирани от частни предприятия¹⁶.</p> <p>Чехия, в рамките на двете оперативни програми „Транспорт“ (2007 – 2013 и 2014 – 2020) са изпълнени няколко проекта свързани с изграждането и модернизацията на интермодални терминали. Бенефициенти са собственици или оператори на терминали за КТ. Основните дейности включват модернизиране на съществуващи и изграждане на нови терминали (тримодален шосе-железопътен-вода, двумодален шосе-железопътен) или придобиване на манипулационна техника за комбинирано транспортиране.</p> <p>Италианските железници са подписали споразумение с Bologna Freight Village през 2016 г. за създаване на „международен железопътен портал“ чрез засилване на интермодалния железопътен трафик и на пристанищата по оста на Италия в посока север-юг. Обновяването на възможностите на железопътния/шосеен терминал в Болоня е основна част от общонационален проект за обслужване на по-дълги влакове до 2020 г. и модернизиране на инфраструктурата, която да отговаря на стандартите за товарни влакове по европейските коридори TEN-T.</p> <p>Австрия предоставя финансова подкрепа за инвестиции в терминали, свързани с изграждането, разширяването и модернизацията на пунктовете за претоварване. Програмата за поддържане на индустриалните клонове и терминали („Anschluss- bahn- und Terminalförderung“) на Австрийското федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите позволява финансиране на интермодални терминали и подходите към тях в страната. Тази програма се изпълнява от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2017 г., осигурява публично съфинансиране за инвестиции в инсталации и конструкции, които се използват изключително за прехвърляне на стоки. Съоръженията за трансбордиране между автомобилни, железопътни и / или вътрешни водни пътища могат да бъдат насърчавани до 50% от допустимите разходи, при условие че сградите останат в експлоатация най-малко 11 години.</p> <p>Франция, предоставя инвестиционна помощ под формата на субсидия - 20% за развитието на комбинирания транспорт за закупуване на оборудване за претоварване, предназначено за комбиниран железопътен и шосеен транспорт.</p>
<p>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</p>	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i></p>
<p>Съответствие на предложената</p>	<p> М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</p>

¹⁶Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile



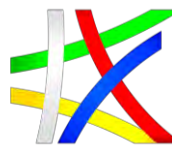
<p>мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.
--	---

<p>Мярка 3.3</p>	<p>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България</p>
<p>Обхват на мярката</p>	<p>Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</p>
<p>Кратко описание на мярката</p>	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в Северна България. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период; 2. Определяне на типова инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор; 7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
<p>Отговорни институции за изпълнение на мярката</p>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
<p>Предварителен бюджет и източници на финансиране</p>	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 2 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
<p>Срок за реализация на мярката</p>	<p><i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2022 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2024 г.</p>
<p>Очаквани</p>	<p>1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и</p>

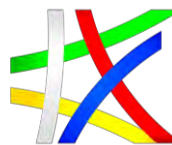


резултати	управление на интермодалния терминал; 2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки. В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС OJ L 348, 20.12.2013, р. 1–128.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> + М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; + М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; + М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; + М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; + М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; + М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; + М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.4	Изграждане на интермодален терминал Северна България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в Северна България. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана

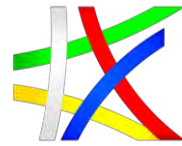


	и др. 5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ/ ДППИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет - 20 000 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.- Финансови инструменти- Частни средства <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- 42,5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 7,5% - Национално съфинансиране- 40% - Финансови инструменти- 10% - Частно финансиране
Срок за реализация на мярката	<i>Избор на изпълнител – до края на 2025 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2026 г.</i>
Очаквани резултати	Изграден интермодален терминал в Северна България.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Помощ за изграждане и модернизация на нови и съществуващи интермодални терминали се предоставя във вид на грантове в голям брой европейски страни, в т.ч.: Австрия, Чехия, Франция, Полша и Италия.</p> <p>Полша разработи оперативна програма Инфраструктура и околна среда (ОПІ & Е), която предлага и финансира проекти за комбиниран транспорт. В тази връзка има схема за Държавна помощ SA.48093 (2017 / N) за изпълнение на интермодални транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. Мярката включва изграждането, модернизацията или разширяването на съществуващи интермодални терминали и свързаната с тях инфраструктура за достъп, включително интермодални терминали, разположени в логистични центрове и морски пристанища и др. дейности. Финансира се и закупуването на оборудване, необходимо за експлоатацията на терминалите (оборудване за претоварване, както и телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).</p> <p>Полша предоставя директни грантове за закупуване както на вагони, така и на кранове за товарене на интермодални единици. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).</p> <p>В Германия се предоставя финансова помощ за изграждането на нови и</p>



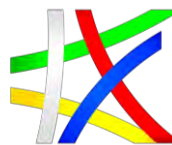
	<p>модернизирани на съществуващи терминали за комбиниран транспорт в частния сектор. Нивото на финансовата помощ е до 80% от допустимите за финансиране компоненти, определени в Насоките за финансиране на терминали за комбиниран транспорт, оперирани от частни предприятия¹⁷.</p> <p>Чехия, в рамките на двете оперативни програми „Транспорт“ (2007 – 2013 и 2014 – 2020) са изпълнени няколко проекта свързани с изграждането и модернизацията на интермодални терминали. Бенефициенти са собственици или оператори на терминали за КТ. Основните дейности включват модернизирани на съществуващи и изграждане на нови терминали (тримодален шосе-железопътен-вода, двумодален шосе-железопътен) или придобиване на манипулационна техника за комбинирано транспортиране.</p> <p>Италианските железници са подписали споразумение с Bologna Freight Village през 2016 г. за създаване на „международен железопътен портал“ чрез засилване на интермодалния железопътен трафик и на пристанищата по оста на Италия в посока север-юг. Обновяването на възможностите на железопътния/шосеен терминал в Болоня е основна част от общонационален проект за обслужване на по-дълги влакове до 2020 г. и модернизирани на инфраструктурата, която да отговаря на стандартите за товарни влакове по европейските коридори TEN-T.</p> <p>Австрия предоставя финансова подкрепа за инвестиции в терминали, свързани с изграждането, разширяването и модернизацията на пунктовете за претоварване. Програмата за подкрепа на железопътни подходи и терминали („Anschluss- bahn- und Terminalförderung“) на Австрийското федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите позволява финансиране на подходи към и интермодални терминали в страната. Тази програма се изпълнява от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2017 г., осигурява публично съфинансиране за инвестиции в инсталации и конструкции, които се използват изключително за прехвърляне на стоки. Съоръженията за трансбордиране между автомобилни, железопътни и / или вътрешни водни пътища могат да бъдат насърчавани до 50% от допустимите разходи, при условие че сградите останат в експлоатация най-малко 11 години.</p> <p>Франция, предоставя инвестиционна помощ под формата на субсидия - 20% за развитието на КТ за закупуване на оборудване за претоварване, предназначено за комбиниран железопътен и шосеен транспорт.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС OJ L 348, 20.12.2013, р. 1–128.
Съответствие на предложената	М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;

¹⁷Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile

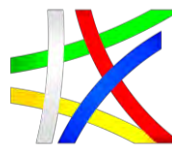


<p>мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали; които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.
--	---

<p>Мярка 3.5</p>	<p>Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</p>
<p>Обхват на мярката</p>	<p>Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</p>
<p>Кратко описание на мярката</p>	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици - Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волюяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив.</p> <p>Основните дейности за изпълнение, в рамките на тази мярка, включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-годишен период в районите на проекта; 2. Оценка на необходимата типова инфраструктура на територията на съществуващите терминали; 3. Оценка на основните услуги, които ще се предлагат в съществуващите терминали; 4. Избор на етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 5. Определяне на най-удачната схема за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България 6. Изготвяне на идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС (при необходимост) и обществени обсъждания (при необходимост); 8. Изготвяне на анализ разходи-ползи за всеки един от проектите за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
<p>Отговорни институции за изпълнение на мярката</p>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Собственици/концесионери/оператори на съществуващи терминали в Република България

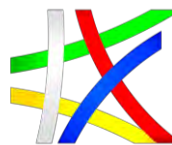


	- Всички останали заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет</i> - 3 000 000 EUR <i>Източници на финансиране:</i> Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2021 г. <i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2023 г.
Очаквани резултати	1. Избрана етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 2. Изготвени идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки. В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; ✚ М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на

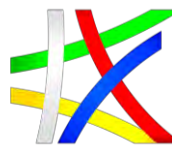


	<p>нови;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали; ✚ М-М-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-Р-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-М-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали; ✚ М-Р-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.
--	---

Мярка 3.6	Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици - Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волуяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив. В зависимост от избраната етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Модернизация/развитие на довеждащата инфраструктура до съществуващите терминали – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Модернизация/развитие на инфраструктурата в рамките на съществуващите терминали – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Модернизация на съоръженията и оборудването в съществуващите терминали – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.; 5. Внедряване на информационни системи за обработка на товари.
Отговорни	<i>Кандидати/Бенефициенти</i>

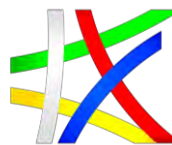


институции за изпълнение на мярката	ДП НКЖИ, ДППИ, Собственици/Концесионери/Оператори на съществуващи терминали в Република България
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет - 50 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.- Финансови инструменти- Частни средства <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- 42,5% - Средства на Европейския съюз- 7,5% - Национално съфинансиране- 40% - Финансови инструменти- 10% - Частно финансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител – до края на 2024 г.</i></p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i></p>
Очаквани резултати	Модернизирани съществуващи терминали в Република България.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Помощ за изграждане и модернизация на нови и съществуващи интермодални терминали се предоставя във вид на грантове в голям брой европейски страни, в т.ч.: Австрия, Чехия, Франция, Полша и Италия.</p> <p>Полша разработи оперативна програма Инфраструктура и околна среда (ОРИ & Е), която предлага и финансира проекти за комбиниран транспорт. В тази връзка има схема за Държавна помощ SA.48093 (2017 / N) за изпълнение на интермодални транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. Мярката включва изграждането, модернизацията или разширяването на съществуващи интермодални терминали и свързаната с тях инфраструктура за достъп, включително интермодални терминали, разположени в логистични центрове и морски пристанища и др. дейности. Финансира се и закупуването на оборудване, необходимо за експлоатацията на терминалите (оборудване за претоварване, както и телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара). Полша предоставя директни грантове за закупуване както на вагони, така и на кранове за товарене на интермодални единици. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).</p> <p>В Германия се предоставя финансова помощ за изграждането на нови и модернизиране на съществуващи терминали за комбиниран транспорт в частния сектор. Нивото на финансовата помощ е до 80% от допустимите за финансиране компоненти, определени в Насоките за финансиране на</p>



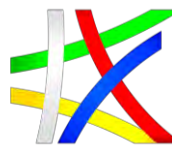
	<p>терминали за комбиниран транспорт, оперирани от частни предприятия¹⁸.</p> <p>Чехия, в рамките на двете оперативни програми „Транспорт“ (2007 – 2013 и 2014 – 2020) са изпълнени няколко проекта свързани с изграждането и модернизацията на интермодални терминали. Бенефициенти са собственици или оператори на терминали за КТ. Основните дейности включват модернизиране на съществуващи и изграждане на нови терминали (тримодален шосе-железопътен-вода, двумодален шосе-железопътен) или придобиване на манипулационна техника за комбинирано транспортиране.</p> <p>Италианските железници са подписали споразумение с Bologna Freight Village през 2016 г. за създаване на „международен железопътен портал“ чрез засилване на интермодалния железопътен трафик и на пристанищата по оста на Италия в посока север-юг. Обновяването на възможностите на железопътния/шосеен терминал в Болоня е основна част от общонационален проект за обслужване на по-дълги влакове до 2020 г. и модернизиране на инфраструктурата, която да отговаря на стандартите за товарни влакове по европейските коридори TEN-T.</p> <p>Австрия предоставя финансова подкрепа за инвестиции в терминали, свързани с изграждането, разширяването и модернизацията на пунктовете за претоварване. Програмата за подкрепа железопътни подходи към и терминали („Anschluss- bahn- und Terminalförderung“) на Австрийското федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите позволява финансиране на подходи и интермодални терминали в страната. Тази програма се изпълнява от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2017 г., осигурява публично съфинансиране за инвестиции в инсталации и конструкции, които се използват изключително за прехвърляне на стоки. Съоръженията за трансбордиране между автомобилни, железопътни и / или вътрешни водни пътища могат да бъдат насърчавани до 50% от допустимите разходи, при условие че сградите останат в експлоатация най-малко 11 години.</p> <p>Франция, предоставя инвестиционна помощ под формата на субсидия - 20% за развитието на КТ за закупуване на оборудване за претоварване, предназначено за комбиниран железопътен и шосеен транспорт.</p>
<p>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</p>	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС OJ L 348, 20.12.2013, п. 1–128.</p>
<p>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна</p>	<p>🚦 М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличавания трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите;</p> <p>🚦 М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на</p>

¹⁸Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile

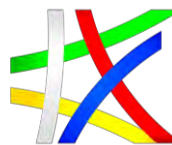


<p>стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<p>пристанища;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел; ✚ М-Ж-16.2-Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали; ✚ М-М-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-Р-24.1 Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-М-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали; ✚ М-Р-24.2 Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.
---	---

<p>Мярка 3.7</p>	<p>Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</p>
<p>Обхват на мярката</p>	<p>Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</p>
<p>Кратко описание на мярката</p>	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на логистични центрове/товарни селища в страната. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-годишен период; 2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на логистичните центрове/товарните селища; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в логистичните центрове/товарните селища; 4. Избор на местонахождение на площадки, чрез прилагане на

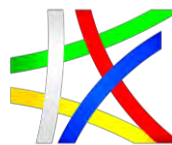


	<p>мултикритериален анализ;</p> <p>5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища;</p> <p>6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурси за избор на собственик/концесионер/оператор;</p> <p>7. Изготвяне на идейни проекти за изграждане на логистичните центрове/товарните селища;</p> <p>8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;</p> <p>9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none">- МТИТС, ДП НКЖИ <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт- Областни и общински администрации- „Национална компания индустриални зони“ ЕАД (НКИЗ)- Собственици/Управители на други индустриални зони- Собственици/Управители на логистични терминали, центрове и паркове
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 2 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2022 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2024 г.</p>
Очаквани резултати	<ol style="list-style-type: none">1. Избрани местонахождения и схеми за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища;2. Избрани собственици/концесионери/оператори на логистичните центрове/товарните селища.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки.</p> <p>В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</p>



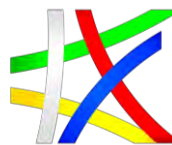
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none">✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.
--	--

Мярка 3.8	Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на логистични центрове/товарни селища в страната. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Закупуване на терен (при необходимост);2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.;5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> Избрани собственици/ Концесионери/ Оператори на логистични центрове/товарни селища
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет - 30 000 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.- Финансови инструменти- Частни средства <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране</i> <ul style="list-style-type: none">- 42,5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 7,5% - Национално съфинансиране- 40% - Финансови инструменти- 10% - Частно финансиране
Срок за реализация на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2025 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2026 г.</i>

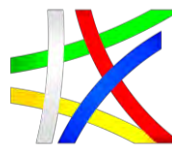


мярката	
Очаквани резултати	Изградени логистични центрове/товарни селища в Република България.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Италия се отличава с политиката си относно товарните селища „Interporti“, които са големи логистични паркове с интермодални терминали, като необходимото условие за съществуването на товарно селище е едновременното наличие на зони, предназначени за логистика, площи използвани за интермодални услуги и железопътен терминал. Те са включени в национална стратегия за планиране, което ги прави допустими за национално финансиране. За да се счита за товарно селище и по този начин да отговаря на условията за финансиране, обектът трябва да включва интермодален терминал. ПЧП са най-често срещаният модел на собственост при товарните селища.</p> <p>В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.9	Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България. Годишната програма за изпълнение на мярката ще бъде в съответствие с извършена бална оценка

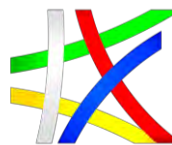


	<p>за състоянието на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове. Основните дейности за изпълнение по мярката ще бъдат извършвани ежегодно, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Бална оценка за състоянието на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;2. Определяне на необходимия обем дейности за извършване на ремонт, поддръжане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;3. Приоритизиране на дейности по ремонт, поддръжане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;4. Определяне на бюджет за извършване на дейности по ремонт, поддръжане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;5. Изпълнение на дейности по ремонт, поддръжане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ, Собственици/Концесионери/Оператори на пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет – 1 000 000 EUR/год.</i> <i>Източници на финансиране - Държавен бюджет</i> <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> - 100% - Национално финансиране
Срок за реализация на мярката	<i>Начало на мярката – до края на 2021 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i>
Очаквани резултати	Подобрена довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Полша разработи оперативна програма Инфраструктура и околна среда (ОПІ & Е), която предлага и финансира проекти за комбиниран транспорт. В тази връзка има схема за Държавна помощ SA.48093 (2017 / N) за изпълнение на интермодални транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. Мярката включва изграждането, модернизацията или разширяването на съществуващи интермодални терминали и свързаната с тях инфраструктура за достъп, включително интермодални терминали, разположени в логистични центрове и морски пристанища и др. дейности.



	<p>Австрия предоставя финансова подкрепа за инвестиции в терминали, свързани с изграждането, разширяването и модернизацията на пунктовете за претоварване. Програмата за подкрепа железопътни подходи към и терминали („Anschluss- bahn- und Terminalförderung“) на Австрийското федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите позволява финансиране на подходи и интермодални терминали в страната. Тази програма се изпълнява от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2017 г., осигурява публично съфинансиране за инвестиции в инсталации и конструкции, които се използват изключително за прехвърляне на стоки.</p>
<p>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</p>	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС OJ L 348, 20.12.2013, р. 1–128.</p>
<p>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-4.2 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура; ✚ М-Ж-14.1 Рационализиране на железопътната мрежа; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-Ж-17.1 Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори.

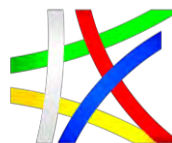
<p>Мярка 3.10</p>	<p>Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин</p>
<p>Обхват на мярката</p>	<p>Подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</p>
<p>Кратко описание на мярката</p>	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период; 2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 8. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
<p>Отговорни институции за изпълнение на мярката</p>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТИТС, ДП НКЖИ <i>Партньори</i></p>



	- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет</i> - 1 500 000 EUR <i>Източници на финансиране:</i> Механизъм за свързване на Европа <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2022 г. <i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2024 г.
Очаквани резултати	Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки. В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС OJ L 348, 20.12.2013, р. 1–128.
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

В рамките на група мерки 3 „Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“ е препоръчително:

- да се предприемат действия за развитие на железопътните линии между България и Румъния по линия на спазване на Европейската политика за транспортна свързаност и развитие на TEN-T мрежата;
- коловозите в новоизградените и модернизирани терминали да имат възможност да приемат влакови състави с дължина до 740 м;



- да се координират взаимодействията между „Национална компания индустриални зони“ ЕАД и ДП НКЖИ за свързване на новоизграждащите се индустриални и логистични зони с железопътната мрежа.

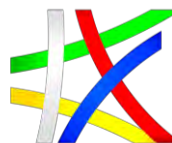
5. ПРОГРАМА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА „НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 ГОДИНА“

Програмата за изпълнение е от съществено значение за приоритизиране на включените мерки и тяхната взаимосвързаност. Основната цел при изготвянето на Програмата за изпълнение е до края на 2025 г. да бъдат налице основните условия за повишаване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт в сравнение с автомобилния товарен транспорт и да допринесат за прехвърлянето на товари от автомобилния към другите видове транспорт.

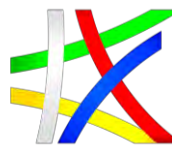
В краткосрочен план са включени всички мерки, които са част от група мерки 1 „Организационни и административни въпроси“, както и прединвестиционните проучвания за изграждане на интермодален терминал в района на град София, град Видин и за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Позовавайки се на комплексността от действия, които са необходими за доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, то тази мярка също е включена в приоритетните мерки с начало на мярката до 2021 г.

В средносрочен план с начало през 2022 и 2023 г. са включени всички мерки от група мерки 2 „Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата“, като приоритет е даден на оставащите две прединвестиционни проучвания от група мерки 3 „Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“. Тези две проучвания стартират през 2022 г., като за останалите мерки е преценено, че тяхното начало през 2023 г. няма да повлияе на постигането на основната цел на Програмата за изпълнение.

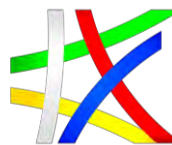
Приоритетни мерки в краткосрочен план с начало на мярката до края на 2021 г.		
Мярка 1.1		Сформиране на Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Срок реализация мярката	за на	<i>Начало на мярката – до края на 2021 г. Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i>
Мярка 1.2		Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2021 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2022 г.</i>
Мярка 1.3		Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт
Срок реализация мярката	за на	<i>Начало на мярката – до края на 2021 г. Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i>



Мярка 2.3		Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2021 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2022 г.</i>
Мярка 3.1		Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2021 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Мярка 3.5		Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2021 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Мярка 3.9		Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове
Срок реализация мярката	за на	<i>Начало на мярката – до края на 2021 г. Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i>
Мярка 3.10		Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2022 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i>
Приоритетни мерки в средносрочен план с начало до края на 2023 г.		
Мярка 3.3		Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2022 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i>
Мярка 3.7		Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2022 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i>
Мярка 2.1		Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт
Срок реализация	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2023 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i>



мярката		
Мярка 2.2		Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2023 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Мярка 2.4		Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2023 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Мярка 2.5		Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2023 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Мярка 2.7		Частично компенсирание на разходите по преговарване при ползване на комбиниран транспорт
Срок реализация мярката	за на	<i>Стартиране на мярката – до края на 2023 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2030 г.</i>
Мерки с начало на мярката през 2024 г. и 2025 г.		
Мярка 3.2		Изграждане на интермодален терминал в района на град София
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2024 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Мярка 3.6		Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2024 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Мярка 2.6		Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София
Срок реализация мярката	за на	<i>Стартиране на мярката – до края на 2025 г. Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2028 г.</i>
Мярка 3.4		Изграждане на интермодален терминал Северна България
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2025 г.</i>



мярката	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2026 г.</i>
Мярка 3.8	Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
Срок реализация мярката	за <i>Избор на изпълнител – до края на 2025 г.</i> на <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2026 г.</i>

6. ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И ОЧАКВАНИ ФИНАНСОВИ АНГАЖИМЕНТИ ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВАТА

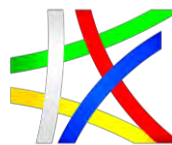
При изготвянето на очаквания бюджет за изпълнението на пакета от мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. са взети предвид описаните по-горе допускания за изготвянето на пакета от мерки, както и други допускания, а именно:

- Предварителният бюджет за изпълнението на всяка от предложените мерки е определен на база изпълнени подобни проекти в страната и в държави членки на ЕС, собствени изчисления и с отчитане на необходимите срокове за тяхното изпълнение;
- Предварителният бюджет за изпълнението на всяка от предложените мерки, предвидени за финансиране в рамките на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., Механизъм за свързване на Европа или Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г., е условно разпределен в съотношение 70% безвъзмездни средства от Европейския съюз и 30% национално съфинансиране за региони в преход и условно разпределен в съотношение 85% безвъзмездни средства от Европейския съюз и 15% национално съфинансиране за по-слабо развити региони;
- Всички мерки, имащи характер на мерки за техническа помощ, са разпределени по години на изпълнение в съотношение 20% първа година и 80% втора година при срок за реализация от 2 години и съответно 20%/40%/40% при срок за реализация от 3 години;
- Всички инвестиционни мерки са разпределени по години на изпълнение в съотношение 40% първа година и 60% втора година при срок за реализация от 2 години и съответно 20%/40%/40% при срок за реализация от 3 години;
- Предварителният бюджет за всяка една от предложените мерки е изготвен в евро (EUR), отчитайки очакванията Република България да приеме еврото през 2023/2024 г.

В таблицата по-долу са показани разпределението на предварителния бюджет по всяка от предложените за изпълнение мерки, както и на пакета от мерки, по години и източници на финансиране. Логично, най-голяма част от общия бюджет за изпълнение на пакета от мерки е разпределена за изпълнението на група мерки 3 „Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите“, т.к. в тази група мерки са съсредоточени основните инвестиции за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България за периода до 2030 г. Разпределението по източници на финансиране показва относителен баланс между безвъзмездните средства от Европейския съюз и средствата, предвидени от прилагането на финансови инструменти. Разпределението по години на очаквания бюджет за изпълнението на пакета мерки, показва концентрация на средствата през 2024 г. и 2025 г., което е в унисон с основната цел на Програмата за изпълнение до края на 2025 г. да бъдат налице основните условия за повишаване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт в сравнение с автомобилния товарен транспорт и да допринесат за прехвърлянето на товари от автомобилния към другите видове транспорт



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Очакваните финансови ангажименти на Държавата са в размер на 33 450 000 евро (EUR) и представляват около 17.3% от очаквания бюджет за изпълнението на пакета от мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.



Таблица 6 Очакван бюджет за изпълнението на пакета от мерки, евро (EUR)

Мярка №	Наименование на мярката		Предварителен бюджет	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.1	Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	<i>неприложимо</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.2	Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитието на комбинирания транспорт		1,500,000	300,000	1,200,000	0	0	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	1,500,000	300,000	1,200,000	0	0	0	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1,275,000	255,000	1,020,000	0	0	0	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	225,000	45,000	180,000	0	0	0	0	0	0	0	0
1.3	Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	<i>неприложимо</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.1	Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт		500,000	0	0	100,000	400,000	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	500,000	0	0	100,000	400,000	0	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	425,000	0	0	85,000	340,000	0	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	75,000	0	0	15,000	60,000	0	0	0	0	0	0
2.2	Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи		2,000,000	0	0	400,000	800,000	800,000	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	2,000,000	0	0	400,000	800,000	800,000	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1,700,000	0	0	340,000	680,000	680,000	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	300,000	0	0	60,000	120,000	120,000	0	0	0	0	0
2.3	Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици		1,000,000	200,000	800,000	0	0	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	1,000,000	200,000	800,000	0	0	0	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	850,000	170,000	680,000	0	0	0	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	150,000	30,000	120,000	0	0	0	0	0	0	0	0
2.4	Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици		35,000,000	0	0	7,000,000	14,000,000	14,000,000	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	17,500,000	0	0	3,500,000	7,000,000	7,000,000	0	0	0	0	0
		42.5% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	14,875,000	0	0	2,975,000	5,950,000	5,950,000	0	0	0	0	0
		7.5% Национално съфинансиране	2,625,000	0	0	525,000	1,050,000	1,050,000	0	0	0	0	0
		Друго финансиране	17,500,000	0	0	3,500,000	7,000,000	7,000,000	0	0	0	0	0
		40% Финансови инструменти	14,000,000	0	0	2,800,000	5,600,000	5,600,000	0	0	0	0	0
		10% Частно финансиране	3,500,000	0	0	700,000	1,400,000	1,400,000	0	0	0	0	0



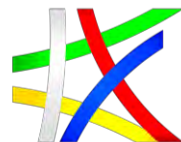
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



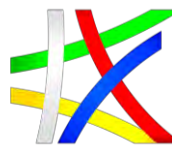
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

2.5	Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	1,000,000	0	0	200,000	400,000	400,000	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	1,000,000	0	0	200,000	400,000	400,000	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	850,000	0	0	170,000	340,000	340,000	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	150,000	0	0	30,000	60,000	60,000	0	0	0	0
2.6	Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	2,250,000	0	0	0	0	0	750,000	750,000	750,000	0	0
	Източници на финансиране	Държавен бюджет	2,250,000	0	0	0	0	750,000	750,000	750,000	0	0
		100% Национално финансиране	2,250,000	0	0	0	0	750,000	750,000	750,000	0	0
2.7	Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт	4,550,000	0	0	0	650,000	650,000	650,000	650,000	650,000	650,000	650,000
	Източници на финансиране	Държавен бюджет	4,550,000	0	0	0	650,000	650,000	650,000	650,000	650,000	650,000
		100% Национално финансиране	4,550,000	0	0	0	650,000	650,000	650,000	650,000	650,000	650,000
3.1	Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София	2,000,000	400,000	800,000	800,000	0	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	2,000,000	400,000	800,000	800,000	0	0	0	0	0	0
		70% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1,400,000	280,000	560,000	560,000	0	0	0	0	0	0
		30% Национално съфинансиране	600,000	120,000	240,000	240,000	0	0	0	0	0	0
3.2	Изграждане на интермодален терминал в района на град София	25,000,000	0	0	0	10,000,000	15,000,000	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	12,500,000	0	0	0	5,000,000	7,500,000	0	0	0	0
		35% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	8,750,000	0	0	0	3,500,000	5,250,000	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	3,750,000	0	0	0	1,500,000	2,250,000	0	0	0	0
		Друго финансиране	12,500,000	0	0	0	5,000,000	7,500,000	0	0	0	0
		40% Финансови инструменти	10,000,000	0	0	0	4,000,000	6,000,000	0	0	0	0
		10% Частно финансиране	2,500,000	0	0	0	1,000,000	1,500,000	0	0	0	0
3.3	Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България	2,000,000	0	400,000	800,000	800,000	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	2,000,000	0	400,000	800,000	800,000	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1,700,000	0	340,000	680,000	680,000	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	300,000	0	60,000	120,000	120,000	0	0	0	0	0
3.4	Изграждане на интермодален терминал в Северна България	20,000,000	0	0	0	0	8,000,000	12,000,000	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	10,000,000	0	0	0	4,000,000	6,000,000	0	0	0	0
		42.5% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	8,500,000	0	0	0	3,400,000	5,100,000	0	0	0	0
		7.5% Национално съфинансиране	1,500,000	0	0	0	600,000	900,000	0	0	0	0
		Друго финансиране	10,000,000	0	0	0	4,000,000	6,000,000	0	0	0	0
		40% Финансови инструменти	8,000,000	0	0	0	3,200,000	4,800,000	0	0	0	0
		10% Частно финансиране	2,000,000	0	0	0	800,000	1,200,000	0	0	0	0
3.5	Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България	3,000,000	600,000	1,200,000	1,200,000	0	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	3,000,000	600,000	1,200,000	1,200,000	0	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	2,550,000	510,000	1,020,000	1,020,000	0	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	450,000	90,000	180,000	180,000	0	0	0	0	0	0

ПРОЕКТ BG16M1OP001-5.001-0027 „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“. Документът по никакъв начин не отразява официалната позиция на Европейския съюз и Договарящия орган.



3.6	Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България		50,000,000	0	0	0	20,000,000	30,000,000	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	25,000,000	0	0	0	10,000,000	15,000,000	0	0	0	0	0
		42.5% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	21,250,000	0	0	0	8,500,000	12,750,000	0	0	0	0	0
		7.5% Национално съфинансиране	3,750,000	0	0	0	1,500,000	2,250,000	0	0	0	0	0
		Друго финансиране	25,000,000	0	0	0	10,000,000	15,000,000	0	0	0	0	0
		40% Финансови инструменти	20,000,000	0	0	0	8,000,000	12,000,000	0	0	0	0	0
		10% Частно финансиране	5,000,000	0	0	0	2,000,000	3,000,000	0	0	0	0	0
3.7	Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България		2,000,000	0	400,000	800,000	800,000	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.	2,000,000	0	400,000	800,000	800,000	0	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1,700,000	0	340,000	680,000	680,000	0	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	300,000	0	60,000	120,000	120,000	0	0	0	0	0	0
3.8	Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България		30,000,000	0	0	0	0	12,000,000	18,000,000	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.	15,000,000	0	0	0	0	6,000,000	9,000,000	0	0	0	0
		42.5% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	12,750,000	0	0	0	0	5,100,000	7,650,000	0	0	0	0
		7.5% Национално съфинансиране	2,250,000	0	0	0	0	900,000	1,350,000	0	0	0	0
		Друго финансиране	15,000,000	0	0	0	0	6,000,000	9,000,000	0	0	0	0
		40% Финансови инструменти	12,000,000	0	0	0	0	4,800,000	7,200,000	0	0	0	0
		10% Частно финансиране	3,000,000	0	0	0	0	1,200,000	1,800,000	0	0	0	0
3.9	Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътнопътни терминали и логистични центрове		10,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
	Източници на финансиране	Държавен бюджет	10,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
		100% Национално финансиране	10,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
3.10	Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин		1,500,000	0	300,000	600,000	600,000	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Механизъм за свързване на Европа	1,500,000	0	300,000	600,000	600,000	0	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1,275,000	0	255,000	510,000	510,000	0	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	225,000	0	45,000	90,000	90,000	0	0	0	0	0	0
БЮДЖЕТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПАКЕТА ОТ МЕРКИ			193,300,000	2,500,000	6,100,000	12,900,000	49,450,000	81,850,000	32,400,000	2,400,000	2,400,000	1,650,000	1,650,000
Бюджет за изпълнение на група мерки 1 "Организационни и административни въпроси"			1,500,000	300,000	1,200,000	0	0	0	0	0	0	0	0
Бюджет за изпълнение на група мерки 2 "Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата"			46,300,000	200,000	800,000	7,700,000	16,250,000	15,850,000	1,400,000	1,400,000	1,400,000	650,000	650,000
Бюджет за изпълнение на група мерки 3 "Подобряване на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите"			145,500,000	2,000,000	4,100,000	5,200,000	33,200,000	66,000,000	31,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА БЮДЖЕТА ПО ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ			193,300,000	2,500,000	6,100,000	12,900,000	49,450,000	81,850,000	32,400,000	2,400,000	2,400,000	1,650,000	1,650,000
Безвъзмездни средства от Европейския съюз			79,850,000	1,215,000	4,215,000	7,020,000	21,180,000	33,470,000	12,750,000	0	0	0	0
Национално съфинансиране			16,650,000	285,000	885,000	1,380,000	4,620,000	7,230,000	2,250,000	0	0	0	0
Държавен бюджет			16,800,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,650,000	1,650,000	2,400,000	2,400,000	1,650,000	1,650,000	0
Финансови инструменти			64,000,000	0	0	2,800,000	17,600,000	31,600,000	12,000,000	0	0	0	0
Частно финансиране			16,000,000	0	0	700,000	4,400,000	7,900,000	3,000,000	0	0	0	0



7. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОТДЕЛНИТЕ МЕРКИ И НА ПАКЕТА КАТО ЦЯЛО

В изпълнение на дейност 5 от Договор от 14.01.2020 г. с предмет „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ е предвидено извършването на оценка на въздействието от изпълнението на отделните мерки, включени в проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г., както и на пакета като цяло.

Независимо от спецификата на материята, настоящата оценка на въздействието е съобразена с основните принципи и критерии, заложи в Наредбата за обхвата и методологията за извършване на оценка на въздействието, приета с ПМС № 301 от 14.11.2016 г., обн., ДВ, бр. 91 от 18.11.2016 г., в сила от 18.11.2016 г., изм., бр. 5 от 17.01.2017 г., в сила от 18.11.2016 г. По своята същност тя представлява предварителна оценка и в този смисъл при извършването ѝ са взети предвид и основните принципни положения, разработени в Ръководството за извършване на предварителна оценка на въздействието, прието с Решение № 728 на Министерския съвет от 05 декември 2019 г.

Цитираните по-горе документи са използвани основно за структурирането и провеждането на обществените консултации със заинтересованите страни. В тази връзка, за целите на оценката на въздействието е разработен нарочен Консултационен документ, ведно с приложен образец за изразяване на становищата на заинтересованите от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло страни.

Основните етапи от провеждането на оценката на въздействието, приложими и в конкретния случай са:

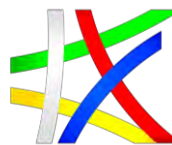
1. Дефиниране на проблема
2. Определяне на целите
3. Определяне на възможни алтернативи за постигане на целите /избор на варианти/
4. Определяне на критерии за взимане на решения
5. Идентифициране на заинтересованите страни
6. Анализ на въздействията на предложените мерки и пакета като цяло
7. Формулиране на изводи. Определяне на най-добрата алтернатива /избор на вариант/
8. Мониторинг и последваща оценка.

7.1. Дефиниране на проблема

Основните изводи и дефинирани проблеми от анализа на транспортната инфраструктура за осъществяване на комбиниран транспорт в страната, от анализа на товарния трафик по основните пътни и железопътни направления, речни и морски пристанища и на извършените операции по комбиниран транспорт, както и от анализа на националното законодателство в областта на комбинирания транспорт и на прилаганите национални мерки за стимулиране на комбинирания транспорт са представени в предходните раздели на настоящия доклад. За целите на оценката на въздействие ще бъдат отбелязани само основните проблеми/ слаби страни, свързани с трите основни групи въпроси, които проекта на Национален план има за задача да адресира:

➡ *Проблеми/ слаби страни, свързани с организационни и административни въпроси:*

1. Много ниска търговска скорост на транзитните блок влакове и дълги престои на граничните преходи;
2. Липса на координация и синергия на усилията между всички заинтересовани страни за координирано управление и развитие на комбинирания транспорт в България;



3. Недостатъчен административен капацитет на всички заинтересовани страни за използване възможностите на финансовите инструменти, безвъзмездна финансова помощ и държавните помощи за реализация на Националния план за развитие на комбинирания транспорт.

➤ *Проблеми/ слаби страни, свързани с експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:*

1. Частните железопътно-автомобилни терминали не предлагат равнопоставен и прозрачен достъп;

2. Малко на брой блок влакове за превоз на ИТЕ и липса на публична информация за организираните такива;

3. Недостиг на специализиран подвижен състав за превоз на ИТЕ;

4. Преките разходи за комбиниран транспорт от врата до врата, вкл. претоварване, на разстояния по железница под 550 км са по-високи от тези за автомобилен транспорт;

5. Липса на информационна/ ИТ обезпеченост – работещи информационни канали (EDI, blockchain) между пристанища, интермодални терминали, контейнерни линии, митница (държавни институции), складове, превозвачи и използване на интелигентни транспортни системи.

➤ *Проблеми/ слаби страни, свързани с инфраструктурата, в т.ч. оборудването в терминалите:*

1. Липсват железопътно-автомобилни терминали; функциониращите такива покриват около 1/3 от територията на страната; липсва терминал в София;

2. Проектите за изграждане на нови терминали са или спрени или нямат осигурено финансиране (европейско и национално, включително и финансови инструменти);

3. Техническите параметри на морските пристанищни контейнерни терминали не позволяват обработка на големи контейнеровози и на повече от един контейнеровоз едновременно;

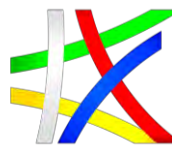
4. Механизацията за претоварване в пристанищата е остаряла и с ниска производителност; ниско качество и ефективност на железопътните услуги и тези на морските пристанища;

5. Липса на логистични центрове/товарни селища за комбиниран транспорт, предлагащи условия за различни товари, популяризирани сред малките и средни производствени предприятия.

7.2. Определяне на целите

Както вече беше отбелязано, изготвянето на проекта на „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ ще бъде едно от сектороопределящите „благоприятстващи условия“ за бъдещата оперативна програма „Транспортна свързаност“ за периода 2021-2027 г.

Националния план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ ще се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. и ще е оперативния документ за осъществяване на националната стратегия. В тази връзка, Националния план представлява пакет от мерки, които допринасят за изпълнението на следните стратегически цели: Стратегическа цел 1 „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“ и Стратегическа цел 2 „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност (вътрешна и външна)“ и заложените в стратегически приоритет 3. „Развитие на интермодален транспорт“ цели: 1) изграждане и развитие на интермодални терминали и 2) конкретни цели с мерки - изграждане на ИМТ от ДП НКЖИ, управлявани от интермодални оператори, използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия, изпълнение на проекти за ИМТ, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа, развитие на логистичната



инфраструктура, специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.

Във връзка с изложеното са формулирани следните конкретни цели, свързани с определянето по същество на очакваните резултати, до които бихме искали да доведе приемането на Националния план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

Цел 1: Усъвършенстване на нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт;

Цел 2: Въвеждане на механизъм за координация и взаимодействие между всички заинтересовани страни и повишаване на административния им капацитет;

Цел 3: Въвеждане на интегрирана информационна система за комбиниран транспорт;

Цел 4: Осигуряване на услуги за подобряване експлоатацията в областта на комбинирания транспорт;

Цел 5: Изграждане на нови интермодални терминали и модернизиране съществуващи интермодални терминали.

7.3. Определяне на възможни алтернативи за постигане на целите /избор на варианти/

Изследването на възможните алтернативи за действие в конкретния случай обхваща пакетът от мерки като цяло.

Вариант 0 „Без действие“

Базисният вариант в настоящата оценка на въздействието е вариантът „Без действие“, тъй като е възможно непредприемането на каквото и да е действие. Обособяването на този вариант (наричан още „нулев“) има за цел да представи как текущата ситуация би се развила, ако не последва никаква намеса и какво би се случило при избора на нулевия вариант.

Вариантът „Без действие“ в случая е основен и служи за отправна точка при сравняването на вариантите и при избора на най-подходящия вариант за действие. Описания базов вариант може да бъде предпочетен в случаите, когато проблемите не са свързани с липса на регулиране, а с лошо правоприлагане или не постигане на целите, заложен в регулацията.

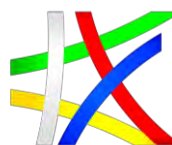
Вариант „Без действие“ е задължителен за анализиране и разглеждане с оглед на тенденциите за намаляване и оптимизиране на нормативната среда, SMART регулирането и по-добро законодателство, заложен на ниво ЕС.

Вариант 1 „Приемане на Националния план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година и изпълнение на заложените мерки в него“

Вариант 1 предполага извършването на последващи действия за приемането и въвеждането в действие на предложените мерки в проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

Вариант 1 е определен за разглеждане въз основа на дефинираните от обществените консултации положителни ефекти, свързани с възможностите, които пакетът от мерки дава за цялостно развитие на комбинирания транспорт от инфраструктурна, икономическа и нормативна гледна точка и ефективното участие на всички заинтересовани страни - администрация, местни власти, оператори, научни структури и образователни институции.

7.4. Определяне на критерии за взимане на решения /как да се направи избор сред различните алтернативи/ и определяне на тежестта на всеки критерии



Критериите за сравняване на вариантите на действие са:

- Ефективност – измерва се степента, до която вариантите постигат целите на предложението;
- Ефикасност - отразява степента, до която целите могат да бъдат постигнати при определено ниво на ресурсите или при най-малко разходи;
- Съгласуваност - показва степента, до която вариантите съответстват на стратегическите документи.

7.5. Идентифициране на заинтересованите страни

Основните заинтересовани страни, включени в общественото обсъждане за целите на настоящата оценка на въздействието са:

- Държавни структури (в т.ч. министерства, агенции и дружества към МТИТС, МРРБ и МИ);
- Управители на транспортна инфраструктура, в т.ч. държавни предприятия;
- Превозвачи /асоциации (сдружения) на превозвачи;
- Товародатели;
- Други (НПО и сдружения на НПО, търговски дружества, висши учебни заведения и др.).

До всички представители на заинтересованите страни е изпратен разработения за целите на оценката на въздействието Консултационен документ, придружен с образец за изразяване на становищата по отделните мерки за стимулиране на комбинирания транспорт до 2030 г. и на пакета от мерки като цяло (*Приложение 1*).

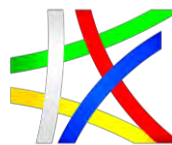
В следващата таблица е представен броят на получените становища от представителите на отделните заинтересовани страни. Становищата са приложени към настоящия доклад на електронен носител (*Приложение 2*).

Таблица 7 Получени становища от представители на заинтересованите страни

ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ	Брой организации, до които е изпратен Консултационен документ	Брой получени становища	%
Държавни структури (министерства, агенции и дружества към МТИТС, МРРБ и МИ)	42	3	7%
Управители на транспортна инфраструктура, в т.ч. държавни предприятия	21	5	24%
Превозвачи/ асоциации (сдружения) на превозвачи	25	-	-
Товародатели	4	1	25%
Други (НПО и сдружения на НПО, търговски дружества, висши учебни заведения и др.)	42	3	7%
Общо	134	12	9%

7.6. Анализ на въздействията

За целите на оценката на въздействието, в Консултационния документ са дефинирани пет основни критерия (теми), по които заинтересованите страни да изразят становище. Чрез тях се



целеше да бъде извършена същинската оценка на въздействията по всяка една от мерките и пакета като цяло.

Важно е да се направи уточнението, че анализът на въздействията е направен върху първоначалният вариант на пакет от мерки в проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. Същите¹⁹, в следствие на процедурата по отразяване на препоръки и коментари по доклада претърпяха леки корекции, които не водят до промяна в изводите и препоръките - част от настоящата оценка на въздействието.

Темите, включени в процеса на консултация са както следва:

- **Тема 1.** Очаквани ефекти (положителни и отрицателни) от прилагането на всяка една от мерките и на пакета като цяло;
- **Тема 2.** Възможни социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло;
- **Тема 3.** Възможни икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло;
- **Тема 4.** Потенциални разходи и рискове за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло;
- **Тема 5.** Потенциални ползи и възможности за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло.

Принципи и правила при анализа на въздействията:

Настоящата оценка на въздействието от изпълнението на отделните мерки, включени в проекта на Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г., както и на пакета като цяло, е подчинена на следните принципи и правила:

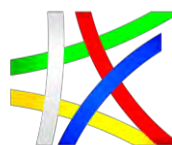
Откритост - целият процес по извършване на оценка на въздействието е отворен и видим за всички. Този принцип включва провеждането на консултации с определените по-горе заинтересованите страни при извършване на оценката на въздействието, задължението за включване на резултатите от проведените консултации в доклада на оценката на въздействие.

Обоснованост - изводите и препоръките в оценката на въздействието са основани на данни и доказателства. В процеса по извършване на оценката са събрани и обработени необходимите данни и доказателства от надеждни и достоверни източници, като за целта са използвани подходящите методи.

Съгласуваност със заинтересованите страни - в процеса по извършване на оценка на въздействието се провеждат консултации със заинтересованите страни, като се отчита тяхното мнение и се дава обратна връзка по тях. В процеса са привлечени съответните органи, институции и експерти, с оглед осигуряване на необходимите гледни точки на анализа.

Пропорционалност - оценката на въздействието е съотнесима към сложността на решавания проблем, което определя задълбочеността на анализа, многообразието на използваните инструменти и продължителността на консултациите.

¹⁹ Въз основа на отправените препоръки по пакета от мерки са добавени две нови мерки: Мярка 3.9: Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове и Мярка 3.10: Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин.

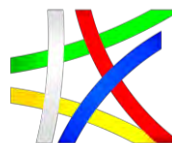


Ефикасност и ефективност - отговорният орган за извършването на оценка на въздействието е създал необходимата организация, предложеното решение да изпълни предварително определените цели от оценката и това се е случило с оптимално използване на ресурсите – финансови, човешки и времеви.

7.6.1. Очаквани ефекти (положителни и отрицателни) от прилагането на всяка една от мерките и на пакета като цяло

В рамките на извършената консултация, заинтересованите страни изразиха становище по отношение на очакваните положителни или отрицателни ефекти от прилагането на всяка от мерките и на пакета като цяло. Детайлно описание на очакваните ефекти по всяка от мерките е представено в *Приложение 3* към настоящия доклад. В резюме, заинтересованите страни са посочили следните положителни и отрицателни ефекти от приемането на пакета от мерки като цяло:

Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none"> • Проучванията за изграждане, модернизация и развитие на терминали, логистични центрове/ селища би следвало да дадат ясна картина за нуждите на бизнеса и да дефинират конкретни локации за реализацията им (пример за успешен, работещ проект в областта на интермодалния транспорт е изградеността със средства по ОПТ 2007 – 2013 г. ИМТ в близост до гр. Пловдив, който е отдаден на концесия). • Основен елемент от свързаността на пристанищата, който определя тяхното място в международните логистични вериги, тяхната конкурентоспособност, ефективност и сигурност, е достъпът до тях. Качеството на осигурения достъп на пристанищата до международните пазари определя и интереса на частния сектор по отношение реализиране на публично-частно партньорство за частта от пристанищната инфраструктура, необходима за извършването на определени пристанищни услуги, обект на концесиониране по закон. Развитието на инфраструктурата за достъп, която не е обект на публично-частно партньорство, но е от основно значение за развитието на водния транспорт, до момента не е била приоритет на националните програми и планове, което считаме за слабост. Затова смятаме, че пакетът от мерки би имал положителен ефект за преодоляването на съществуващите слабости. • Подобряване и модернизация не само на вътрешно, но и на външно-транспортните връзки на Република България. Значителна оптимизация на цялостния логистичен процес на територията на страната, която несъмнено ще доведе до редица позитивни икономически и екологични ефекти. 	<ul style="list-style-type: none"> • Мерките следва внимателно да се прецизират и да се окрупнят. Твърде много прединвестиционни проучвания са предвидени за реализация с много сходни дейности. • Трудности при изграждането, забавяне на процедурите (отчуждителни процедури и ОВОС). • Цялостно няма да има, стига да бъдат изпълнени условията за бюджетното разходване на средствата по целесъобразност и качеството на изготвените документи/ схеми/ карти/ анализи.



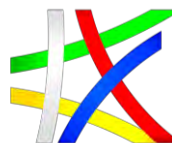
<ul style="list-style-type: none"> • Заложените мерки биха имали положителен ефект върху развитието и модернизацията на интермодалните превози в страната. • Стимулиране на екологосъобразните видове транспорт, възможности за спестяване на време и разходи на заинтересованите страни, облекчаване на логистичните схеми. • Цялостно развитие на комбинирания транспорт от инфраструктурна, икономическа и нормативна гледна точка. • Мерките са разнообразни и изчерпателни и реализацията, дори на малка част от тях, би довело до развитие на комбинирания транспорт и поощряване на използването му. • Като цяло подходът чрез фокус върху комбинирания транспорт чрез регулаторни промени и модернизация на транспортната и логистичната мрежа е добър. Много важно е ефективното участие в този процес на всички заинтересовани страни – администрация, местни власти, оператори, научни структури и образователни институции. Необходимо е да се акцентира и върху трансграничните съоръжение и съвместимостта на трансграничните операции за комбиниран транспорт. 	
--	--

7.6.2. Идентифицирани социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло

Анализът на въздействията разглежда вероятните социални въздействия за всеки от вариантите с цел предоставяне на ясна информация за въздействията на вариантите и като основа, както за сравняване помежду им. По-долу в таблицата е направено схематично отразяване за кои от мерките, заинтересованите страни са идентифицирали социални въздействия, съответно за кои от предложените мерки не. Прави впечатление, че заинтересованите страни са идентифицирали само положителни социални въздействия, като такива са идентифицирани за по-голямата част от предложените мерките, и на пакета като цяло.

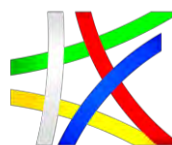
Таблица 8 Идентифицирани социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло

<i>Идентифицирани социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло</i>		
1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:	<i>положителни</i>	<i>отрицателни</i>
Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията		
Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт		



Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт		
2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:		
Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт		
Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи		
Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици		
Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици		
Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София		
Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София		
Мярка 2.7. Частично компенсирание на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт		
3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:		
Мярка 3.1. Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София		
Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София		
Мярка 3.3. Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България		
Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България		
Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България		
Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България		
Мярка 3.7. Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България		
Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България		
Мярка 3.9: Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове	*20	
Мярка 3.10: Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал	*21	

²⁰ Посочената мярка е добавена в процеса на одобрение на проекта на договор /след провеждане на консултациите със заинтересованите страни/, същата е предложена от НКЖИ и цели подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове.



в района на град Видин		
Пакет от мерки, като цяло		

Легенда: - мерки, по които са идентифицирани по-голям брой социални въздействия

Идентифицираните по-значителни социални въздействия са:

1. По отношение на мерките, обхващащи организационни и административни въпроси:

- Подобряване на комуникацията между всички заинтересовани страни;
- Удовлетворение на заинтересованите страни от водената прозрачна държавна политика за развитие на комбиниран транспорт;
- Допълнителни възможности за успешно прилагане на финансови инструменти и повишаване на компетенциите на служителите;
- Повишаване на административният капацитет в сектор „Транспорт“;
- По-добра комуникация между клиент, фирма превозвач, производител, митници (държавата);
- Подобрена ефективност на персонала и служителите в сектора.

2. По отношение на мерките, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

- Възможност за участие в двустранни и многостранни договори за извършване на комбиниран транспорт;
- Повишаване на ефективността на превозната дейност, което ще доведе до по-висока удовлетвореност на заетия в сектора персонал;
- Приоритетност на международните релации за комбиниран транспорт;
- Евентуално бъдещо намаление на цените за комбинирани превози;
- Увеличаване на работните места.

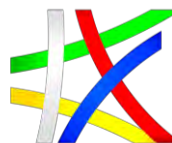
3. По отношение на мерките, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:

- Допълнителни инвестиции в регионите, в които ще се подобри инфраструктурата;
- Повишаване стандарта на живот на населението и създаване на нови работни места в регионите, в които се предвижда подобрене на инфраструктурата.

4. По отношение на пакета от мерки като цяло:

- Реализацията на пакета от мерки като цяло и в частност мерките свързани с модернизация и изграждане ще осигурят допълнителни инвестиции и нови работни места;
- Част от мерките ще допринесат за въвеждането на стандарти, свързани с качеството на работа, а именно, използване на технологични иновации на работните места;
- Подобряването на инфраструктурата ще допринесе за повишаване на енергийната ефективност на транспорта, намаляване на въглеродните емисии и насърчаване преминаването към „по-зелен“ транспорт. По-чистата околна среда ще има благоприятно отражение върху здравето на хората;
- Мерките ще допринесат за ограничаване на задръстванията и пътно-транспортните произшествия, което ще доведе по-безопасно движение по пътищата и намаляване на пътно-транспортните произшествия.

²¹ Посочената мярка е добавена в процеса на одобрение на проекта на договор /след провеждане на консултациите със заинтересованите страни/, същата е предложена от НКЖИ и цели подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътни-пътни терминали и логистични центрове в Република България.

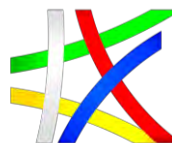


7.6.3. Идентифицирани икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло. Оценка на вариантите

Видно от таблица 9, заинтересованите страни са идентифицирали предимно положителни икономически въздействия, като в сравнение с идентифицираните социални въздействия, тук са отчетени положителни икономически въздействия от прилагането на всяка една от предложените мерки. Отчетено е и едно отрицателно въздействие, свързано с икономиката, а именно риск от създаване на условия за задръствания и замърсяване при изпълнението на мерките, свързани с изграждането на нова инфраструктура и последващата експлоатация на съоръженията.

Таблица 9 Идентифицирани икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло

<i>Идентифицирани икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло</i>		
1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:	<i>положителни</i>	<i>отрицателни</i>
Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията		
Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт		
Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт		
2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:		
Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт		
Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи		
Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици		
Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици		
Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София		
Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София		
Мярка 2.7. Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт		
3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:		
Мярка 3.1. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София		



Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София		
Мярка 3.3. Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България		
Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България		
Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България		
Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България		
Мярка 3.7. Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България		
Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България		
Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове	*	
Мярка 3.10. Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин	*	
Пакет от мерки, като цяло		

Легенда: - мерки, по които са идентифицирани по-голям брой социални въздействия

По значимите идентифицирани икономически въздействия са:

1. По отношение на мерките, обхващащи организационни и административни въпроси:

- Подобряване на икономическата среда, в която оперират заинтересованите страни, в резултат на обособяването на конкретен орган, отговорен за развитието на комбинирания транспорт и промяната на законодателството;
- По-добро и навременно усвояване на средствата;
- Подобряването на нормативната уредба може да въздейства, както в посока на повишаване на ефективността, така и в посока на ускоряване развитието на комбинирания транспорт.

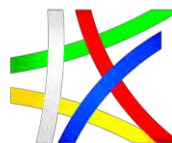
2. По отношение на мерките, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

- Оптимизиране на процесите, подобряване нивото на обслужване на администрацията и улесняване достъпа до информация по електронен път;
- Повишаване на ефективността и спестяване на време и средства;
- Оптимизиране на разходите при ползването на комбиниран транспорт, водещо до подобрени условия на услугите от превозвачи и транспортни компании едновременно с развитието на интермодалния модел.

3. По отношение на мерките, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:

- Увеличаване на възможностите за използване на железопътен товарен транспорт, привличане на нови товари (товародатели);
- Привличане на нови инвестиции в регионите, в които се предвижда изграждането на интермодални терминали.

4. По отношение на пакета от мерки като цяло:

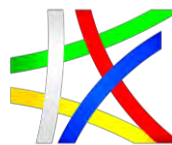


- Стимулиране развитието на комбинирания транспорт, което ще осигури повишаване на конкурентоспособността му спрямо автомобилния транспорт по отношение на цена и време за доставка. Възможности за привличане на допълнителен товарен трафик, съответно увеличаване на приходите от инфраструктурни такси;
- Подобряване на степента на използване, свързаност, услуги и функционалност на комбинирания транспорт; повишаване на дела на комбинираните превози в транспортния сектор;
- Спестяване на време и средства на икономическите субекти; разкриване на нови работни места;
- Привличане на инвестиции в страната;
- Облекчаване на административната тежест за бизнеса;
- Насърчаване за по-голяма производителност и ефективност на ресурсите;
- Ефективно използване на възможностите за модернизация на инфраструктурата и подобряване на услугите в контекста на Зелената сделка.

7.6.4. Потенциални разходи и рискове за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло

В следващата таблица е представено нагледно за кои от мерките, заинтересованите страни са идентифицирали потенциални рискове или разходи, които биха имали негативен ефект от прилагането им.

Наличие на потенциални разходи и рискове за заинтересованите страни от прилагането на всяка една от мерките	Да/Не
1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:	
Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Да
Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт	Да
Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт	Да
2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:	
Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт	Не
Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи	Да
Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	Да
Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	Да
Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	Не
Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	Да



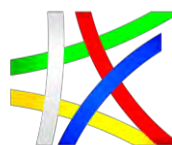
Мярка 2.7. Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт	Да
3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:	
Мярка 3.1. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София	Не
Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София	Да
Мярка 3.3. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България	Да
Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България	Да
Мярка 3.5. Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България	Не
Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България	Да
Мярка 3.7. Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	Не
Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	Да
Мярка 3.9: Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове	*
Мярка 3.10: Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин	*

Прави впечатление, че извън мерките, по които са предвидени проучвателни дейности, всички останали мерки са подложени на конкретни рискове, по значими от които са:

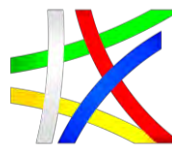
- Затруднения относно правилното определяне на схемите за финансиране, което от своя страна да забави и изпълнението на пакета от мерки;
- Потенциална възможност при промяната в нормативната уредба не да се избегне излишната административна тежест за заинтересованите страни, а да се утежни;
- Невъзможност на заинтересованите страни да осигурят средства за експлоатационни разходи и разходи за поддръжка;
- Недостиг на финансови средства за изграждане на интермодалните терминали/ логистични центрове и подобряване на техническото състояние на довеждащата инфраструктура;
- Забавяне на процедурите (отчуждителни процедури и ОВОС) за някои от инфраструктурните проекти;
- Възможна намеса на държавата на пазара, извън създаване на благоприятна за комбинирания транспорт регулативна рамка и подпомагането на климатичния и дигиталния преход.

7.6.5. Потенциални ползи и възможности за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло

В сравнение с описаните рискове, заинтересованите страни идентифицират по-скоро ползи и възможности от прилагането на мерките, и то по отношение на всяка една от заложените мерки. В следващата таблица е представено нагледно за кои от мерките, заинтересованите страни са идентифицирали потенциални ползи и възможности от прилагането им.



<i>Наличие на потенциални ползи и възможности за заинтересованите страни от прилагането на всяка една от мерките</i>	Да/Не
1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:	
Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията	Да
Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт	Да
Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт	Да
2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:	
Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт	Да
Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи	Да
Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	Да
Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	Да
Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	Да
Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	Да
Мярка 2.7. Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт	Да
3. Мерки, обхващащи подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:	
Мярка 3.1. Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София	Да
Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София	Да
Мярка 3.3. Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България	Да
Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България	Да
Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България	Да
Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България	Да
Мярка 3.7. Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	Да
Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	Да
Мярка 3.9. Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове	*
Мярка 3.10. Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в	*



района на град Видин

Основните потенциални ползи и възможности от прилагането на пакета мерки като цяло според мнението на заинтересованите страни са:

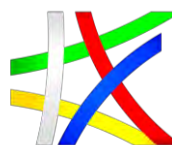
- „Пакетът като цяло ще допринесе за привличане на нови товари, допълнителни приходи от инфраструктурни такси, подобряване на инфраструктурата за комбиниран превоз на товари и цялостно повишаване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт спрямо автомобилния по отношение на цена и време за доставка;
- Бюджетите, които са определени за прилагането на всяка една от мерките дават възможност на заинтересованите страни да реализират проекти, за които липсват или не са имали достатъчно наличност от финансови средства. С предоставянето на безвъзмездни средства на по-голям кръг от заинтересовани страни в комбиниания транспорт ще се увеличи конкурентоспособността им, което би довело до намаляване на цените на транспортните услуги в комбиниания транспорт;
- Подобряване и модернизация не само на вътрешно, но и на външно-транспортните връзки на Република България. Значителна оптимизация на цялостния логистичен процес на територията на страната, която несъмнено ще доведе до редица позитивни икономически и екологични ефекти;
- Подкрепа за изграждането на една ясна рамка за осъществяването на комбиниания транспорт;
- Възможност на заинтересованите страни да провеждат конструктивен диалог за постигане на консенсус относно развитието на комбиниания транспорт в България. Въвеждането на ЕС практики и норми би могло да допринесе за благоприятното развитие на комбинираните превози в международен план най-вече. Ползата от изпълнението на инфраструктурните мерки ще увеличи конкурентоспособността на българския транспортен и логистичен бранш. Насърчава се използването на екологосъобразни видове транспорт. Осигурява заетост за определени професии. Приоритизирането на проектите и правилното определяне на финансовите източници и ресурси ще осигури икономически растеж на страната ни, както и ще допринесе за изглаждане на регионалните различия в България;
- Увеличение на превозите с интермодален транспорт“.

Оценка на по-значимите въздействия и специфичните им аспекти

Областите, в които прилагането на мерките, заложили в Националния план за развитие на комбиниания транспорт до 2030 г. ще доведе до значими социални и икономически въздействия в положителен аспект са изложени в таблиците по-долу. Едновременно с идентифицирането на областите е направена оценка на Вариант 1 „Приемане на Националния план за развитие на комбиниания транспорт в Република България до 2030 година и изпълнение на заложените мерки в него” спрямо базовия такъв.

Оценка на Вариант 1 спрямо базовия вариант - социални въздействия

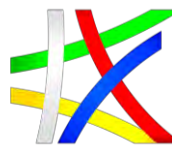
Ключови теми по отношение на социалните въздействия	Оценка на вариант 1 спрямо базовия вариант
Заетост и пазар на труда	С приемането на по Вариант 1 „Приемане на Националния план за развитие на комбиниания транспорт в Република България до 2030



Ключови теми по отношение на социалните въздействия	Оценка на вариант 1 спрямо базовия вариант
	<p>година и изпълнение на заложените мерки в него“ ще се създадат условия за създаване на нови работни места в отделни региони в страната (в които се предвиждат инвестиции в инфраструктура), което ще доведе до повишаване стандарта и качеството на живот. В допълнение, част от мерките ще допринесат за въвеждането на стандарти, свързани с качеството на работа, а именно, използване на технологични иновации на работните места.</p> <p>Вариант 1 създава условия за неутрализирането на евентуалните негативни ефекти от базовия вариант „Без действие“.</p>
Здравословно състояние на населението	<p>Като пряко следствие от подобряването на инфраструктурата и развитието на комбинирания транспорт следва да се наблюдава: оптимизиране на трафика, намаляване на въглеродните емисии и насърчаване преминаването към „по-зелен“ транспорт, което ще допринесе за по-чистата околна среда, от една страна и по-безопасно движение по пътищата. Описаните фактори имат пряко отношение към здравето на населението. В този смисъл оценката е в полза на приемането на Вариант 1.</p>

Оценка на Вариант 1 спрямо базовия вариант - икономически въздействия

Ключови теми по отношение на икономическите въздействия	Оценка на вариант 1 спрямо базовия вариант
Административна тежест за бизнеса	<p>При вариант 1 се създават предпоставки за облекчаване на административната тежест за бизнеса при изпълнението на мерки 1.3 „Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт“ и 2.2. „Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи“. Важно е при настоящата оценка да се отбележи, че промяната в нормативната уредба, която трябва да е съобразена с европейските изисквания, също крие потенциален риск от създаването на излишната административна тежест за заинтересованите страни и този риск следва да бъде взет предвид при реализиране на мярка 1.3.</p> <p>Приемането на Вариант 1 създава условия за неутрализирането на евентуалните негативни ефекти от базовия вариант „Без действие“, които се изразяват в несинхронизирането на нормативната уредба с тази на ЕС, задълбочаващи проблеми, в следствие на липсата на координация между заинтересованите страни и слабо използване на възможностите на финансовите инструменти, безвъзмездна финансова помощ и държавните помощи, поради недостатъчен административен капацитет.</p>



Ключови теми по отношение икономическите въздействия	Оценка на вариант 1 спрямо базовия вариант
Конкурентоспособност	Приемането на Вариант 1 би довел до засилване на конкурентоспособността на българските фирми на две нива: първо, повишаване на позициите им спрямо автомобилния транспорт в страната по отношение на цена и време за доставка, и второ: налице е потенциал за подобряване позициите на българските компании в сектора не само в рамките на ЕС, но и в международен аспект. Неразривно свързано с възможностите за конкурентното предимство в сектора е и отбелязаната от заинтересованите страни възможност за повишаване дела на комбинираните превози.
Макроикономическа среда	Вариант 1 ще има положителни последици върху икономически растеж и заетостта най-вече в регионите, в които се предвижда изграждането на нови интермодални терминали. Реализирането на мерките, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите ще допринесе за подобряване на условията за нови инвестиции в избраните за развитие региони с цел развитие на комбиниания транспорт.

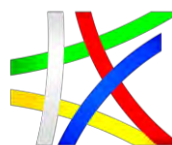
Оценка на алтернативите съгласно критериите /сравняване на вариантите/

Сравняването на вариантите, заложи в настоящата предварителна оценка на въздействието е процес, който премина през следните етапи:

1. Сравняване на ключовите положителни и отрицателни въздействия на всеки вариант – сравнението на ключовите положителни и отрицателни ефекти, генерирани посредством оценката на въздействията представлява интегрирано представяне в таблицата по-долу:

Въздействие	Варианти	
	Вариант „ Без действие ”	Вариант 1
Социални въздействия - положителни		
Увеличаване възможностите за заетост	-	x
Увеличаване на възможностите за по-млако вреди върхи здравето на хората	-	x
Икономически въздействия - положителни		
Намаляване на административна тежест за бизнеса	-	x
Подобряване на конкурентоспособността в сектора	-	x
Подобряване на макроикономическа среда	-	x

2. Сравняване на вариантите – сравняването на вариантите е извършено на база заложените по-горе критерии за сравняване, а именно ефективност, ефикасност и съгласуваност. В таблицата по-



долу са представени резултатите от сравнителния анализ на вариантите по всеки от избраните критерии.

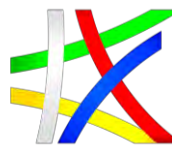
Критерии	Варианти	
	Вариант „Без действие”	Вариант 1
Ефективност		
Цел 1: Усъвършенстване на нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт	+	+
Цел 2: Въвеждане на механизъм за координация и взаимодействие между всички заинтересовани страни и повишаване на административния им капацитет	+	+
Цел 3: Въвеждане на интегрирана информационна система за комбиниран транспорт	-	+
Цел 4: Осигуряване на услуги за подобряване експлоатацията в областта на комбинирания транспорт	-	+
Цел 5: Изграждане на нови интермодални терминали и модернизиране съществуващи интермодални терминали	-	+
Ефикасност	-	+
Съгласуваност	Не. Значителен компромис	Да. Ограничен компромис
Рискове	Важни рискове	Ограничени рискове

7.7. Определяне на най-добрата алтернатива /избор на вариант/

Видно от сравнителния анализ по критерий „Ефективност“, дефинираните цели се постигат основно при приемането на Вариант 1. Базовият (нулев) вариант не дава възможност за постигане на дефинираните цели и по-конкретно не допринася да бъде изпълнено благоприятстващото условие, което да гарантира, че съфинансираните операции са в съответствие с рамката на транспортната политика на ЕС. По отношение на сравнителния анализ по критерий „Ефикасност“ следва да се отбележи, че ефикасността е в пряка зависимост от постигането на целите, а именно ефективността. В този смисъл оценката по критерий „Ефикасност“ е правопрпорционална на тази по критерий „Ефективност“. Данните от сравнителния анализ по критерий „Съгласуваност“ и критерий „Рискове“ показват също, че Вариант 1 е най-добрата алтернатива за действие.

В обобщение, и на база резултатите от сравнителния анализ на вариантите за действие по отделните критерии следва да се заключи, че Вариант 1 „Приемане на Националния план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година и изпълнение на заложените мерки в него“ е изборът за най-подходящ вариант и алтернатива за действие.

Същият следва да бъде реализиран чрез изпълнение на предложената по-горе „Програма за изпълнение на „Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година“ с цел създаване на условията за повишаване на конкурентоспособността на



комбинирания транспорт в сравнение с автомобилния товарен транспорт и допринасяне за прехвърлянето на товари от автомобилния към другите видове транспорт.

7.8. Мониторинг и последваща оценка

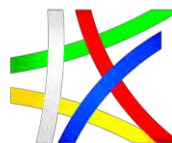
С цел проследяване и оценка на резултатите от извършената настояща оценка на въздействието на мерките за развитие на комбинирания транспорт до 2030 г. и на пакета като цяло, следва да бъде отправена препоръката за извършването на периодичен мониторинг и последващо оценяване на ефективността от прилагането на препоръчания вариант за действие.

Мониторинга и последващата оценка способстват за проверка дали:

- избраният вариант, като инструмент за разрешаване на дефинираните проблеми постига заложените цели и в каква степен;
- заложените цели са били относими и постижими;
- непостигането на целите се дължи на проблеми, свързани с начина на прилагане на препоръчаните мерки или с начина по който са разработени;
- са необходими мерки за повишаване на административния капацитет за привеждане в изпълнение на предложения план за действие.

Разработените в настоящата оценка на въздействието на мерките за развитие на комбинирания транспорт и на пакета като цяло, общи рамки на количествена и качествена оценка са добра основа за последващи мониторинг и оценка.

Препоръчителния срок за извършване на последваща оценка на въздействието с цел изследване на съотношението между поставените цели и постигнатите резултати при реализирането на варианта е 5 години след влизането в сила на регулацията.

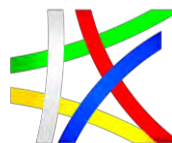


ПРИЛОЖЕНИЯ

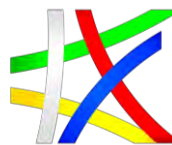
ПРИЛОЖЕНИЕ 1

КОНСУЛТАЦИОНЕН ДОКУМЕНТ	
1. ОСНОВНА ИНФОРМАЦИЯ ЗА КОНСУЛТАЦИЯТА	
1.1.	<p><u>Въведение:</u></p> <p>В изпълнение на дейност 5 от Договор от 14.01.2020 г. с предмет „Изготвяне на проект на Национален план за развитие на комбиниран транспорт в Република България до 2030 година“, ДЗЗД „НП-Комбиниран транспорт“ организира обществени консултации по изпълнението на мерките за развитие на комбиниран транспорт в Република България до 2030 г.</p> <p>По посочената дейност е предвидено извършването на оценка на въздействието от изпълнението на отделните мерки и на пакета като цяло, за целите на която е необходимо да се проведат обществените консултации.</p> <p>Националният план за развитие на комбиниран транспорт в Република България до 2030 година ще играе ролята на „благоприятстващо условие“²² за бъдещата оперативна програма. Благоприятстващите условия, които са сектороопределящи, са посочени в Приложение № IV на проекта за регламент „Тематични благоприятстващи условия, приложими за ЕФРР, ЕСФ и Кохезионния фонд - член 11, параграф 1 РОР“. По отношение на транспортната политика се посочва, че целта на политиката ще е по-добре свързана Европа чрез подобряване на мобилността и регионалната свързаност на ИКТ. Специфична цел 3.2 е разработване на стабилна, устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна и интермодална TEN-T. Наименованието на благоприятстващите условия е „Цялостно планиране на транспорта на подходящото равнище“. Критериите за изпълнение за базовите условия ще са разработени въз основа на мултимодално картографиране на съществуващи и планирани инфраструктури до 2030 г., което съгласно т. 6 насърчава мултимодалността, като набелязва нужди от трансбордиране или мултимодален товарен превоз и пътнически терминали и възможности за активно придвижване. Следователно фокусът ще е върху изграждане на инфраструктура за комбиниран и интермодален транспорт.</p> <p>Следвайки Методологията за стратегическо планиране в Република България, Националният план за развитие на комбиниран транспорт в Република България до 2030 година ще се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Планът ще е оперативния документ за осъществяване на националната стратегия.</p>
1.2.	<p><u>Цели на консултацията:</u></p> <p>Настоящите обществени консултации се провеждат с цел:</p>

²² Съгласно предложение за РОР „предварителните условия“ от периода 2014 - 2020 г. ще се заменят с „благоприятстващи условия“, които ще са по-малко, но по-съсредоточени върху целите на съответния фонд. За разлика от периода 2014 - 2020 г., тези условия ще се наблюдават и прилагат през целия период. Принципът ще бъде затвърден: държавите членки няма да могат да декларират разходи, свързани с конкретни цели, докато не бъде изпълнено благоприятстващото условие. Това ще гарантира, че съфинансираните операции са в съответствие с рамката на транспортната политика на ЕС.



	<ul style="list-style-type: none">▪ да се запознаят заинтересуваните страни с предложените отделни мерки за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. и с пакета от мерки като цяло;▪ заинтересуваните страни да дадат становище, какви биха били очакваните ефекти и въздействия при прилагането на всяка една от мерките за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г. и на пакета от мерки като цяло и как биха се отразили мерките върху дейността му. <p><u>Като заинтересовани лица са определени:</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ инфраструктурни управители/ оператори на терминали;▪ превозвачи /асоциации (сдружения) на превозвачи;▪ товародатели;▪ държавни структури;▪ други. <p>Предложенията, изпратени от заинтересуваните страни ще бъдат разгледани, обсъдени и взети предвид от екипа на Изпълнителя при извършването на оценка на въздействие на отделните мерки и на пакета като цяло.</p>
1.3.	<p><u>Консултационен процес:</u></p> <p>Настоящият документ ще се представи на заинтересуваните лица по електронна поща от Изпълнителя на дейността.</p> <p>Заинтересуваните страни могат да представят своите мотивирани становища и препоръки в писмена форма, чрез попълване на Приложение 1 към настоящия документ. Становищата и препоръките следва да бъдат изпратени на следния електронен адрес: kombiniran_transport@globaladvisers.eu.</p> <p>В отговорите си, лицата трябва да посочат коя заинтересована страна представляват, като не е необходимо посочване на имена на лицето. Тази информация е необходима, за да може след получаване на становищата и препоръките, да се анализира правилно въздействието на мерките върху съответната група заинтересовани страни.</p> <p>Направените предложения следва да бъдат обосновани, за да може екипът от експерти, извършващи оценката на въздействието да прецени дали са основателни, при разглеждането и обсъждането им.</p> <p>Срок за получаване на становища в рамките на настоящите консултации:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ до 27.10.2020 г.
1.4.	<p><u>Основни релевантни документи и нормативни актове:</u></p> <ol style="list-style-type: none">1. Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.2. Закон за пътищата;3. Закон за автомобилните превози;4. Закон за железопътния транспорт;5. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВМПРБ) и Кодекс на търговското корабоплаване (КТК).
<p>2. ОПИСАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИТЕ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г.</p> <p>Предложеният пакет мерки за стимулиране на комбинирания транспорт съдържа:</p> <p>1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:</p>	



Мярка 1.1: Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

Мярка 1.2: Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт;

Мярка 1.3: Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт.

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

Мярка 2.1: Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт;

Мярка 2.2: Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи;

Мярка 2.3: Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици;

Мярка 2.4: Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици;

Мярка 2.5: Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София;

Мярка 2.6: Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София;

Мярка 2.7: Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт.

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите

Мярка 3.1: Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София;

Мярка 3.2: Изграждане на интермодален терминал в района на град София;

Мярка 3.3: Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България;

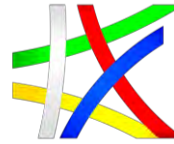
Мярка 3.4: Изграждане на интермодален терминал в Северна България;

Мярка 3.5: Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България;

Мярка 3.6: Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България;

Мярка 3.7: Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България;

Мярка 3.8: Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България.



***Забележка:** Подробното описание на всяка една от посочените мерки е дадено в Приложение 2 към настоящия консултационен документ – „Мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.“*

3. ВЪПРОСИ ЗА ОБСЪЖДАНЕ

Заинтересованите страни могат да представят всички свои бележки и коментари по предлаганите мерки за стимулиране на комбинирания транспорт до 2030 г. по следните основни теми за обсъждане:

- 1) Очаквани ефекти (положителни и отрицателни) от прилагането на всяка една от мерките и на пакета като цяло;
- 2) Възможни социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло;
- 3) Възможни икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло;
- 4) Потенциални разходи и рискове за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло;
- 5) Потенциални ползи и възможности за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло.

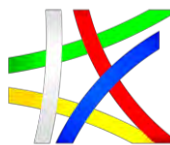
Забележки:

- *Препоръчително е заинтересованите страни да изразят мнение в рамките на своите компетенции по всяка една от основните теми за обсъждане по индивидуалните мерки и на пакета от мерки като цяло, чрез попълване на приложения образец;*
- *Извън посочените основни теми за обсъждане, заинтересованите страни могат да дават и други коментари, предложения и забележки, които считат за необходимо да бъдат направени.*

4. ДОКУМЕНТИ, СЪПЪТСТВАЩИ КОНСУЛТАЦИЯТА

Приложение 1.1 - Образец за изразяване на становище

Приложение 1.2 – Мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.



ПРИЛОЖЕНИЕ 1.1 – ОБРАЗЕЦ ЗА ИЗРАЗЯВАНЕ НА СТАНОВИЩЕ

ОБРАЗЕЦ ЗА ИЗРАЗЯВАНЕ НА СТАНОВИЩЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОТДЕЛНИТЕ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ ДО 2030 Г. И НА ПАКЕТА ОТ МЕРКИ КАТО ЦЯЛО

(Образецът може да бъде попълнен на хартиен или електронен носител. В случай, че образецът е попълнен на хартиен носител, той следва да бъде изпратен като сканирано копие. Попълнените образци се изпращат на електронен адрес kombiniran_transport@globaladvisers.eu)

Институция/организация/физическо лице

(моля, попълнете).....

Становище по Тема 1: „Очаквани ефекти (положителни и отрицателни) от прилагането на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1: Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 1.2: Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 1.3: Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт, (моля, опишете)

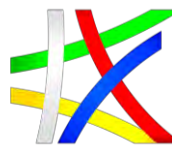
Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

Мярка 2.1: Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт, (моля, опишете)

Положителен ефект:



Отрицателен ефект:

Мярка 2.2: Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи, *(моля, опишете)*

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 2.3: Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, *(моля, опишете)*

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 2.4: Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, *(моля, опишете)*

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 2.5: Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, *(моля, опишете)*

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 2.6: Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, *(моля, опишете)*

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

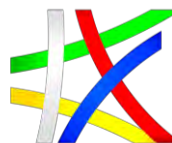
Мярка 2.7: Частично компенсирание на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт, *(моля, опишете)*

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите

Мярка 3.1: Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София, *(моля, опишете)*



Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 3.2: Изграждане на интермодален терминал в района на град София, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 3.3: Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 3.4: Изграждане на интермодален терминал в Северна България, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 3.5: Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 3.6: Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 3.7: Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, (моля, опишете)

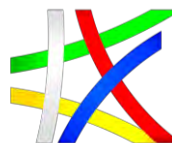
Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Мярка 3.8: Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:



Пакет от мерки, като цяло, (моля, опишете)

Положителен ефект:

Отрицателен ефект:

Становище по Тема 2: „Възможни социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1: Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, (моля, опишете)

.....

Мярка 1.2: Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт, (моля, опишете)

.....

Мярка 1.3: Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт, (моля, опишете)

.....

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

Мярка 2.1: Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.2: Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.3: Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.4: Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, (моля, опишете)



.....
Мярка 2.5: Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, *(моля, опишете)*
.....

Мярка 2.6: Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, *(моля, опишете)*
.....

Мярка 2.7: Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт, *(моля, опишете)*
.....

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите

Мярка 3.1: Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София, *(моля, опишете)*
.....

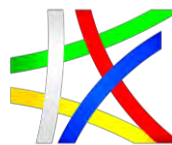
Мярка 3.2: Изграждане на интермодален терминал в района на град София, *(моля, опишете)*
.....

Мярка 3.3: Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България, *(моля, опишете)*
.....

Мярка 3.4: Изграждане на интермодален терминал в Северна България, *(моля, опишете)*
.....

Мярка 3.5: Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България, *(моля, опишете)*
.....

Мярка 3.6: Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България, *(моля, опишете)*



.....

Мярка 3.7: Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, (моля, опишете)

.....

Мярка 3.8: Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, (моля, опишете)

.....

Пакет от мерки, като цяло, (моля, опишете)

.....

Становище по Тема 3: „Възможни икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1: Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, (моля, опишете)

.....

Мярка 1.2: Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт, (моля, опишете)

.....

Мярка 1.3: Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт, (моля, опишете)

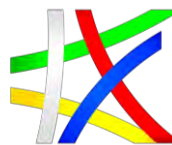
.....

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

Мярка 2.1: Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.2: Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни



технологии и интелигентни транспортни системи, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.3: Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.4: Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.5: Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.6: Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.7: Частично компенсирание на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт, *(моля, опишете)*

.....

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите

Мярка 3.1: Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София, *(моля, опишете)*

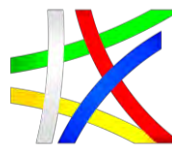
.....

Мярка 3.2: Изграждане на интермодален терминал в района на град София, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.3: Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България, *(моля, опишете)*

.....



Мярка 3.4: Изграждане на интермодален терминал в Северна България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.5: Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.6: Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.7: Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.8: Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Пакет от мерки, като цяло, *(моля, опишете)*

.....

Становище по Тема 4: „Потенциални разходи и рискове за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

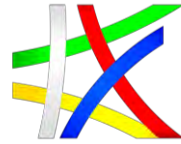
Мярка 1.1: Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 1.2: Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 1.3: Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на



комбинирания транспорт, (моля, опишете)

.....

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

Мярка 2.1: Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.2: Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.3: Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.4: Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.5: Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, (моля, опишете)

.....

Мярка 2.6: Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, (моля, опишете)

.....

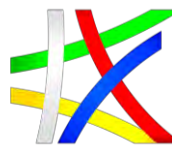
Мярка 2.7: Частично компенсирание на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт, (моля, опишете)

.....

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите

Мярка 3.1: Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София, (моля, опишете)

.....



Мярка 3.2: Изграждане на интермодален терминал в района на град София, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.3: Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.4: Изграждане на интермодален терминал в Северна България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.5: Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.6: Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.7: Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.8: Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, *(моля, опишете)*

.....

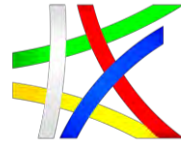
Пакет от мерки, като цяло, *(моля, опишете)*

.....

Становище по Тема 5: „Потенциални ползи и възможности за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1: Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, *(моля, опишете)*



.....

Мярка 1.2: Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбиниран транспорт, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 1.3: Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбиниран транспорт, *(моля, опишете)*

.....

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

Мярка 2.1: Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.2: Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.3: Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.4: Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, *(моля, опишете)*

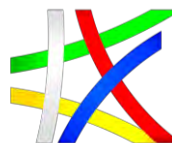
.....

Мярка 2.5: Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 2.6: Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, *(моля, опишете)*

.....



Мярка 2.7: Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт, *(моля, опишете)*

.....

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите

Мярка 3.1: Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.2: Изграждане на интермодален терминал в района на град София, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.3: Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.4: Изграждане на интермодален терминал в Северна България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.5: Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.6: Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Мярка 3.7: Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, *(моля, опишете)*

.....

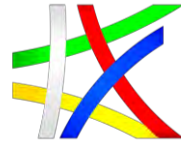
Мярка 3.8: Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България, *(моля, опишете)*

.....

Пакет от мерки, като цяло, *(моля, опишете)*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



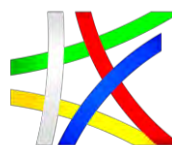
ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

.....

Други становища/коментари:

(моля, опишете)

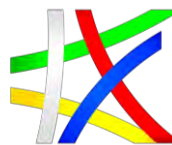
.....




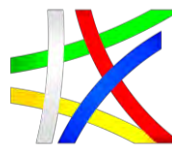
ПРИЛОЖЕНИЕ 1.2 – МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г.

1. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ОРГАНИЗАЦИОННИ И АДМИНИСТРАТИВНИ ВЪПРОСИ

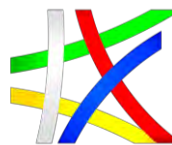
Мярка 1.1	Сформиране на Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по формиране и действие на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Основните задачи в работата на Координиращия орган/Консултативния съвет включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Провеждане на държавната политиката за развитие на комбинирания транспорт; 2. Мониторинг, динамично регулиране и отчитане на постигнатите резултати от изпълнението на Националния план за развитие на комбинирания транспорт; 3. Диалог и сътрудничество със заинтересованите страни; 4. Подготовка на предложения за промяна на нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт; 5. Предприемане на мерки за стимулиране и прилагане на научните изследвания в областта на комбинирания транспорт; 6. Предприемане на мерки за развитие на магистърски програми в областта на комбинирания транспорт; 7. Подготовка на предложения за схеми и мерки за намаляване на разходите за комбиниран транспорт; 8. Подготовка на предложения за схеми и мерки за оптимизиране и рационализиране на процедурите при обработване на товари; 9. Подготовка на предложения за предприемане на действия при кризисни ситуации.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	Неприложимо
Срок за реализация	<p><i>Начало на мярката</i> – до края на 2021 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – постоянен</p>



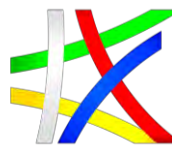
мярката	
Очаквани резултати	Сформиран и работещ Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Провеждането на политиката в областта на транспорта и в частност на комбинирания транспорт в ЕС е в режим на споделена компетентност с държавите членки, като всяка една държава членка има и собствена транспортна политика, включително и в областта на комбинирания транспорт и институции, които провеждат политиката в тази област.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията е централен едноличен орган на изпълнителната власт в Република България, който провежда държавната политика в областта на: транспорта; развитието на пътната инфраструктура, съвместно с министъра на регионалното развитие и благоустройството; информационните технологии и електронните съобщения; пощенските услуги. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията ръководи и представлява Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Министърът упражнява правомощията си в съответствие с Конституцията и законите на страната. Не е необходимо да се заделя допълнителен финансов ресурс в бюджета, за създаването на администрация, която да се занимава целево с комбинирания транспорт. В Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. е предвидено създаване на „административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози“. Към момента не се предлага създаването на нова административна структура, което може да бъде напр. нова изпълнителна агенция – второстепенен разпоредител към министъра, тъй като би била с по-нисък ранг и с по-малко възможности за управленски решения. Такава институция би била подходяща при по-напреднал етап на изградена система на комбиниран транспорт.</p> <p><i>Правно основание - чл.45, ал.1 от Закона за администрацията, с цел прозрачност, координация и ефективност на процесите по изпълнение на Националния план за развитие на комбинирания транспорт, към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да се създаде експертен Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт като експертно консултативно звено със съвещателни функции. Той ще работи на обществени начала, чрез партньорство на всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт.</i></p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна	<p> М-И-7.1 - Създаване на административна структура към МТИТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози.</p>



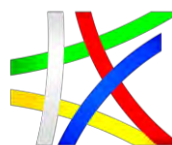
стратегия в периода до 2030 г.“	
Мярка 1.2	Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Оценка на недостига в административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт.2. Оценка на нуждите от обучение за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт.3. Организиране и провеждане семинари/обучения за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт.4. Организиране и провеждане на семинари/обучения и посещения на място в страни от ЕС по следните основни теми:<ul style="list-style-type: none">- Административна уредба за прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и използване на средства от Европейския съюз в областта на комбинирания транспорт;- Схеми на финансиране в сектор „Транспорт“ за програмен период 2021-2027 г., включващи използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз;- Научени уроци и добри практики при използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз в сектор „Транспорт“ в държави членки на ЕС.5. Изготвяне на наръчници за кандидатстване за финансиране и управление на проекти за развитие на комбинирания транспорт, чрез прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз през програмния период 2021-2027 г.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> <ul style="list-style-type: none">- МТИТС <i>Партньори</i> <ul style="list-style-type: none">- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и	<i>Предварителен бюджет – 1 500 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i>



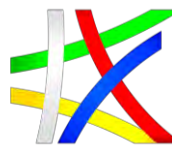
източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок реализация мярката	<i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2021 г. <i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2022 г.
Очаквани резултати	<ul style="list-style-type: none"> - Проведени семинари/обучения за повишаване и усъвършенстване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт и обучени идентифицирани заинтересовани страни; - Проведени семинари/обучения и посещения на място за повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз, при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт и обучени идентифицирани заинтересовани страни; - Изготвени наръчници за кандидатстване за финансиране и управление на проекти за развитие на комбинирания транспорт, чрез прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз за програмен период 2021-2027 г.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Използването на техническа помощ за изграждането и повишаването на административния капацитет е мярка, в държави членки на ЕС на основание на Регламент (ЕС) № 1303/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета. Добрите практики на Полша и Чехия, които са използвали средства от структурните фондове на Европейския съюз биха могли да бъдат адаптирани в България. В този смисъл Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. ще подпомага действия, които са необходими за ефективното администриране и използване на тези фондове, с оглед постигане целите на Споразумението за партньорство и целите на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. В Германия федералното правителство подкрепя комбинирания транспорт и укрепването на интермодалната транспортна система например чрез насоки за финансиране, но чрез използване предимно на национални публични средства.
Ангажимент прилагането	Чл.4, параграф2, б. в, ж, з, чл.93, чл.170-171, чл.174-175 ДФЕС. Програмен период 2014-2020 г. - Регламент (ЕС) № 1303/2013 на




<p>мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</p>	<p>Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 година за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета <i>OJ L 347, 20.12.2013, p. 320–469 – чл.58-59.</i></p> <p>Програмен период 2021-2027 г. - Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за определяне на общоприложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд+, Кохезионния фонд, Европейския фонд за морско дело и рибарство, както и финансови правила за тях и за фонд „Убежище и миграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и инструмента за управление на границите и визите COM/2018/375 final - 2018/0196 - чл.29-32.</p>
<p>Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<ul style="list-style-type: none">+ М-М-1.1 - Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост;+ М-Р-1.1 - Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост;+ М-М-2.1 - Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС;+ М-Р-2.1 - Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС;+ М-И-2.1 - Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите;+ М-Т-4.2 - Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година;+ М-М-4.4 - Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура;+ М-Р-4.4 - Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура;+ М-Ж-8.1 - Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;+ М-М-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;+ М-М-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура;+ М-Р-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;+ М-Р-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура;+ М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.



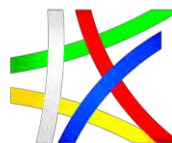
Мярка 1.3	Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт
Обхват на мярката	Организационни и административни въпроси
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по подготовката на предложения и приемане на промени на законодателството на Република България в областта на комбинирания транспорт, имащи за цел стимулиране на развитието му. Промените целят да адресират на национално ниво, правната уредба на новоприети актове на вторичното право на ЕС в областта на транспорта, вкл. и в областта на комбинирания транспорт, както и усъвършенстване на националното законодателство, благоприятстващо развитието на комбинирания транспорт. Основните задачи по тази мярка включват подготвяне на промени в следните нормативни актове:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Закон за железопътния транспорт;2. Закон за автомобилните превози;3. Закон за пътищата;4. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата в Република България и Кодекс за търговското корабоплаване;5. Наредба № 53 от 2003 г.;6. Други, ако се установи необходимост, или за съответствие с промените в посочените по т. 1-5 нормативни актове. <p>В случай, че се възприеме изготвянето на проект на Закон за комбинирания транспорт, преди конкретната работа по законопроекта добра практика е да се изготви концепция за неговата уредба, която да бъде подкрепена от повечето от заинтересованите страни. В този случай ще бъде необходимо изготвянето и на пълна предварителна оценка на въздействието от приемането на новия закон. В зависимост от това, как ще бъдат оформени промените в законите, ще бъдат необходими и частични предварителни оценки на въздействието на всеки законопроект, съгласно чл. 18а и сл. от Закона за нормативните актове.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none">- МТИТС, Министерски съвет, Народно събрание <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	Неприложимо
Срок за реализация	<p><i>Начало на мярката</i> – до края на 2021 г. <i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – постоянен</p>



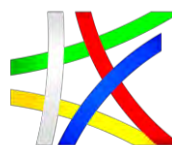
мярката	
Очаквани резултати	Нормативна уредба в Република България в областта на комбиниран транспорт, допринасяща за стимулиране развитието на комбиниран транспорт; привеждане в съответствие с относимите актове на ЕС (включително очакваните промени в Директива 92/106/ЕИО от 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки – ако бъдат приети) и създаване на необходимите национални условия за прилагане на Регламент 2020/1056 относно електронната информация за товарни превози, включително преглед и изменения в уредбата на превозните документи.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Провеждането на политиката в областта на транспорта и в частност на комбиниран транспорт се осъществява от съответното отговорно министерство във всяка държава, като за ефективното изпълнение на инвестиционните проекти по оперативните програми, финансирани от европейските фондове, се създават и междинни звена, които подкрепят бенефициентите в процеса на подготовка и изпълнение на проектите. Държавните структури работят в активно сътрудничество с неправителствени професионални организации.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	 М-И-8.1 - Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и участниците на транспортния пазар.

2. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ВЪПРОСИ И ПОДПОМАГАНЕ НА УСЛУГАТА

Мярка 2.1	Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по изследване на международни релации за комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение включват: <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на прогнози за потенциала на развитие на международни релации за комбиниран транспорт – България-държави членки на ЕС; България-Русия; Европа-Каспийски регион; Европа-Близък изток и др.;

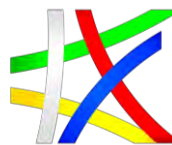


		<ol style="list-style-type: none">2. Проучване и оценка на стратегически инвестиционни проекти по протежение на изследваните международни релации;3. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за участие в двустранни и многостранни договори за извършване на превози по международните релации;4. Изследвания, с оглед постигане на по-голяма ефективност и ефикасност на процедурите по обработване на товари;5. Определяне на приоритетност на международните релации и интересите на заинтересованите страни.
Отговорни институции за изпълнение на мярката		<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТИТС <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбиниран транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране		<i>Предварителен бюджет - 500 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i> Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок реализация на мярката		<i>Избор на изпълнител – до края на 2023 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i>
Очаквани резултати		<ol style="list-style-type: none">1. Изготвени прогнози за потенциала на развитие на международни релации за комбиниран транспорт: България-държави членки на ЕС; България-Русия; Европа-Каспийски регион; Европа-Близък изток и др.;2. Определена приоритетност на международните релации, с оглед на интересите на заинтересованите страни.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката		Някои от държавите членки на ЕС предоставят подкрепа за проучвания, свързани с развитието на интермодалния транспорт за конкретни проекти. Например, във Франция е финансирано проучване на възможностите за използване на комбиниран транспорт. В Австрия са извършени проучвания и разработени концепции за подготовка на иновативни редовни комбинирани транспортни услуги за комбиниран транспорт по река Дунав. Във Финландия, във връзка с финансиране на проект по Балтийския коридор в Северно море по програма МСЕ (Механизъм за свързване на Европа), са предоставени безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки.
Ангажимент прилагането на мярката, произтичащ от законодателството		Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС; Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение №

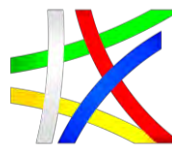


на ЕС	661/2010/ЕС OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	Неприложимо

Мярка 2.2	Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по проучване, проектиране и интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Проучване за наличните информационни системи и планираните такива в сектор „Транспорт“ и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт - Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS), Национална БУЛРИС система, Информационна система за управление на влаковата работа (СУВР), Система за електронен обмен на информация в българските пристанища (Port Community System – PCS), Национална платформа за електронен обмен на документи (едно гише B2G) и др.;2. Проучване на наличните информационни системи и планираните такива в съществуващите и планираните за изграждане или модернизация терминали и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт;3. Проучване и оценка на необходимите изисквания към интелигентните системи в комбинирания транспорт за целите на контрола и комуникацията между различните административни органи и институции (граничен контрол, митници, НАП, ветеринарен контрол, фитосанитарен контрол, ГДБОП, митническо разузнаване и др.);4. Проучване и оценка за прилагане на необходимите технологични мерки за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ;5. Определяне на необходимите изисквания за оборудване на граничните преходи и интермодалните терминали за осигуряване на проследимост на ИТЕ;6. Осигуряване на дигитализация при обработка на документи при водния и железопътния транспорт;

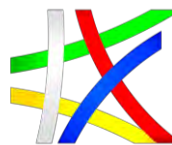


		<p>7. Създаване на информационен портал за комбиниран транспорт;</p> <p>8. Проектиране на информационна система за комбиниран транспорт с осигуряване на гъвкавост и възможности за адаптиране на системата в съответствие с промените на транспортния процес;</p> <p>9. Интегриране на интермодална информационна система.</p>
Отговорни институции изпълнение мярката	за на	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбиниран транспорт
Предварителен бюджет източници финансиране	и на	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 2 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок реализация мярката	за на	<p><i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2023 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2025 г.</p>
Очаквани резултати		Въведена в експлоатация интегрирана информационна система за комбиниран транспорт
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	на	Франция, в рамките на Многогодишен план за подпомагане на модернизацията за периода 2008-2012 г. финансира създаването на речни информационни услуги и нови технологии. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма „Инфраструктура и околна среда“ 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).
Ангажимент прилагането мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	за на от	<p>Чл.4, параграф2, б. в, ж, з, чл.93,чл. 170-171, чл. 174-175 ДФЕС.</p> <p>Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i></p> <p>ДИРЕКТИВА 2010/40/ЕС НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА от 7 юли 2010 година относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт <i>Обн. L ОВ. бр.207 от 6 Август 2010г.</i></p>
Съответствие предложената	на	 М-М-5.1 - Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на

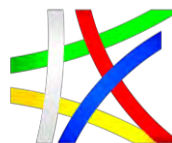


<p>мярка „Интегрирана транспортна стратегия периода до 2030 г.“</p>	<p>с в</p> <p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза4; ✚ М-Р-5.1 - Надграждане на националната БУЛРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018); ✚ М-И-5.1 - Изграждане на интегрирана интермодална информационна система; ✚ М-Ж-6.1 - Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР); М-Ж-6.2 - Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици. </p>
---	---

<p>Мярка 2.3</p>	<p>Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</p>
<p>Обхват на мярката</p>	<p>Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата</p>
<p>Кратко описание на мярката</p>	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за необходимостта от осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт; 2. Определяне на типовете и количествата интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт; 3. Определяне на необходимия бюджет за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и иновативни технологии за извършване на комбиниран транспорт; 4. Определяне на най-ефективната схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт – държавна собственост и отдаване под наем при определени условия; финансова подкрепа при закупуване от страна на заинтересованите страни; използване на финансови инструменти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
<p>Отговорни институции изпълнение мярката</p>	<p>за на</p> <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания

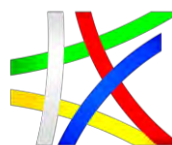


	транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет - 1 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител – до края на 2021 г.</i></p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2022 г.</i></p>
Очаквани резултати	Определена схема за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>През 2009 г. Чехия осигурява еднократна финансова подкрепа на автомобилните превозвачи за придобиване на интермодални транспортни единици. Други две схеми, обявени през 2019 г. с общо 6,5 млн. евро принос от Кохезионния фонд, са насочени към придобиване на комбинирани транспортни единици, като кандидатите могат да получат подкрепа до 30% от допустимите разходи за проект. Допустимите дейности включват закупуване на нови транспортни единици за континентален КТ, вертикално манипулируеми (интермодални) полуремаркета, вътрешни контейнери, сменяеми каросерии или иновационни единици/ технологии.</p> <p>В Австрия, в рамките на Иновационната програма за комбиниран товарен транспорт е предложена финансова подкрепа (до 30% от допустимите инвестиционни разходи) за внедряване на иновативни технологии и за комбинирано транспортно оборудване (например контейнери, сменяеми каросерии, полу-ремаркета, специално приспособени за комбиниран транспорт и т.н.).</p> <p>От европейския Кохезионен фонд се финансира проект за закупуване на нови платформени вагони за подобряване на контейнерния транспорт в Полша. Проектът включва закупуването от полския железопътен товарен оператор PKP CARGO S.A. на 936 платформени вагона за превоз на контейнери по железопътна линия.</p> <p>Във Франция, чрез Агенцията за екологичен преход се предоставя финансова подкрепа за придобиване на подвижен състав от спедитори, които искат да прехвърлят целия или част от товарните потоци, които генерират от автомобилен към комбиниран транспорт железопътен или шосеен-речен.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Член 93 ДФЕС предвижда, че „помощите са съвместими с Договорите, ако отговарят на нуждите от координация на транспорта [...]“.</p> <p>Използваната в тази разпоредба концепция за "координация на</p>

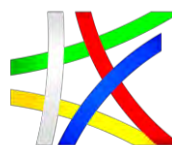




на ЕС	транспорта" има значение, което надхвърля простия факт за улесняване на развитието на икономическа дейност. Тя предполага намеса на публичните органи, която има за цел да ръководи развитието на транспортния сектор в общ интерес. Транспортният сектор може да срещне трудности с „координацията“ в икономическия смисъл на понятието, например във връзките между различни транспортни мрежи.
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-2.5 - Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав; ✚ М-Ж-13.1 - Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.

Мярка 2.4	Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по подпомагане на транспортните оператори и превозвачи за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици за извършване на комбиниран транспорт. В зависимост от избраната схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и за осигуряване на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици при извършване на комбиниран транспорт, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Доставка на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт; 2. Доставка на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - В зависимост от избраната схема в рамките на Преинвестиционното проучване - Транспортни оператори и превозвачи <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на	<p><i>Предварителен бюджет - 35 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p>

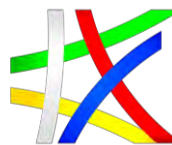



финансиране	<ul style="list-style-type: none">- Програма Транспортна свързаност 2021-2027 г.- Финансови инструменти- Частни средства <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- 42,5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 7,5% - Национално съфинансиране- 40% - Финансови инструменти- 10% - Частно финансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител – до края на 2023 г.</i></p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i></p>
Очаквани резултати	Подобрена наличност на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>През 2009 г. Чехия осигурява еднократна финансова подкрепа на автомобилните превозвачи за придобиване на интермодални транспортни единици. Други две схеми, обявени през 2019 г. с общо 6,5 млн. евро принос от Кохезионния фонд, са насочени към придобиване на комбинирани транспортни единици, като кандидатите могат да получат подкрепа до 30% от допустимите разходи за проект. Допустимите дейности включват закупуване на нови транспортни единици за континентален КТ, вертикално манипулируеми (интермодални) полуремаркета, вътрешни контейнери, сменяеми каросерии или иновационни единици/ технологии.</p> <p>В Австрия, в рамките на Иновационната програма за комбиниран товарен транспорт е предложена финансова подкрепа (до 30% от допустимите инвестиционни разходи) за внедряване на иновативни технологии и за комбинирано транспортно оборудване (например контейнери, сменяеми каросерии, полу-ремаркета, специално приспособени за комбиниран транспорт и т.н.).</p> <p>От европейския Кохезионен фонд се финансира проект за закупуване на нови платформени вагони за подобряване на контейнерния транспорт в Полша. Проектът включва закупуването от полския железопътен товарен оператор PKP CARGO S.A. на 936 платформени вагона за превоз на контейнери по железопътна линия.</p> <p>Във Франция чрез Агенцията за екологичен преход се предоставя финансова подкрепа за придобиване на подвижен състав от спедитори, които искат да прехвърлят целия или част от товарните потоци, които генерират от автомобилен към комбиниран транспорт железопътен или шосеен-речен.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Член 93 ДФЕС предвижда, че „помощите са съвместими с Договорите, ако отговарят на нуждите от координация на транспорта [...]“. Използваната в тази разпоредба концепция за "координация на транспорта" има значение, което надхвърля простия факт за улесняване на развитието на икономическа дейност. Тя предполага

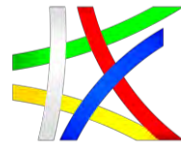


	намеса на публичните органи, която има за цел да ръководи развитието на транспортния сектор в общ интерес. Транспортният сектор може да срещне трудности с „координацията“ в икономическия смисъл на понятието, например във връзките между различни транспортни мрежи.
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none">  М-Ж-2.5 - Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав;  М-Ж-13.1 - Разработване на концепция, стратегия и план за закупуване на подвижен железопътен състав (локомотиви, товарни вагони и пътнически вагони) и привеждане на съществуващия в състояние, отговарящо на изискванията за оперативна съвместимост, като се отчетат спецификите на железопътната система.

Мярка 2.5	Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София; 2. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София; 3. Определяне на експлоатационна схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София; 4. Изготвяне на бизнес-планове за всяко едно от направленията и определяне на оптимална финансова схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София; 5. Изготвяне на типов договор при експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София; 6. Подготовка и провеждане на конкурс за избор на оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания

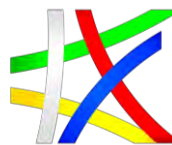


		транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране		<p><i>Предварителен бюджет - 1 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката		<p><i>Избор на изпълнител – до края на 2023 г.</i></p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i></p>
Очаквани резултати		Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката		<p>Във Франция се предоставя помощ за експлоатация на редовни комбинирани транспортни услуги за превоз на стоки 2018-2022 г. Бенефициентите са комбинирани транспортни оператори или транспортни агенти на Европейския съюз, които извършват една или повече редовни комбинирани транспортни услуги между два терминала, разположени в континентална Франция. Тази помощ се разпределя между оператори на комбиниран транспорт, които за редовна услуга прехвърлят интермодални транспортни единици на френска територия, независимо дали извършват операции от шосеен към железопътен, вътрешен воден път или морски транспорт на късо разстояние.</p> <p>В Австрия по програма за развитие на интермодални превози и за насърчаване на комбинирани транспортни проекти по река Дунав се подпомага организирането и разработването на иновативни редовни комбинирани транспортни услуги за контейнери и полуремаркета по река Дунав.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС		<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Член 93 ДФЕС предвижда, че „помощите са съвместими с Договорите, ако отговарят на нуждите от координация на транспорта [...]“.</p> <p>Използваната в тази разпоредба концепция за "координация на транспорта" има значение, което надхвърля простия факт за улесняване на развитието на икономическа дейност. Тя предполага намеса на публичните органи, която има за цел да ръководи развитието на транспортния сектор в общ интерес. Транспортният сектор може да срещне трудности с „координацията“ в икономическия смисъл на понятието, например във връзките между различни транспортни мрежи.</p>
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна		<p> М-Ж-12.2 - Разработване на ефективна републиканска транспортна схема, която да допринесе за съгласуване, координиране на разписанията на автобусите и влаковете по дадено направление и да се дефинират минималните интервали между тях;</p>



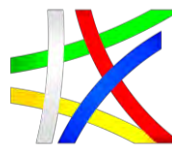
<p>стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> М-И-17.1 - Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема; М-Ж-24.1 - Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.
--	---

<p>Мярка 2.6</p>	<p>Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</p>
<p>Обхват на мярката</p>	<p>Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата</p>
<p>Кратко описание на мярката</p>	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по въвеждане и пускане в редовна експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София, в съответствие с поетите ангажименти от страна на Държавата и избраните оператори.</p>
<p>Отговорни институции за изпълнение на мярката</p>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС - Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София
<p>Предварителен бюджет и източници на финансиране</p>	<p><i>Предварителен бюджет - 750 000 EUR/год.</i> <i>Източници на финансиране - Държавен бюджет</i> <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 100% - Национално финансиране
<p>Срок за реализация на мярката</p>	<p><i>Избор на изпълнител – до края на 2025 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2028 г.</i></p>
<p>Очаквани резултати</p>	<p>Редовна експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София.</p>
<p>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</p>	<p>Във Франция се предоставя помощ за експлоатация на редовни комбинирани транспортни услуги за превоз на стоки 2018-2022 г. Бенефициентите са комбинирани транспортни оператори или транспортни агенти на Европейския съюз, които извършват една или повече редовни комбинирани транспортни услуги между два терминала, разположени в континентална Франция. Тази помощ се разпределя между оператори на комбиниран транспорт, които за редовна услуга прехвърлят интермодални транспортни единици на френска територия, независимо дали извършват операции от шосеен към железопътен, вътрешен воден път или морски транспорт на късо разстояние.</p> <p>В Австрия по програма за развитие на интермодални превози и за насърчаване на комбинирани транспортни проекти по река Дунав се подпомага организирането и разработването на иновативни редовни</p>



	комбиниран транспортни услуги за контейнери и полуремаркета по река Дунав.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Основната цел на държавната помощ е координиране на транспорта. Член 93 ДФЕС предвижда, че „помощите са съвместими с Договорите, ако отговарят на нуждите от координация на транспорта [...]“. Използваната в тази разпоредба концепция за "координация на транспорта" има значение, което надхвърля простия факт за улесняване на развитието на икономическа дейност. Тя предполага намеса на публичните органи, която има за цел да ръководи развитието на транспортния сектор в общ интерес. Транспортният сектор може да срещне трудности с „координацията“ в икономическия смисъл на понятието, например във връзките между различни транспортни мрежи.
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-12.2 - Разработване на ефективна републиканска транспортна схема, която да допринесе за съгласуване, координиране на разписанията на автобусите и влаковете по дадено направление и да се дефинират минималните интервали между тях; ✚ М-И-17.1 - Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема; ✚ М-Ж-24.1 - Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.

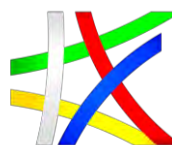
Мярка 2.7	Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт
Обхват на мярката	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
Кратко описание на мярката	<p>Мярката има за цел да насърчи преминаването към комбиниран транспорт, чрез частично компенсиране на разходите по претоварване при преминаването от автомобилен/морски към ж/п транспорт и обратно по този начин да направи комбинирания транспорт достъпен и конкурентен спрямо автомобилния.</p> <p>Допустими за финансиране разходи: до 30% от разходите за претоварни операции между морски и железопътен транспорт, както и между автомобилен и железопътен транспорт (в първоначалния и/или крайния участък от превоза) при условие, че участъкът по железница е над 80 км.</p> <p>Период на действие на мярката: 7 години след започването на изпълнението на дейностите по мярката.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Министерство на икономиката и Министерство на финансите <i>Кандидати/Бенефициенти</i>



	Транспортни оператори и превозвачи
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет – 650 000 EUR/год.</i> <i>Източници на финансиране:</i> Национален бюджет - подготовка на програма на Министерство на икономиката, съвместно с Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министерство на финансите
Срок за реализация на мярката	<i>Стартиране на мярката - края на 2023 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2030 г.</i>
Очаквани резултати	Повишаване конкурентоспособността на комбинираните превози и повишаване на дела на комбинираните превози.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Във Франция са прилагани следните схеми: - Безвъзмездна финансова помощ за SNCF /Френска държавна железница/ (държавна помощ) - помощ на операторите с цел компенсиране частично външната разлика в разходите при преминаването от автомобилен към комбиниран транспорт (76,2 милиона евро през 2001 г. и 16,65 милиона евро през 2002 г.) В сила и отпускана от 1995 г. и действаща до 2003 г.; - От 2003 г. е приложена Оперативна субсидия „couperincer” („Помощ за претоварване”) - Система за помощ за оператори на комбиниран транспорт (железопътни, вътрешни водни пътища, морско корабоплаване). Помощта е предвидена за услуги, чието разстояние е най-малко 80 километра. С изключение на транспортирането на отпадъци и градското разпределение. Помощта представлява от 5 до 7% от оборота на операторите, или цената за натоварване и за обработка на товарите от камион на влак, след това от влак на камион е частично покрита от тази помощ; - Френското правителство е изпратило до Европейската комисия за одобрение схема за предоставяне на помощ за периода 2013 г. – 2017 г. Тази схема е предназначена за изплащане, при определени условия, на помощ за всеки интермодален транспортен възел за претоварване, на наземен терминал или пристанище, разположено на френска територия.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171 ДФЕС. Държавни помощи чл.107-109 ДФЕС с алтернативна преценка за разработване на: схема с нотификация на ЕК; използване на регламента за групово освобождаване ²³ ; de minimis ²⁴ . Срокът на прилагане на регламентите

²³ Регламент (ЕС) 2015/1588 на Съвета от 13 юли 2015 година относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към определени категории хоризонтална държавна помощ *OJ L 248, 24.9.2015, p. 1–8*

²⁴ Чл.3, параграф 2, изр.2: Общият размер на помощта de minimis, предоставяна във всяка държава членка на едно и също предприятие, което осъществява _автомобилни товарни превози за чужда сметка или срещу възнаграждение, не надхвърля 100 000 EUR за период от три бюджетни години. Тази помощ de minimis не се използва за придобиването на товарни

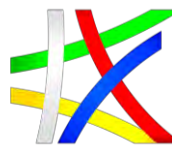






законодателството на ЕС	за групово освобождаване и de minimis се удължава с три години до 31 декември 2023 г., като ЕК реши да се направят определени целеви корекции на съществуващите правила, с оглед смекчаване на икономическото и финансовото въздействие на коронавирусната епидемия върху компаниите.
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	Неприложимо

3. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ПОДОБРЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА, В Т.Ч. И ОБОРУДВАНЕТО В ТЕРМИНАЛИТЕ

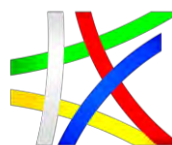
Мярка 3.1	Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в района на град София. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на графикови прогнози за 30-годишен период; 2. Определяне на типова инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор; 7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал; 8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания; 9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
Отговорни институции за изпълнение	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>- МТИТС, ДП НКЖИ, Столична община</p> <p><i>Партньори</i></p>

автомобили за сухопътен транспорт. Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията от 18 декември 2013 година относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта de minimis OJ L 352, 24.12.2013, п. 1–8

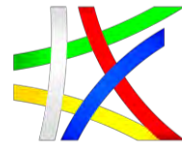


мярката	- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<i>Предварителен бюджет - 2 000 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i> Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> - 70% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 30% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<i>Избор на изпълнител – до края на 2021 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Очаквани резултати	1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал; 2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки. В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none">  М-Т-3.1 - Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;  М-Ж-8.1 - Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;  М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;  М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.2	Изграждане на интермодален терминал в района на град София
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в района на град София. В зависимост от

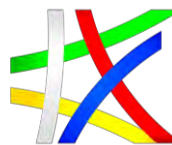


		избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват: <ol style="list-style-type: none">1. Закупуване на терен (при необходимост);2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.;5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.
Отговорни институции изпълнение мярката	за на	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ, Избран Собственик/Концесионер/Оператор
Предварителен бюджет и източници финансиране	и на	<i>Предварителен бюджет - 25 000 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.- Финансови инструменти- Частни средства <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- 35% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 15% - Национално съфинансиране- 40% - Финансови инструменти- 10% - Частно финансиране
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2024 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Очаквани резултати		Изграден интермодален терминал в района на град София.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	на	Помощ за изграждане и модернизация на нови и съществуващи интермодални терминали се предоставя във вид на грантове в голям брой европейски страни, в т.ч.: Австрия, Чехия, Франция, Полша и Италия. Полша разработи оперативна програма Инфраструктура и околна среда (ОПІ & Е), която предлага и финансира проекти за комбиниран транспорт. В тази връзка има схема за Държавна помощ SA.48093 (2017 / N) за изпълнение на интермодални транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода



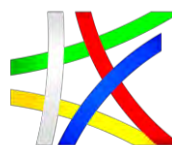
	<p>2014-2020 г. Мякмата включва изграждането, модернизацията или разширяването на съществуващи интермодални терминали и свързаната с тях инфраструктура за достъп, включително интермодални терминали, разположени в логистични центрове и морски пристанища и др. дейности. Финансира се и закупуването на оборудване, необходимо за експлоатацията на терминалите (оборудване за повдигане и трансбордиране, както и телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара). Полша предоставя директни грантове за закупуване както на вагони, така и на кранове за товарене на интермодални единици. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).</p> <p>В Германия се предоставя финансова помощ за изграждането на нови и модернизиране на съществуващи терминали за комбиниран транспорт в частния сектор. Нивото на финансовата помощ е до 80% от допустимите за финансиране компоненти, определени в Насоките за финансиране на терминали за комбиниран транспорт, оперирани от частни предприятия²⁵.</p> <p>Чехия, в рамките на двете оперативни програми „Транспорт“ (2007 – 2013 и 2014 – 2020) са изпълнени няколко проекта свързани с изграждането и модернизацията на интермодални терминали. Бенефициенти са собственици или оператори на терминали за КТ. Основните дейности включват модернизиране на съществуващи и изграждане на нови терминали (тримодален шосе-железопътен-вода, двумодален шосе-железопътен) или придобиване на манипулационна техника за комбинирано транспортиране.</p> <p>Италианските железници са подписали споразумение с Bologna Freight Village през 2016 г. за създаване на „международен железопътен портал“ чрез засилване на интермодалния железопътен трафик и на пристанищата по оста на Италия в посока север-юг. Обновяването на възможностите на железопътния/шосеен терминал в Болоня е основна част от общонационален проект за обслужване на по-дълги влакове до 2020 г. и модернизиране на инфраструктурата, която да отговаря на стандартите за товарни влакове по европейските коридори TEN-T.</p> <p>Австрия предоставя финансова подкрепа за инвестиции в терминали, свързани с изграждането, разширяването и модернизацията на пунктовете за претоварване. Програмата за подкрепа на сайдинги (железопътни отсечки за претоварване) и терминали („Anschluss- bahn- und Terminalförderung“) на Австрийското федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите позволява финансиране на</p>
--	--

²⁵Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?blob=publicationFile>

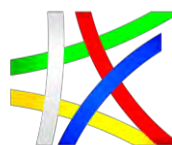


	<p>сайдинги и интермодални терминали в страната. Тази програма се изпълнява от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2017 г., осигурява публично съфинансиране за инвестиции в инсталации и конструкции, които се използват изключително за прехвърляне на стоки. Съоръженията за трансбордиране между автомобилни, железопътни и / или вътрешни водни пътища могат да бъдат насърчавани до 50% от допустимите разходи, при условие че сградите останат в експлоатация най-малко 11 години.</p> <p>Франция, предоставя инвестиционна помощ под формата на субсидия - 20% за развитието на КТ за закупуване на оборудване за претоварване, предназначено за комбиниран железопътен и шосеен транспорт.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i></p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 - Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 - Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.3	Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на интермодален терминал в Северна България. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период; 2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал; 3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал; 4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ; 5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;

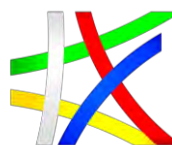


		<p>6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор;</p> <p>7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал;</p> <p>8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;</p> <p>9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.</p>
Отговорни институции за изпълнение на мярката		<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС, ДП НКЖИ, ДППИ <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране		<p><i>Предварителен бюджет - 2 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 15% - Национално съфинансиране
Срок реализация на мярката		<p><i>Избор на изпълнител – до края на 2022 г.</i></p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i></p>
Очаквани резултати		<p>1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</p> <p>2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.</p>
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката		<p>Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки.</p> <p>В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС		<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС ОJ L 348, 20.12.2013, р. 1–128.</p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“		<ul style="list-style-type: none"> М-Т-3.1 - Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; М-Ж-8.1- Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; М-Р-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните



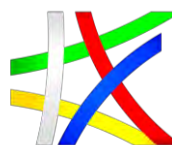
	<p>терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Р-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-16.2 - Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.
--	--






Мярка 3.4	Изграждане на интермодален терминал в Северна България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на интермодален терминал в Северна България. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Прединвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др. 5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ/ДППИ, Избран Собственик/Концесионер/Оператор
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 20 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. - Финансови инструменти - Частни средства <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 42,5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз - 7,5% - Национално съфинансиране - 40% - Финансови инструменти

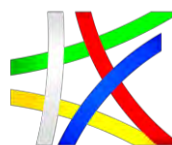


	- 10% - Частно финансиране
Срок за реализация на мярката	<i>Избор на изпълнител – до края на 2025 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2026 г.</i>
Очаквани резултати	Изграден интермодален терминал в Северна България.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	<p>Помощ за изграждане и модернизация на нови и съществуващи интермодални терминали се предоставя във вид на грантове в голям брой европейски страни, в т.ч.: Австрия, Чехия, Франция, Полша и Италия.</p> <p>Полша разработи оперативна програма Инфраструктура и околна среда (ОПІ & Е), която предлага и финансира проекти за комбиниран транспорт . В тази връзка има схема за Държавна помощ SA.48093 (2017 / N) за изпълнение на интермодални транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. Мярката включва изграждането, модернизацията или разширяването на съществуващи интермодални терминали и свързаната с тях инфраструктура за достъп, включително интермодални терминали, разположени в логистични центрове и морски пристанища и др. дейности. Финансира се и закупуването на оборудване, необходимо за експлоатацията на терминалите (оборудване за повдигане и трансбордиране, както и телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара). Полша предоставя директни грантове за закупуване както на вагони, така и на кранове за товарене на интермодални единици. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).</p> <p>В Германия се предоставя финансова помощ за изграждането на нови и модернизиране на съществуващи терминали за комбиниран транспорт в частния сектор. Нивото на финансовата помощ е до 80% от допустимите за финансиране компоненти, определени в Насоките за финансиране на терминали за комбиниран транспорт, оперирани от частни предприятия²⁶.</p> <p>Чехия, в рамките на двете оперативни програми „Транспорт“ (2007 – 2013 и 2014 – 2020) са изпълнени няколко проекта свързани с изграждането и модернизацията на интермодални терминали. Бенефициенти са собственици или оператори на терминали за КТ. Основните дейности включват модернизиране на съществуващи и</p>

²⁶Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile

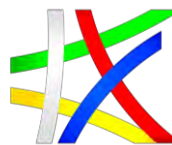


	<p>изграждане на нови терминали (тримодален шосе-железопътен-вода, двумодален шосе-железопътен) или придобиване на манипулационна техника за комбинирано транспортиране.</p> <p>Италианските железници са подписали споразумение с Bologna Freight Village през 2016 г. за създаване на „международен железопътен портал“ чрез засилване на интермодалния железопътен трафик и на пристанищата по оста на Италия в посока север-юг. Обновяването на възможностите на железопътния/шосеен терминал в Болоня е основна част от общонационален проект за обслужване на по-дълги влакове до 2020 г. и модернизиране на инфраструктурата, която да отговаря на стандартите за товарни влакове по европейските коридори TEN-T.</p> <p>Австрия предоставя финансова подкрепа за инвестиции в терминали, свързани с изграждането, разширяването и модернизацията на пунктовете за претоварване. Програмата за подкрепа на сайдинги (железопътни отсечки за претоварване) и терминали („Anschluss- bahn- und Terminalförderung“) на Австрийското федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите позволява финансиране на сайдинги и интермодални терминали в страната. Тази програма се изпълнява от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2017 г., осигурява публично съфинансиране за инвестиции в инсталации и конструкции, които се използват изключително за прехвърляне на стоки. Съоръженията за трансбордиране между автомобилни, железопътни и / или вътрешни водни пътища могат да бъдат насърчавани до 50% от допустимите разходи, при условие че сградите останат в експлоатация най-малко 11 години.</p> <p>Франция, предоставя инвестиционна помощ под формата на субсидия - 20% за развитието на КТ за закупуване на оборудване за претоварване, предназначено за комбиниран железопътен и шосеен транспорт.</p>
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	<p>Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС.</p> <p>Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС ОJ L 348, 20.12.2013, р. 1–128.</p>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> М-Т-3.1 - Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; М-Ж-8.1 - Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; М-Р-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали; които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; М-Р-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура; М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;

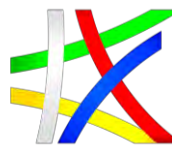


	<ul style="list-style-type: none"> М-Ж-16.2 - Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.
--	--

Мярка 3.5	Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици - Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волуяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив.</p> <p>Основните дейности за изпълнение, в рамките на тази мярка, включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период в районите на проекта; 2. Оценка на необходимата типова инфраструктура на територията на съществуващите терминали; 3. Оценка на основните услуги, които ще се предлагат в съществуващите терминали; 4. Избор на етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 5. Изготвяне на идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 6. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС (при необходимост) и обществени обсъждания (при необходимост); 7. Изготвяне на анализ разходи-ползи за всеки един от проектите за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - МТИТС <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Собственици/концесионери/оператори на съществуващи терминали в Република България - Всички останали заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 3 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз

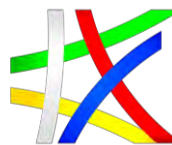


		- 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2021 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Очаквани резултати		1. Избрана етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 2. Изготвени идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	на	Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки. В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	за на от	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i>
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	на с в	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-2.1 - Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличавения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; ✚ М-М-3.1 - Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Р-3.1 - Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Ж-8.1- Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-М-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-Р-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-М-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-Р-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-9.1 - Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за

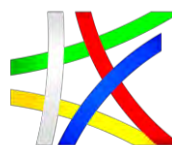


	<p>тази цел;</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Ж-16.2 - Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали; ✚ М-М-24.1 - Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-Р-24.1 - Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-М-24.2 - Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали; ✚ М-Р-24.2 - Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.
--	---

Мярка 3.6	Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България. Мярката обхваща следните терминали, които разполагат с необходимата механизация и обработват интермодални транспортни единици - Бургас запад, Порт България Уест, Бургас (Долно Езерово), Варна запад, Леспорт, Русе изток, Свищов – карго, Лом, Видин, Волюяк, Стара Загора, Димитровград и ИМТ Пловдив. В зависимост от избраната етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Модернизация/развитие на довеждащата инфраструктура до съществуващите терминали – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Модернизация/развитие на инфраструктурата в рамките на съществуващите терминали – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Модернизация на съоръженията и оборудването в съществуващите терминали – кранове – релсови и мобилни; маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.;

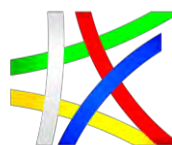


		5. Внедряване на информационни системи за обработка на товари.
Отговорни институции изпълнение мярката	за на	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> ДП НКЖИ, ДППИ, Собственици/Концесионери/Оператори на съществуващи терминали в Република България
Предварителен бюджет източници финансиране	и на	<i>Предварителен бюджет - 50 000 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.- Финансови инструменти- Частни средства <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- 42,5% - Средства на Европейския съюз- 7,5% - Национално съфинансиране- 40% - Финансови инструменти- 10% - Частно финансиране
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2024 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
Очаквани резултати		Модернизирани съществуващи терминали в Република България.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	на	Помощ за изграждане и модернизация на нови и съществуващи интермодални терминали се предоставя във вид на грантове в голям брой европейски страни, в т.ч.: Австрия, Чехия, Франция, Полша и Италия. Полша разработи оперативна програма Инфраструктура и околна среда (ОПІ & Е), която предлага и финансира проекти за комбиниран транспорт. В тази връзка има схема за Държавна помощ SA.48093 (2017 / N) за изпълнение на интермодални транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. Мярката включва изграждането, модернизацията или разширяването на съществуващи интермодални терминали и свързаната с тях инфраструктура за достъп, включително интермодални терминали, разположени в логистични центрове и морски пристанища и др. дейности. Финансира се и закупуването на оборудване, необходимо за експлоатацията на терминалите (оборудване за повдигане и трансбордиране, както и телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара). Полша предоставя директни грантове за закупуване както на вагони, така и на кранове за товарене на интермодални единици. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. по мярка за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на

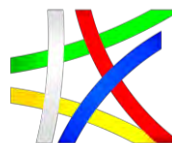


	<p>телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).</p> <p>В Германия се предоставя финансова помощ за изграждането на нови и модернизирани на съществуващи терминали за комбиниран транспорт в частния сектор. Нивото на финансовата помощ е до 80% от допустимите за финансиране компоненти, определени в Насоките за финансиране на терминали за комбиниран транспорт, оперирани от частни предприятия²⁷.</p> <p>Чехия, в рамките на двете оперативни програми „Транспорт“ (2007 – 2013 и 2014 – 2020) са изпълнени няколко проекта свързани с изграждането и модернизацията на интермодални терминали. Бенефициенти са собственици или оператори на терминали за КТ. Основните дейности включват модернизирани на съществуващи и изграждане на нови терминали (тримодален шосе-железопътен-вода, двумодален шосе-железопътен) или придобиване на манипулационна техника за комбинирано транспортиране.</p> <p>Италианските железници са подписали споразумение с Bologna Freight Village през 2016 г. за създаване на „международен железопътен портал“ чрез засилване на интермодалния железопътен трафик и на пристанищата по оста на Италия в посока север-юг. Обновяването на възможностите на железопътния/шосеен терминал в Болоня е основна част от общонационален проект за обслужване на по-дълги влакове до 2020 г. и модернизирани на инфраструктурата, която да отговаря на стандартите за товарни влакове по европейските коридори TEN-T.</p> <p>Австрия предоставя финансова подкрепа за инвестиции в терминали, свързани с изграждането, разширяването и модернизацията на пунктовете за претоварване. Програмата за подкрепа на сайдинги (железопътни отсечки за претоварване) и терминали („Anschluss- bahn- und Terminalförderung“) на Австрийското федерално министерство на транспорта, иновациите и технологиите позволява финансиране на сайдинги и интермодални терминали в страната. Тази програма се изпълнява от 1 януари 2013 г. до 31 декември 2017 г., осигурява публично съфинансиране за инвестиции в инсталации и конструкции, които се използват изключително за прехвърляне на стоки. Съоръженията за трансбордиране между автомобилни, железопътни и / или вътрешни водни пътища могат да бъдат насърчавани до 50% от допустимите разходи, при условие че сградите останат в експлоатация най-малко 11 години.</p> <p>Франция, предоставя инвестиционна помощ под формата на субсидия - 20% за развитието на КТ за закупуване на оборудване за претоварване, предназначено за комбиниран железопътен и шосеен транспорт.</p>
Ангажимент за прилагането	за на Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета

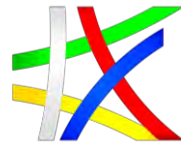
²⁷Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile



<p>мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</p>	<p>от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i></p>
<p>Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-И-2.1 - Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличения трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите; ✚ М-М-3.1 - Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Р-3.1 - Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища; ✚ М-Ж-8.1- Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-М-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-Р-8.1 - Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа; ✚ М-М-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-Р-8.2 - Развитие на логистичната инфраструктура; ✚ М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-Ж-9.1 - Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел; ✚ М-Ж-16.2 - Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища; ✚ М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали; ✚ М-М-24.1 - Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-Р-24.1 - Изграждане, там където е възможно и икономически обосновано на железопътни връзки до пристанищата, които нямат такива; ✚ М-М-24.2 - Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали; ✚ М-Р-24.2 - Реконструкция и разширение на пътищата и улиците, чрез които се осъществяват автомобилните товаропотоци от и за пристанищата и пристанищните терминали.

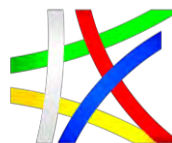


Мярка 3.7	Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по цялостна подготовка за изграждане на логистични центрове/товарни селища в страната. Основните дейности за изпълнение включват:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период;2. Определяне на типова инфраструктура на територията на логистичните центрове/товарните селища;3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в логистичните центрове/товарните селища;4. Избор на местонахождение на площадки, чрез прилагане на мултикриериален анализ;5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища;6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурси за избор на собственик/концесионер/оператор;7. Изготвяне на идейни проекти за изграждане на логистичните центрове/товарните селища;8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none">- МТИТС, ДП НКЖИ <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none">- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт- Областни и общински администрации- „Национална компания индустриални зони“ ЕАД (НКИЗ)- Собственици/Управители на други индустриални зони- Собственици/Управители на логистични терминали, центрове и паркове
Предварителен бюджет и източници на финансиране	<p><i>Предварителен бюджет</i> - 2 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 15% - Национално съфинансиране
Срок за реализация на мярката	<p><i>Избор на изпълнител</i> – до края на 2022 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – до края на 2024 г.</p>
Очаквани	1. Избрани местонахождения и схеми за изграждане, експлоатация и

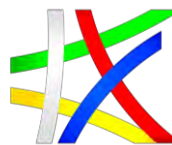






резултати	управление на логистичните центрове/товарните селища; 2. Избрани собственици/концесионери/оператори на логистичните центрове/товарните селища.
Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката	Във Финландия се предоставят безвъзмездни средства за проучване на решения и прилагане на мултимодални и дигитални пътни центрове в градския възел на Хелзинки. В Австрия се подпомагат финансово системи за подобряване на комбинираните транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.
Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i>
Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> ✚ М-Т-3.1 - Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; ✚ М-Ж-8.1 - Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; ✚ М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; ✚ М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

Мярка 3.8	Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България
Обхват на мярката	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
Кратко описание на мярката	<p>Мярката се състои в изпълнение на дейности по изграждане на логистични центрове/товарни селища в страната. В зависимост от избраната схема за изграждане, експлоатация и управление, в рамките на Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Закупуване на терен (при необходимост); 2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.; 3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси; 4. Оборудване на площадката с необходимите съоръжения и оборудване за претоварване – кранове – релсови и мобилни;



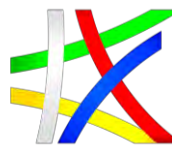
		маневрени локомотиви, вагони, контейнери; системи за достъп, логистика, комуникации, охрана и др.;
		5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.
Отговорни институции изпълнение мярката	за на	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> Избрани Собственици/Концесионери/Оператори на логистични центрове/товарни селища
Предварителен бюджет източници финансиране	и на	<i>Предварителен бюджет - 30 000 000 EUR</i> <i>Източници на финансиране:</i> <ul style="list-style-type: none">- Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.- Финансови инструменти- Частни средства <i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране</i> <ul style="list-style-type: none">- 42,5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз- 7,5% - Национално съфинансиране- 40% - Финансови инструменти- 10% - Частно финансиране
Срок реализация мярката	за на	<i>Избор на изпълнител – до края на 2025 г.</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2026 г.</i>
Очаквани резултати		Изградени логистични центрове/товарни селища в Република България
Конкретен пример в друга държава за прилагане мярката	на	Италия се отличава с политиката си относно товарните селища „Interporti“, които са големи логистични паркове с интермодални терминали, като необходимото условие за съществуването на товарно селище е едновременното наличие на зони, предназначени за логистика, площи използвани за интермодални услуги и железопътен терминал. Те са включени в национална стратегия за планиране, което ги прави допустими за национално финансиране. За да се счита за товарно селище и по този начин да отговаря на условията за финансиране, обектът трябва да включва интермодален терминал. ПЧП са най-често срещаният модел на собственост при товарните селища. В Полша към интермодалните транспортни проекти по Оперативна програма Инфраструктура и околна среда за периода 2014-2020 г. по мярката за изграждане, модернизация или разширяването на съществуващите интермодални терминали се финансира и закупуването на телематични и сателитни системи, предоставящи на потребителите информация в реално време за текущото местоположение на товара).
Ангажимент прилагането	за на	Чл.4, параграф 2, б. в, ж, з, чл.93, чл. 170-171, чл.174-175 ДФЕС. Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета



мярката, произтичащ от законодателството на ЕС	от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС <i>OJ L 348, 20.12.2013, p. 1–128.</i>
Съответствие на предложената мярка „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	<ul style="list-style-type: none"> М-Т-3.1 - Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура; М-Ж-8.1 - Изграждане на интермодални терминали от ДП "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия; М-И-8.2 - Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови; М-И-16.1 - Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.

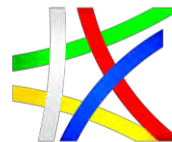


ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 – ПОЛУЧЕНИ СТАНОВИЩА ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ /ЕЛЕКТРОНЕН НОСИТЕЛ/



ПРИЛОЖЕНИЕ 3 - ОБОБЩЕНИЕ НА СТАНОВИЩАТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ ПО КОНСУЛТАЦИОННИЯ ДОКУМЕНТ

Тема 1: „Очаквани ефекти (положителни и отрицателни) от прилагането на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none"> • Мярката ще позволи по-широко обсъждане на мнения и виждания за развитието на комбинирания транспорт от всички заинтересовани страни (спедитори, товародатели инфраструктурни управители, собственици на терминали и др.) • Работещо експертно звено със съвещателни функции, което ще работи на обществени начала, в партньорството на всички заинтересовани страни. Очаква се прозрачност, координация и ефективност на процесите по изпълнение на Националния план за развитие на комбинирания транспорт. • Формулиране и провеждане на кохерентни, държавни политики в областта на комбинирания транспорт и цялостно подобряване както на вътрешно – така и на външно-транспортните взаимовръзки на страната. • По-тясно взаимодействие на всички заинтересовани страни с оглед изпълняване на заложения план в стратегията за развитието на комбинирания транспорт. • Подпомага министъра на транспорта в провеждането на държавната политика в областта на комбинирания транспорт. • Ще има конкретен държавен орган отговорен за развитието на комбинирания транспорт. • Структуриран подход при определяне на политиките в сектора. 	<ul style="list-style-type: none"> • Раздуване на административния апарат, несъответстващо на състоянието, наличието, липсата на интерес и търсене (поради сравнително по-високи разходи) на комбиниран транспорт у нас. • С цел избягване на отрицателния ефект, предлагаме този Съвет да има само консултативни функции. • Ако в рамките на консултативния съвет НЕ се включат и представители на заинтересованите страни (бизнеса), то функционирането му ще е едностранно и със съмнителен резултат. • Вероятно увеличаване на бюрокрацията. • Ако в рамките на консултативния съвет НЕ се включат и представители на заинтересованите страни (бизнеса), то функционирането му ще е едностранно и



<ul style="list-style-type: none"> По този начин провежданата целенасочена държавна политика за развитие на комбинирания транспорт ще бъде прозрачна и ще бъде осъществявана чрез водене на постоянен диалог и в сътрудничество със заинтересованите страни. Това би било знак за политическа ангажираност на ниво Правителство с политиката за развитие на комбинирания транспорт; би било платформа за координация и сътрудничество на заинтересованите страни по веригата на стойността. Такива структури, ако работят добре, са ефективни в осъществяване на планове и мерки. Ще има конкретен държавен орган отговорен за развитието на комбинирания транспорт. Сформирането на координационен орган ще създаде административна структура, която да организира и координира мултимодални превози. 	<p>със съмнителен резултат.</p> <ul style="list-style-type: none"> Липса на сътрудничеството между заинтересованите страни.
<p>Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт</p>	
<p style="text-align: center;">Положителни ефекти</p>	<p style="text-align: center;">Отрицателни ефекти</p>
<ul style="list-style-type: none"> Административният капацитет е един от основните фактори, определящ качеството на проектите и постигане на високи нива на усвояване на финансови ресурси от ЕС. Мярката ще има положителен ефект най-малкото по отношение на проучване на добри практики и възможности за финансиране на комбинирания транспорт. Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС. Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост. С организирането и провеждането на семинари/обучения, както и изготвянето на наръчници за кандидатстване за финансиране, ще се улесни и регламентира процесът по кандидатстване с проекти за комбинирания транспорт, което би улеснило потенциалните бенефициенти и заинтересовани страни. Повишаване информираността на всички заинтересувани страни по отношение прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз при финансиране на проекти в областта на комбинирания транспорт. 	<ul style="list-style-type: none"> В случай, че повишения административен капацитет е ясно оформен като отделна структура в рамките на МТИТС и е с ясно определени цели, то вероятно ще има и постигнати резултати. В случай, че административния капацитет е размит в структурата на МТИТС, то резултата ще бъде нулев, с отчетени фиктивни дейности (заложените по план посещения на семинари и обучения) и без положителен ефект за заинтересованите страни. Трудно се измерва повишаването на капацитета.



<ul style="list-style-type: none"> • По-добро усвояване на средствата от ЕС. • Вероятно подпомагане на държавата и бизнеса при прилагането на различни финансови инструменти при финансирането на проекти за комбиниран транспорт. • По-добро разбиране за средата, в която се изпълняват подобни инвестиции. • Ще се постигне по-добро управление и реализацията на проекти в сектор „Транспорт“, които са финансирани от фондовете на ЕС. • Това е много необходимо с оглед на понастоящем слабото възползване на български актьори от инструменти като Connecting Europe Facility, Innovation Fund, Urban Innovative Actions, ‘blending’ на заеми, частни и публични средства и др., за изграждане на транспортна инфраструктура и създаване на транспортни услуги. Още повече, че в контекста на Зелената сделка, тези форми на финансиране на комбиниран транспорт ще дадат много възможности на сектора. • Вероятно подпомагане на държавата и бизнеса при прилагането на различни финансови инструменти при финансирането на проекти за комбиниран транспорт. • Публичност на тази информация за заинтересованите страни За нашето дружество това би означавало достъп и нужното разяснение на информация, което към момента не съществува. Добра практика би било организирането на обучения засягащи въпроси за участие в проекти на ЕС. 	<ul style="list-style-type: none"> • В случай, че повишения административен капацитет е ясно оформен като отделна структура в рамките на МТИТС и е с ясно определени цели, то вероятно ще има и постигнати резултати. В случай, че административния капацитет е размит в структурата на МТИТС, то резултата ще бъде нулев, с отчетени фиктивни дейности (заложените по план посещения на семинари и обучения) и без положителен ефект за заинтересованите страни. Предвиденото съотношение на финансирането е 70/30. В посочените примери е посочена Германия с основно национално финансиране.
<p>Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт</p>	
<p>Положителни ефекти</p>	<p>Отрицателни ефекти</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт би трябвало да следва европейските практики за стимулиране на комбинирания транспорт и да обединява в един нормативен документ всички допустими (приложими) финансови и административни стимули. • Мярката има положителен ефект, тъй като действащата нормативна уредба в страната не 	<ul style="list-style-type: none"> • Резултат ще бъде постигнат само ако има посочен конкретна отговорна структура/ институция за изпълнението на тази мярка. В момента са посочени МТИТС, Министерски съвет и Народното събрание в



допринася за подобряване и оптимизиране на условията за осъществяване на комбиниран транспорт. При наличие на достатъчно подкрепа за осъществяване на цялостна реформа на нормативната уредба на комбинирания транспорт би било добре да се разработи проект на отделен закон за комбинирания транспорт или за по-цялостно преуреждане на законовата уредба (при което отново се постигне съгласуваност с уредбите на останалите закони). С изготвянето на проект на Закон за комбинирания транспорт ще се допринесе за създаването на общи правила, в съответствие със съществуващото европейско законодателство за стимулиране на развитието на комбинирания транспорт в България.

- Улесняване и насърчаване процесите по развитие и внедряване на центрове за комбиниран транспорт, изграждането и експлоатацията на съответната свързана инфраструктура.
- Би било полезно всички изисквания и правила за осъществяването на комбинирания транспорт да бъдат регламентирани в подходяща нормативна уредба.
- Нормативната уредба да се изменя в зависимост от ангажиментите на Република България, произтичащи от законодателството на ЕС.
- Вероятно подобрение на част от нормативната уредба с цел повишаване на ефективността и развитието на комбинирания транспорт.
- Стимулиране на комбинираните превози.
- Чрез подходящи промени в нормативната уредба на Република България, се очаква да се постигне насърчаване на употребата на комбинирания транспорт, както и стимулиране на развитието му.
- Да, необходимо е кодифицирането на мултимодалния и интермодалния транспорт. За стимулиране на комбиниран транспорт и по-добър и равен достъп до пристанищни услуги, следва промени в Закона за концесиите да гарантират неутралност на операторите чрез, например, забрана за извършване на свързани, пряко и косвено, дейности (търговия, транспорт и логистика).
- Вероятно подобрение на част от нормативната уредба с цел повишаване на ефективността и

едно, което е пример за споделена отговорност.

- Резултат ще бъде постигнат само ако има посочена конкретна отговорна структура/ институция за изпълнението на тази мярка. В момента са посочени МТИТС, Министерски съвет и Народното събрание в едно, което е пример за споделена отговорност.
- Пропускане на съгласуване на проектозакони и други нормативни актове със заинтересованите страни.



<p>развитието на комбинирания транспорт.</p> <ul style="list-style-type: none"> Създаване на нормативна база, която да стимулира развитието на комбинирания транспорт. Прилагане на общи правила за комбиниран транспорт в държавите членки на ЕС. 	
<p>2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:</p>	
<p>Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт</p>	
<p>Положителни ефекти</p>	<p>Отрицателни ефекти</p>
<ul style="list-style-type: none"> Всяко проучване в областта на комбинирания транспорт има своите позитиви и предоставя визия за по-нататъшно развитие. При проучване на международните релации, спедитори и превозвачи следва да бъдат проактивни. Считаме, че достатъчно много проучвания за изследвания на конкретните международни релации за комбинирания транспорт са правени в рамките на различни проекти и европейски програми. Те трябва да се анализират от експерти и да се вземат предвид, за да се подобри осъществяването на комбинирания транспорт. Повишаване на информираността на всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт; Подобряване процесите на планиране и мониторинг в сектора. Това би допринесло за по-добро определяне на приоритетни области за развитието на комбиниран транспорт в България. Повишаване потенциала на развитие на международните релации за комбинират транспорт. Наличие на анализи в сектора и възможност за взимане на информирани решение при бъдещото му развитие. Неясен, това по-скоро е въпрос на бизнеса, по-скоро да се насърчат международни контакти с оператори, с които може да се изградят съответните логистични вериги. Ще бъдат извършени прогнози за потенциала на развитие на международни релации за комбиниран транспорт и интересите на заинтересованите страни, което в следствие ще 	<ul style="list-style-type: none"> В случай, че при изготвяне на заданието за извършването на анализите не бъдат включени и заинтересованите страни (бизнеса), които да посочат конкретните теми и насоки имащи пряк ефект върху дейността им в системата на комбинирания транспорт, то анализът може да се окаже проформа и без реално съдържание. Вероятно подобно проучване би имало само теоретична стойност. Такива проучвания на добър опит съществуват в Европейски контекст; може да се свържат в обща платформа. В случай, че при изготвяне на заданието за извършването на анализите не бъдат включени и заинтересованите страни (бизнеса), които да посочат конкретните теми и насоки, имащ пряк ефект върху дейността им в системата на комбинирания транспорт, то анализът може да се окаже



<p>спомогне за избирането на правилното местонахождение за изграждане на нови интермодални терминали в Република България.</p> <ul style="list-style-type: none"> Наличие на анализи в сектора и възможност за взимане на информирани решения при бъдещото му развитие. От голямо значение за заинтересованите страни. Допълнителна информация за нашето дружество, която би била от значение за изграждането на прогнози за развитие на бизнеса. Друг положителен аспект е определяне на приоритетност на международните релации. 	<p>проформа и без реално съдържание. Посочените примери не дават достатъчно информация за размера на предоставените по цитираните проекти средства.</p>
<p>Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи</p>	
<p>Положителни ефекти</p>	<p>Отрицателни ефекти</p>
<ul style="list-style-type: none"> Изграждането на съвместими информационни системи за обработка на товари ще намали времето за обработка на товари и ще подобри комуникацията между участниците в логистичните вериги. Системите би следвало да бъдат изградени на базата на вече съществуващите, да бъдат достъпни и да позволяват надграждане. Регламентът относно електронната информация за товарни превози (eFTI) е одобрен. Целта на регламента е да се намалят разходите за обработка на транспортна информация между органите и икономическите оператори, да се подобрят способностите на органите за правоприлагане и да се насърчи цифровизацията на товарния транспорт и логистиката. Цифровизацията ще доведе до значително повишаване на ефективността и конкурентоспособността на операциите по комбиниран транспорт, а намаляването на разходите, по-малка административна тежест и повече ефективност ще помогнат за увеличаване на предимствата на комбинирания транспорт пред използването на други превозни средства. Оптимизация на процесите в сферата на комбинирания транспорт. Подобряване ефикасността на транспортните схеми. Икономия на време, финансови и нефинансови ресурси. Прилагането на тази мярка е от съществена важност за проследяване на изпълнението на 	<ul style="list-style-type: none"> Възникване на технически пречки. Недостатъчно използване без нормативно задължение за това. Въвеждането на електронните данни ще допринесат за първоначални инвестиционни разходи. Теоретичното представяне изглежда чудесно, но имаме резерви по отношение на практическото прилагане. За да има практическа полза от една информационна система е необходимо в нея оперативно да се въвежда информация, тя да бъде достъпна и лесна за ползване (вкл. интерфейси към съответните приложения на потребителите) и да има устойчиво развитие (и след приключване на проекта).



развитието на комбинирания транспорт. Особено важно според нас е използването на интегрирана информационна система от всички оператори на интермодални терминали (държавни или частни), както и на всички извършващи такъв вид превоз, чрез която ще може да се получава информация за видовете извършван транспорт, обработени товари и интермодални единици както и много други. Изграждането на такъв тип системи би допринесло за отчитане на напредъка на всички мерки, които ще бъдат заложиени по стратегията за развитието на комбинирания транспорт. Също така по този начин информацията от тези системи ще може да бъде използвана за бъдещи анализи, представителни статистички данни, които да се предоставят на всички заинтересовани страни с оглед планиране на бъдещи действия за развитието на този сектор.

- Ще спести време на заинтересованите страни.
- Събиране на данни от различни системи на едно място в информационен портал, както и проектирането на информационна система за комбиниран транспорт.
- Да, при максимално участие на всички заинтересовани страни.
- Ще има съществено значение по отношение на устойчивото развитие на транспорта, ще се повиши ефективността и управлението на превозната дейност, и значително ще се съкрати времето за обработка на товарите.
- По-малко време за обработка на документооборота по терминалите; възможност за проследяване на стоката;
- Това трябва да бъде направено по отношение на воден и железопътен транспорт (по-скоро този процес да бъде завършен), а интегрирането на информационните системи на мултимодалните терминали е условие за предоставяне на добра услуга.
- Събиране на данни от различни системи на едно място в информационен портал, както и проектирането на информационна система за комбиниран транспорт.
- Въвеждане на интегрирана информационна система за комбинираният транспорт. Увеличаване на неговата ефективност, свързаност и по-добрата комуникация между



отделните структури. Намаляване на бюрокрацията.	
Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	
Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none"> • Мярката ще стимулира развитието на транспортните услуги, ще улесни достъпа до услугата и ще улесни навлизането на нови оператори на пазара. • Смятаме, че мярката има положителен ефект, тъй като дейностите за изпълнението ѝ биха допринесли за определяне на най-ефективния модел за движение на интермодални транспортни единици. • Оптимизация на цялостната структура на системата за комбиниран транспорт. Подобрена ефикасност на сектора. • Подпомагане на държавните предприятия в транспортния сектор. • Определяне на най-ефективната схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици. • След проучванията ще бъде налична обективна информация за нуждите и възможностите за набавяне на интермодални транспортни единици. • Безспорен. • Това е насърчителна мярка, но следва първо да се извърши задълбочено проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за необходимостта от осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и след това чак да се разработи схема, тъй като може да доведе до отрицателен ефект и загуба огромен финансов ресурс. • Да се установи до колко е нужна такава подкрепа. • След проучванията ще бъде налична обективна информация за нуждите и възможностите за 	<ul style="list-style-type: none"> • Трудности, свързани с координацията. • Бюджетът за тази дейност не съответства на обхвата ѝ (значително завишен), предвид факта, че мярката включва само проучвателни дейности, а не доставки. • Възможно изкривяване на пазара. • По-скоро е необходимо създаването на регулаторна среда, която да стимулира операторите (публична или частна собственост) да направят това. • Бюджетът на тази дейност не съответства на обхвата ѝ (значително завишен), предвид факта, че мярката включва само проучвателни дейности, а не доставки. Много по-целесъобразно би било основните бюджетни пера да са насочени към доставки на модерни транспортни машини и инфраструктура. • Необходимо е проучване на нагласите на заинтересованите страни и необходимостта от ИТЕ, съответно видовете и количества необходими ИТЕ за извършване на



набавяне на интермодални транспортни единици.	комбиниран транспорт
Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	
Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none">Осигуряването на финансови ресурси за покупка/наем на интермодални транспортни единици и подвижен състав ще подпомогне операторите, ще повиши конкуренцията между отделните видове транспорт като цяло и между операторите.Смятаме, че мярката има положителен ефект, тъй като осигуряването на достатъчна наличност на интермодални транспортни единици и подвижния им състав за транспорт ще подобри условията за извършване на комбиниран транспорт.Модернизация на наличните транспортни единици в сферата на комбинирания транспорт. Внедряване на най-модерни технологии в сектора с цел повишаване ефективността на използваните транспортни схеми и повишена екологосъобразност.Подпомагане на държавните предприятия в транспортния.Подобрена наличност на интермодални транспортни единици.Подпомагане доставката на интермодални транспортни единици за транспортните оператори и превозвачи.При правилно структурирана схема.Следва първо да се извърши задълбочено проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за необходимостта от осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици, както и да се провери наличността на интермодални транспортни единици. Подобна мярка, изискваща огромен финансов ресурс, би имала пагубен ефект ако не бъде доказана нейната необходимост.Подпомагането на дейността; облекчаването на фирмите, следователно ще намали и цената на услугата.	<ul style="list-style-type: none">Предпоставки за неефективно усвояване на Европейски средства.Разпределението на финансовите ресурси може да се окаже неатрактивно при текущия му вид.По-скоро е необходимо създаването на регулаторна среда, която да стимулира операторите (публична или частна собственост) да направят това.Разпределението на финансовите ресурси може да се окаже неатрактивно при текущия му вид. Преди да има резултати от 2.3 е трудно да се прецени каква ще е необходимостта, какъв ще е интересът от страна на превозвачите (вкл. доколко ще бъдат готови да участват във финансирането, както и да бъде определен/защитен предложеният бюджет).



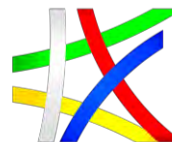
- Подпомагане доставката на интермодални транспортни единици за транспортните оператори и превозвачи.
- Подпомагане на транспортните оператори, чрез осигуряване на ИТЕ и подвижен състав.

Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София

Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none"> • Тази мярка следва да бъде част от мярка 2.1. • Важна стъпка в процеса на изграждане на завършена система за комбиниран транспорт на територията на страната. Подобряване ефикасността на използване на транспортните звена по описаните направления. • Оптимизиране на транспортната схема, обвързване с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема. • Изграждане на обективна оценка за нуждата от въвеждане на блок-влакове по посочените направления. • Да. • Ще се установят нагласите на заинтересованите страни, което в последствие ще спомогне за развитието на комбинирания транспорт на територията на Република България. • Изграждането на обективна оценка за нуждата от въвеждане на влакове по посочените направления. 	<ul style="list-style-type: none"> • Трудности, свързани с координацията. • При извършването на дейността и най-вече при изготвянето на бизнес плановете да се включат представители на бизнеса с цел получаването на обективни, а не бланкетни прогнози за очаквани приходи. • По-скоро е необходимо създаването на регулаторна среда, която да стимулира операторите (публична или частна собственост) да направят това. • При извършването на дейността и най-вече при изготвянето на бизнес плановете да се включат представители на бизнеса с цел получаването на обективни бланкетни прогнози за очаквани приходи. Необходим е много прецизен анализ, вкл. на посочените примери като се отчита разликата/спецификата на инфраструктурата в България.
<p>Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</p>	



Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none">• Подобен вид мярка, само при наличие на обосновано съсредоточаване на товари по тези направления, би имала положителен ефект за потенциалните оператори. Всяко едно финансово подпомагане оказва положителен ефект.• Допълнителна мотивация за по-ефикасно използване на комбиниран транспорт по посочените направления.• Повишаване на ефективността на Републиканската транспортна схема.• При показване на положителни резултати от бизнес плановете от мярка 2.5, въвеждане в експлоатация на подобни блок-влакове ще подпомогне развитието на интермодалния транспорт.• Чрез осигуряването на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по споменатите направления ще се постигне развитието на редовни комбинирани транспортни услуги.• При показване на положителни резултати от бизнес плановете от мярка 2.5, въвеждане в експлоатация на подобни блок-влакове ще подпомогне развитието на интермодалния транспорт.	<ul style="list-style-type: none">• Предпоставки за неефективно усвояване на Национални средства.• Железопътната товарна услуга е вече либерализирана. Предлагащата мярка е връщане назад.• Както е посочено – при положителни резултати от мярка 2.5. В този смисъл как е определено финансирането, липсват подробни данни, за да се отговори еднозначно.
Мярка 2.7. Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт	
Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none">• От представените данни в Доклад 2 е видно, че разходите за претоварване не са за пренебрегване. Всяка финансова подкрепа в посока намаляване на разходите ще има благоприятен ефект върху крайната цена на услугата и съответно ще е предпоставка за привличане на допълнителни товари.• Мярката има положителен ефект, защото би насърчила транспортните оператори и превозвачите да преминат към комбиниран транспорт, тъй като ще бъде намалена разликата в разходите от преминаването от един към друг вид транспорт.	<ul style="list-style-type: none">• Предпоставки за неефективно усвояване на Национални средства.• Оценката на помощта да бъде съобразена не изолирано с цената на претоварването, а с цялата себестойност на използването на комбинирания транспорт, включваща всички други съпровождащи разходи, така



- Ключов насърчителен компонент от проекта за развитие на комбинирания транспорт, който несъмнено ще повлияе в значителна степен върху избора на заинтересованите страни по отношение на използваните от тях транспортни схеми.
- Повишаване на конкурентоспособността на екологосъобразните видове транспорт.
- Подпомагане на превозвачите при миграцията към комбиниания транспорт.
- Да.
- Това би било много добра поощрителна мярка, която да популяризира комбиниания транспорт и да насърчи неговото използване.
- Стимул за използването на комбиниран транспорт.
- Подпомагане на превозвачите при миграцията към комбиниания транспорт.
- Това би представлявало опит за насърчаване използването на комбиниания транспорт.

че цялостния резултат да води до икономическа обосновааност да се използва комбиниран транспорт. Каквато е и целта на мярката.

- По-скоро подкрепа за модернизиране на терминалите и услугите.
- Оценката на помощта да бъде съобразена не изолирано с цената на претоварването, а с цялата себестойност на използването на комбиниания транспорт, включваща всички други съпровождащи разходи, така че цялостния резултат да води до икономическа обосновааност да се използва комбиниран транспорт. Каквато е и целта на мярката. Повишаване на конкурентоспособността на комбиниания транспорт чрез финансиране от Държавния бюджет – съответствие с изискванията за държавна помощ.
- Преобладава информацията за жп и автомобилният транспорт, много малко застъпен е най-евтиният и екологичен начин за превоз на товари - речният транспорт.

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:

Мярка 3.1. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София

Положителни ефекти

Отрицателни ефекти



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• С изпълнението на мярката ще се реши един дългогодишен въпрос по отношение на местоположението на ИМТ в София. Въпреки многото идеи през последните двадесет години, подети инициативи от страна на МТИТС и частни субекти, към момента няма ясна визия за местоположение и капацитет за изграждане на модерен и ефективен интермодален железопътен терминал в района на гр. София. При реализирането на проект „Изготвяне на инвестиционен проект (фази идеен и работен проект) и документация за избор на изпълнител за изграждане на ИМТ в гр. София“ се наложиха промени, поради липса на подкрепа от браншовите и неправителствени организации и от Столична община по отношение на изграждането на терминал в гр. София на избраното място. Беше взето решение да се направи ново проучване и обследване на необходимостта от нови терминали в района на гр. София, съобразено с планираните мероприятия за развитие на железопътната инфраструктура в региона. В периода 2021 – 2027 г. НКЖИ планира да реализира проект за подготовка и изграждане на ИМТ в района на гр. София, но на този етап все още не е конкретизиран източникът на финансиране.• Важна стъпка за изграждането на цялостна, взаимосвързана система за комбиниран транспорт на територията на Република България.• Изготвяне на цялостен анализ за изграждане на интермодален терминал.• Наличие на обективна оценка на нуждата от изграждане на такъв терминал.• Неясен за момента, може да се прецени след анализ на възможностите за модернизация на съществуващите съоръжения.• Изключително важен етап, с който може да се определи разумността на идеята и чрез който ще се добие представа, относно експлоатацията и финансовите средства за реализация на проекта.• Да се установи до колко има нужда от терминал и в коя част на София да бъде изграден.• Да.• Наличие на обективна оценка на нуждата от изграждане на такъв терминал. | <ul style="list-style-type: none">• В отговорните институции липса Столична Община, която ще е полезна по отношение на статута на потенциалните имоти, където може да се изгради терминала.• В отговорните институции липса на Столична Община, която ще е полезна по отношение на статута на потенциалните имоти, където може да се изгради терминала. |
|--|--|



Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София

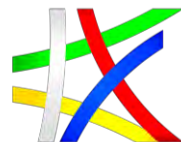
Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none">• Мярката ще допринесе до: Изпълнение на насоките на ЕС за развитие на екологичен транспорт и балансиране на различните видове транспорт, в полза на железопътния, чрез привличане на товари от автомобилния към железопътния транспорт; Подобряване на интермодалността в югоизточния район на ЕС и привличането на повече потребители и оператори, което ще доведе до увеличаване на международните интермодални превози със страните от региона на коридор ТРАСЕКА, Средна Азия и страните от Източна и Централна Европа; Увеличаване на конкуренцията на транспортния пазар посредством подобряване качеството на железопътните услуги; Увеличаване дела на комбинирания транспорт.• Както ключов транспортен и индустриален възел, столицата е възлово звено в общата логистична схема на страната. В този ред на мисли изграждането на интермодален терминал в района несъмнено е един от първостепенните приоритети в плана за развитие на комбинирания транспорт в България.• Създаване на условия за повишаване на конкурентоспособността на по-екологосъобразни видове транспорт.• Значително подобряване на комбинирания транспорт и предоставяне на редица възможности за превозвачите.• Може да се оцени след решаване на въпроса по горната точка.• Ще спомогне за оптимизация на съществуващата инфраструктура и ще доведе подобряване на качеството на предоставяните транспортни услуги в България. Ще изпълни изискването на Регламент 1315/2020 за наличие на жп-автомобилен терминал в София.	<ul style="list-style-type: none">• Трудности при изграждането, включително и задръствания.• От изключителна важност е изготвянето на адекватна, функционална, обективна и безпристрастна тръжна документация за избор на собственик/ концесионер/ оператор. За целта е добре да се включат независими лица от заинтересованите страни и избора на експертен състав.• Неясен към момента.• От изключителна важност е изготвянето на адекватна, функционална, обективна и безпристрастна тръжна документация за избор на собственик/концесионер/оператор. За целта е добре да се включат независими лица от заинтересованите страни и избора на експертен състав. Трябва да се вземе под внимание, че бюджетът е в пряка зависимост от резултатите по мярка 3.1.



- Икономически, социален и екологичен ефект в региона.
- София е транспортен хъб; по-важно с решението за собственик и оператор на терминала.
- Значително подобряване на комбинирания транспорт и предоставяне на редица възможности за превозвачите.

Мярка 3.3. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България

Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none"> • Проучването следва да дефинира нуждата от изграждане на терминали, като отчете товаропотоците, качеството на съществуващата инфраструктура, планове за развитие на региона и инфраструктурата, и нуждите на бизнеса. С изпълнението на мярката ще се реши един дългогодишен въпрос по отношение на местоположението на ИМТ в Северна България. Въпреки многото идеи през последните години, подети инициативи от страна на МТИТС и частни субекти, към момента няма ясна визия за местоположение и капацитет за изграждане на модерен и ефективен интермодален железопътен терминал в Северна България . • С изпълнението на мярката ще се подпомогне реализацията на ИМТ в Северна България, което ще допринесе за развитието на основната ТЕН-Т мрежа. • Предвид на факта, че цялостната транспортна инфраструктура на севера значително изостава в развитието си от юга, изграждането на интермодален логистичен център в тази част на България ще има изключително благоприятен ефект върху местните икономики в региона. • Изготвяне на цялостен анализ за изграждане на интермодален терминал. • Наличие на обективна оценка на нуждата от изграждане на такъв терминал. • Вероятен. • Изключително важен етап, с който може да се определи разумността на идеята и чрез който ще се добие представа, относно експлоатацията и финансовите средства за реализация на проекта. 	<ul style="list-style-type: none"> • В отговорните институции липса Столична Община, която ще е полезна по отношение на статута на потенциалните имоти, където може да се изгради терминала. • В отговорните институции липса на Столична Община, която ще е полезна по отношение на статута на потенциалните имоти, където може да се изгради терминала.



- Да се установи до колко има нужда от терминал и къде в Северна България да бъде изграден.
- Да, с уточнението, че този терминал трябва да е пристанище на река Дунав. Заинтересованите страни считат, че рационалното решение е пристанище във вътрешността на Северна България да бъде изградено от частен инвеститор, ако има интерес от страна на частния сектор.
- Наличие на обективна оценка на нуждата от изграждане на такъв терминал.
- Определяне на основните услуги, които ще бъдат предлагани. Избор на локация на площадката.

Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България

Положителни ефекти

- Мярката ще допринесе до:
Изпълнение на насоките на ЕС за развитие на екологичен транспорт и балансиране на различните видове транспорт, в полза на железопътния, чрез привличане на товари от автомобилния към железопътния транспорт;
Подобряване на интермодалността в югоизточния район на ЕС и привличането на повече потребители и оператори, което ще доведе до увеличаване на международните интермодални превози със страните от региона на коридор ТРАСЕКА, Средна Азия и страните от Източна и Централна Европа;
Увеличаване на конкуренцията на транспортния пазар посредством подобряване качеството на железопътните услуги;
Увеличаване дела на комбинирания транспорт.
- С изграждането на ИМТ в Северна България ще се развие икономиката в един от най-слабо развитите райони в Р България.
- Предвид на факта, че цялостната транспортна инфраструктура на севера значително изостава

Отрицателни ефекти

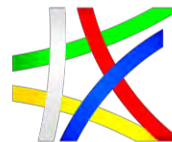
- Трудности при изграждането.
- От изключителна важност е изготвянето на адекватна, функционална, обективна и безпристрастна тръжна документация за избор на собственик/концесионер/оператор. За целта е добре да се включат независими лица от заинтересованите страни и избора на експертен състав.
- От изключителна важност е изготвянето на адекватна, функционална, обективна и безпристрастна тръжна документация за избор на собственик/концесионер/оператор. За целта е добре да се включат независими лица от заинтересованите страни и избора на експертен състав. Трябва да се вземе под внимание, че бюджетът е в пряка



<p>в развитието си от юга, изграждането на интермодален логистичен център в тази част на България ще има изключително благоприятен ефект върху местните икономики в региона.</p> <ul style="list-style-type: none"> Създаване на условия за повишаване на конкурентоспособността на по-екологосъобразни видове транспорт. Значително подобряване на комбинирания транспорт и предоставяне на редица възможности за превозвачите. При качествено изпълнение на горната точка Проектът ще допринесе и за повишаване на качеството на предоставените товарни услуги. Проектът ще окаже изключително положителен ефект върху региона чрез създаване на нови работни места и повишаване стандарта на живот на населението. Икономически, социален и екологичен ефект в региона. Да, както по-горе на река Дунав, пристанище част от основната ТЕН-Т мрежа. Значително подобряване на комбинирания транспорт и предоставяне на редица възможности за превозвачите. Развитие на Северна България като добър логистичен регион с възможности да предложи – речен, шосеен, жп и морски транспорт. 	<p>зависимост от резултатите по мярка 3.1.Трябва да се вземе под внимание, че бюджетът е в пряка зависимост от резултатите по мярка 3.3.</p>
<p>Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</p>	
<p>Положителни ефекти</p>	<p>Отрицателни ефекти</p>
<ul style="list-style-type: none"> Мярката ще има положителен ефект и е обвързана с Мярка 3.1 и Мярка 3.3. Твърде много предпроектни проучвания са предвидени за реализация с много сходни дейности. Мерките следва да бъдат прецизирани и окупирани. Всякакви действия, свързани с подготовката за реализация на инфраструктурни проекти за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България има положителен ефект, тъй като такива проучвания са основата за изпълнението на инфраструктурни проекти. 	<ul style="list-style-type: none"> В изготвянето на анализа разходи-ползи да бъдат включени представители на заинтересованите страни (бизнеса) с цел изготвяне на обективна оценка. Не е вероятен. При изготвянето на анализа в частта



<ul style="list-style-type: none"> Важна и необходима стъпка по пътя към изграждане на съвременна, надеждна и ефективна система за комбиниран транспорт в Република България. Изготвяне на цялостен анализ за модернизация/развитие на съществуващи терминали. Изготвяне на обективна оценка на разходи-ползи за всеки един от съществуващите терминали, обработващи интермодални транспортни единици. Структуриране на инвестиционната политика за тези оператори. Ще определи разумността на идеята и ще се добие представа, относно експлоатацията и финансовите средства за реализация на проекта. Ще се прецени необходимостта от оптимизиране на инфраструктурата на съществуващите терминали. Също така би било полезно за определяне на нагласите на населението. Да се установи от каква модернизация/развитие имат нужда терминалите. Да, по отношение на пристанищата на река Дунав, ДППИ е добре да подготви такова проучване и с оглед на климатичния и дигиталния преход в Европа за превръщането им в зелени терминали. Изготвяне на обективна оценка на разходи-ползи за всеки един от съществуващите терминали, обработващи интермодалните транспортни единици. 	<p>разходи-ползи трябва да бъдат включени представители на заинтересованите страни (бизнеса) с цел изготвяне на обективна оценка.</p>
<p>Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</p>	
<p>Положителни ефекти</p>	<p>Отрицателни ефекти</p>
<ul style="list-style-type: none"> Съществуващите терминали и достъпа до тях следва да бъдат приведени в условия отговарящи на нуждите на бизнеса и изискванията за оперативна съвместимост. Пречките, свързани с развитието на комбинирания транспорт в Р България, които съществуват са свързани най-вече с остарялата или липсата на инфраструктура, която свързва пристанищата с хинтерланда, а именно ж.п. връзките. Също така пречка е недостатъчното финансиране на инфраструктурни проекти по линия на европейските и 	<ul style="list-style-type: none"> Трудности при изграждането. Не е вероятен. Трябва да се вземе под внимание, че бюджетът е в пряка зависимост от резултатите по мярка 3.5.



<p>националните програми по отношение на корабоплаването по море и вътрешните водни пътища, за сметка на инфраструктурните проекти, касаещи автомобилния и ж.п. транспорт. В тази връзка всяка финансова помощ за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България ще има положителен ефект върху развитието на комбинирания транспорт и в цялост на транспорта.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Важна и необходима стъпка по пътя към изграждане на съвременна, надеждна и ефективна система за комбиниран транспорт в Република България. • Създаване на условия за повишаване на конкурентоспособността на по-екологосъобразни видове транспорт. • Допълване на терминали в цялостната схема реализираща комбинирания транспорт. • Вероятно привличане на нови клиенти и частни инвестиции. • По този начин ще се подпомогне за възстановяването на неподдържаните индустриални зони, както и за изграждането на нови и ще се създадат на нови работни места и ще се повиши стандарта на живот на населението. • Ще допринесе до по-ефективна и експедитивна работа в терминалите, следователно по-малко време за обработка на товарите. • Немодернизираната пристанищна инфраструктура е ключова причина да няма развит мултимодален и интермодален транспорт в България. • Допълване на терминали в цялостната схема реализираща комбинирания транспорт. 	
<p>Мярка 3.7. Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</p>	
<p>Положителни ефекти</p>	<p>Отрицателни ефекти</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Мярката може да бъде обединена с Мярка 3.5. Твърде много предпроектни проучвания са предвидени за реализация с много сходни дейности. Мерките следва да бъдат прецизирани и окупнени. 	<ul style="list-style-type: none"> • По-скоро съществуващите терминали да се модернизират.



- За да е максимално ефективна и икономически изгодна системата за комбиниран транспорт би следвало да покрива оптимално плътно територията на страната. В този ред на мисли изграждането на нови, стратегически разположени интермодални транспортни звена е от съществено значение за постигане на тази цел.
- Изготвяне на цялостен анализ за изграждане на логистични центрове/товарни селища.
- Ще бъде изготвена карта за развитие на логистичните центрове в бъдеще.
- Структуриране на инвестиционната политика за тези оператори.
- Положителният ефект от прединвестиционното проучване е, че ще се прецени разумността на идеята и ще се добие представа, относно експлоатацията и финансовите средства за реализация на проекта, което на по-късен етап ще спомогне за функциониращи жп-автомобилни терминали.
- Да се установи до колко има нужда от такива логистични центрове.
- Ще бъде изготвена карта за развитие на логистичните центрове в бъдеще. За да се изготви подробна картина за логистичните центрове е необходимо в анализа да участват специалисти с доказана репутация и компетентност, включително и експерти с опит в анализирането на пазара на труда, тъй като анализната част трябва да обхваща и възможностите за наемането на персонал в селищата в Р. България.

Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България

Положителни ефекти	Отрицателни ефекти
<ul style="list-style-type: none"> • Мярката може да бъде обединена с Мярка 3.6. Двете мерки предвиждат еднакви дейности за изпълнение. Мерките следва да бъдат прецизирани и окрупнени. Интересно е как са определени стойностите за реализация на мерките, без яснота колко терминала ще се модернизират или колко селища ще се построят. • За да е максимално ефективна и икономически изгодна системата за комбиниран транспорт би следвало да покрива оптимално плътно територията на страната. В този ред на мисли 	<ul style="list-style-type: none"> • Трудности при изграждането. • По-скоро съществуващите терминали да се модернизират. • Трябва да се вземе под внимание, че бюджетът е в пряка зависимост от



<p>изграждането на нови, стратегически разположени интермодални транспортни звена е от съществено значение за постигане на тази цел.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Създаване на условия за повишаване на конкурентоспособността на по-екологосъобразни видове транспорт. • Допълване на мрежата от терминали, в които да се обработват интермодални транспортни единици, което ще доведе до повишеното му използване. • Вероятно привличане на нови клиенти и частни инвестиции. • Ще се постигне покритие на територията на страната и на основните производствени и консуматорски зони с терминали, в т.ч. пристанища и логистични центрове за комбиниран транспорт. В района на град София са разположени множество малки логистични центрове, които се обслужват от автомобилен транспорт, а чрез Изграждане на логистични центрове/товарни селища ще се постигне популяризиране на комбинирания транспорт. • Развитието на съвременната логистика; осигуряването на нови работни места. • Допълване на мрежата от терминали, в които да се обработват интермодални транспортни единици, което ще доведе до повишеното му използване . 	<p>резултатите по мярка 3.7.</p>
<p>4. Пакет от мерки, като цяло:</p>	
<p>Положителни ефекти</p>	<p>Отрицателни ефекти</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Проучванията за изграждане, модернизация и развитие на терминали, логистични центрове/селища би следвало да дадат ясна картина за нуждите на бизнеса и да дефинират конкретни локации за реализацията им. Пример за успешен, работещ проект в областта на интермодалния транспорт е изградения със средства по ОПТ 2007 – 2013 г. ИМТ в близост до гр. Пловдив, който е отдаден на концесия. • Основен елемент от свързаността на пристанищата, който определя тяхното място в международните логистични вериги, тяхната конкурентоспособност, ефективност и сигурност, е достъпът до тях. Качеството на осигурения достъп на пристанищата до 	<ul style="list-style-type: none"> • Мерките следва внимателно да се прецизират и да се окрупнят. Твърде много пред инвестиционни проучвания са предвидени за реализация с много сходни дейности. • Трудности при изграждането, забавяне на процедурите (отчуждителни процедури и ОВОС).



международните пазари определя и интереса на частния сектор по отношение реализиране на публично-частно партньорство за частта от пристанищната инфраструктура, необходима за извършването на определени пристанищни услуги, обект на концесиониране по закон. Развитието на инфраструктурата за достъп, която не е обект на публично-частно партньорство, но е от основно значение за развитието на водния транспорт, до момента не е била приоритет на националните програми и планове, което считаме за слабост. Затова смятаме, че пакетът от мерки би имал положителен ефект за преодоляването на съществуващите слабости.

- Подобряване и модернизация не само на вътрешно - , но и на външно-транспортните връзки на Република България. Значителна оптимизация на цялостния логистичен процес на територията на страната, която несъмнено ще доведе до редица позитивни икономически и екологични ефекти.
- Като цяло считаме, че заложените мерки биха имали положителен ефект върху развитието и модернизацията на интермодалните превози в страната.
- Стимулиране на екологосъобразните видове транспорт, възможности за спестяване на време и разходи на заинтересованите страни, облекчаване на логистичните схеми.
- Цялостно развитие на комбинирания транспорт от инфраструктурна, икономическа и нормативна гледна точка.
- По-скоро вероятен.
- Мерките са разнообразни и изчерпателни и реализацията, дори на малка част от тях, би довело до развитие на комбинирания транспорт и поощряване на използването му.
- Като цяло подходът чрез фокус върху комбинирания транспорт чрез регулаторни промени и модернизация на транспортната и логистичната мрежа е добър. Много важно е ефективното участие в този процес на всички заинтересовани страни – администрация, местни власти, оператори, научни структури и образователни институции. Необходимо е да се акцентира и върху трансграничните съоръжения и съвместимостта на трансграничните операции за комбиниран транспорт.

- Не е вероятен.
- Цялостно няма да има, стига да бъдат изпълнени условията за бюджетното разходване на средствата по целесъобразност и качеството на изготвените документи/схеми/карти/анализи.



- Цялостно развитие на комбинирания транспорт от инфраструктурна, икономическа и нормативна гледна точка.

Тема 2: „Възможни социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> • Подобряване на комуникацията между всички заинтересовани страни. • Би се постигнало удовлетворение на заинтересованите страни от водената прозрачна държавна политика за развитие на комбинирания транспорт. • Необходимо е широко обсъждане и участие на заинтересованите страни. 	

Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт

Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> • Допълнителни възможности за успешно прилагане на финансови инструменти и повишаване на компетенциите на служителите. • Административният капацитет ще повиши познанията си при управлението и реализацията на проекти в сектор „Транспорт“, които са финансирани от фондовете на ЕС. • Провеждане на семинари, обучения и запознаване с добрите практики на държавите членки на ЕС по теми касаещи прилагането на финансовите инструменти, използване на държавни помощи и финансиране от ЕС. 	

Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт

Положителни въздействия	Отрицателни въздействия



<ul style="list-style-type: none">• Ще се постигне популяризиране на употребата на комбиниран транспорт, както и стимулиране на развитието му.• Необходим е сериозен анализ и устойчивост на законодателните промени в сектора.	
2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:	
Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• Възможност за участие в двустранни и многостранни договори за извършване на комбиниран транспорт.	
Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• Ще позволи проследяването на товари и пратки в реално време.• Ще се постигне съкращение на времето за обработка на товарите, чрез което ще се повиши ефективността на превозната дейност, а също така и удовлетвореността на заетия , в този бранш, персонал.• По-добра комуникация между клиент, фирма превозвач, производител, митници (държавата).• Необходимо е да има свързаност между системите и тяхната постоянна поддръжка.• По-голяма яснота относно необходимата документация за организиране на комбинираният транспорт, по-добра свързаност между отделните звена, съответно подобрена ефективност на персонал и служители отговорни за това.• По-голяма ефективност на процедурите по обработка на товари.• Приоритетност на международните релации за комбиниран транспорт.	
Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални	



транспортни единици	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
-	-
Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Ще осигури евентуално бъдещо намаление на цените за комбинирани превози.	-
Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
-	-
Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Чрез осигуряване на редовни комбинирани транспортни услуги биха се увеличили работните места, както и ще се постигне ефективна републиканска транспортна схема.	-
Мярка 2.7. Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Ще осигури евентуално бъдещо намаление на цените за комбинирани превози.Мярката би въздействала върху популяризирането на комбинирания транспорт и насърчаването на заинтересованите страни да го използват.	-
3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:	
Мярка 3.1. Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София	



Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
-	-
Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Допълнителни инвестиции в района, повишаване качеството на живот и създаване на нови работни места.Проектът ще окаже изключително положителен ефект върху региона чрез създаване на нови работни места и повишаване стандарта на живот на населението.	-
Мярка 3.3. Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
-	-
Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Допълнителни инвестиции в района, повишаване качеството на живот и създаване на нови работни места.Проектът ще окаже изключително положителен ефект върху региона чрез създаване на нови работни места и повишаване стандарта на живот на населението.Повишаване на заетостта в региона.	-
Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
-	-



Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> Допълнителни инвестиции и създаване на нови работни места. 	-
Мярка 3.7. Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
-	-
Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> Допълнителни инвестиции и създаване на нови работни места. 	-
4. Пакет от мерки, като цяло:	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> Реализацията на пакета от мерки като цяло и в частност мерките свързани с модернизация и изграждане ще осигурят допълнителни инвестиции и нови работни места. Подобряването на инфраструктурата, заедно с оптимизирането на трафика ще допринесе за повишаване на енергийната ефективност на транспорта, намаляване на въглеродните емисии и насърчаване преминаването към „по-зелен“ транспорт. Възможен общ ефект от реализирането на пакета от мерки като цяло е създаването на нови работни места. Не се очаква въздействие върху хората в неравностойно положение и равнопоставеността на половете. Някои от мерките ще допринесат за създаването на нови работни места, както и стандарти свързани с качеството на работа, а именно, използване на технологични иновации на работните места. По-чистата околна среда ще спомогне за общественото здраве, а намалелият трафик ще допринесе до по-безопасно движение по пътищата. 	-



- Стимулирането на комбинирания транспорт, особено в Дунавския регион, което в европейски контекст е най-рационалният подход, би създало добри работни места в този най-беден регион. Необходимо е власти, образователни институции и бизнес да се координират за тази промяна. замърсяване, Мерките допринасят за ограничаване изменение на климата, шума, задръстванията и ПТП, което влияе благоприятно върху здравето и благосъстоянието на хората.

Тема 3: „Възможни икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> • Възможен ефект с икономическо значение е забавянето на процеса на вземане на решения. • Вероятно подобряване на икономическата среда, в която оперират заинтересованите страни в резултат на обособяването на конкретен орган отговорен за развитието на комбинирания транспорт и промяната на законодателството. Трудно измерим икономически ефект изолирано за мярката. • Вероятно подобряване на икономическата среда, в която оперират заинтересованите страни в резултат на обособяването на конкретен орган отговорен за развитието на комбинирания транспорт и промяната на законодателството. Трудно измерим икономически ефект, изолирано от мярката. 	-

Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт

Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> • Като цяло би могло да доведе до по-добро и навременно усвояване на средствата. 	-



- Вероятно подобряване на икономическата среда, в която оперират заинтересованите страни в резултат на обособяването на конкретен орган отговорен за развитието на комбинирания транспорт и промяната на законодателството. Трудно измерим икономически ефект изолирано за мярката.
- Вероятно подобряване на икономическата среда, в която оперират заинтересованите страни в резултат на обособяването на конкретен орган отговорен за развитието на комбинирания транспорт и промяната на законодателството. Трудно измерим икономически ефект, изолирано от мярката.

Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт

Положителни въздействия

- Подобряването на нормативната уредба е от съществено значение за всички икономически субекти и може да въздейства, както в посока на повишаване на ефективността, така и в посока на ускоряване развитието на комбинирания транспорт.
- Мярката е предпоставка за появата на положително икономически въздействия, в случай на извършени позитивни за бизнеса промени в нормативната уредба. В противен случай може да има и негативно икономическо въздействие.
- Мярката е предпоставка за появата на положителни икономически въздействия, в случай на извършени позитивни за бизнеса промени в нормативната уредба. В противен случай може да има и негативно икономическо въздействие.
- Икономическото въздействие от подобряване на нормативната уредба в Република България относно комбинирания транспорт и следването на примерите на държавите членки на ЕС, където той е добре развит, би улеснило налагането на комбинирания транспорт като по-ефикасен, изгоден, екологичен превоз на стоки в България.

Отрицателни въздействия

-

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт



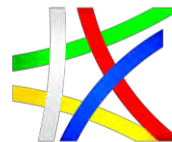
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• Положителен синергетичен ефект е възможен, както и от приемането на положителните практики, така и от превантивното избягване на отрицателни такива.• Мярката директно не води до икономически въздействия, предвид факта, че е подготвителна за последващите мерки.• Мярката директно не води до икономически въздействия, предвид факта, че е подготвителна за последващите мерки.	-
Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• Положителният ефект е възможен, както в посока на повишаване на ефективността, така и в посока на спестяване на време и средства.• Мярката може да бъде предпоставка за значителни положителни икономически ползи за заинтересованите лица в случай, че реално доведе до оптимизиране на процесите, подобряване нивото на обслужване на администрацията и улесняване достъпа до информация по електронен път.• Мярката може да бъде предпоставка за значителни положителни икономически ползи за заинтересованите лица в случай, че реално доведе до оптимизиране на процесите, подобряване нивото на обслужване на администрацията и улесняване достъпа до информация по електронен път.• Информационните системи, технологии и интелигентни транспортни системи са неделима част от успешно развитие на комбинирания транспорт.	-
Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия



<ul style="list-style-type: none"> • Потенциален ефект е възможен, както в посока на повишаване на ефективността, така и в посока на спестяване на време и средства. • Мярката е подготвителна за последващите мерки. • Мярката е подготвителна за последващите мерки. 	-
Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> • От съществено значение за изпълнението на дейността, разбира се, тази доставка трябва да отговаря на икономически критерии за подбор според качество и цена. • В случай, че схемата на финансиране се окаже подходяща за заинтересованите страни, мярката би следвало да доведе до появата на множество нови интермодални транспортни единици, което като цяло е положителен икономически ефект върху сектора и развитието на комбинирания транспорт. • В случай, че схемата на финансиране се окаже подходяща за заинтересованите страни, мярката би следвало да доведе до появата на множество нови интермодални транспортни единици, което като цяло е положителен икономически ефект върху сектора и развитието на комбинирания транспорт. 	-
Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none"> • Положителен синергетичен ефект е възможен, както и от приемането на положителните практики, така и от превантивното избягване на отрицателни такива. • Подготвителна мярка. 	-
Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София	



Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• От съществено значение за изпълнението на дейността, но тази подкрепа трябва да отговаря на икономически критерии за ефективност на вложените средства.• В случай, че се осигури финансова подкрепа и се реализира въвеждането на блок-влакове и това е в унисон с изготвения в Мярка 2.5 бизнес план, то това определено ще доведе до развитие на комбинирания транспорт, а от там и реализирането на икономически ползи за сектора.• В случай, че се осигури финансова подкрепа и се реализира въвеждането на блок-влакове и това е в унисон с изготвения в Мярка 2.5 бизнес план, то това определено ще доведе до развитие на комбинирания транспорт, а от там и реализирането на икономически ползи за сектора.	-
Мярка 2.7. Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• От значение за изпълнението на дейността, но компенсирането трябва да отговаря на икономически критерии за ефективност на вложените средства.• Оптимизиране на разходите при ползването на комбиниран транспорт, водещо до подобрени условия на услугите от превозвачи и транспортни компании едновременно с развитието на интермодалния модел.• Оптимизиране на разходите при ползването на комбиниран транспорт, водещо до подобрени условия на услугите от превозвачи и транспортни компании едновременно с развитието на интермодалния модел.	-
3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:	
Мярка 3.1. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия



<ul style="list-style-type: none">Положителен синергетичен ефект е възможен, както и от приемането на положителните практики, така и от превантивното избягване на отрицателни такива.Подготвителна мярка.	-
Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Увеличаване на възможностите за използване на железопътен товарен транспорт, привличане на нови товари (товародатели).Потенциален ефект е възможен, както положителен (близост до клиенти и доставчици на транспортни услуги), така и отрицателен (създаване на условия за задръствания и замърсяване на градската среда).Позитивен многостранен икономически резултат като цяло за заинтересованите страни.	-
Мярка 3.3. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Положителен синергетичен ефект е възможен, както и от приемането на положителните практики, така и от превантивното избягване на отрицателни такива.Подготвителна мярка.	-
Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Увеличаване на възможностите за използване на железопътен товарен транспорт, привличане на нови товари (товародатели).Потенциален ефект е възможен, както положителен (близост до клиенти и доставчици на транспортни услуги), така и отрицателен (създаване на условия за задръствания и замърсяване).	-



<ul style="list-style-type: none">• При подходящи резултати от анализа разходи-ползи, изграждането на терминал в тази част от България ще доведе до значителни икономически ползи.• Икономическото въздействие от реализирането на тази мярка за Северна България би била повече от добра инвестиция в региона. Предвид факта, че инвестициите в инфраструктура и проекти за развитие на търговията са насочени предимно към Южна България, изграждането на такъв интермодален терминал би раздвижило икономиката в северна част на страната.	
Мярка 3.5. Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• Положителен синергетичен ефект е възможен, както и от приемането на положителните практики, така и от превантивното избягване на отрицателни такива.• Подготвителна мярка.	-
Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• Потенциалният ефект е положителен, освен близост до клиенти и доставчици на транспортни услуги, по-малка нужда от реклама, тъй като това са съществуващи терминали.• Позитивен икономически ефект в резултат на подобряването на инфраструктурата и адаптирането на съществуващите терминали към изискванията на сектора за модерен и функциониращ комбиниран транспорт.	-
Мярка 3.7. Преинвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">• Положителен синергетичен ефект е възможен, както и от приемането на положителните практики, така и от превантивното избягване на отрицателни такива.• Подготвителна мярка.	-



Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Потенциалният икономически положителен ефект изцяло зависи от ползвателите, но съществуват възможности за създаване на условия за задръствания и замърсяване.Реалната фаза на доразвитие и разширяване на интермодалните терминали с цел разрастване на мрежата за комбиниран транспорт. Реализацията следва да доведе до значителни икономически ползи.	-
4. Пакет от мерки, като цяло:	
Положителни въздействия	Отрицателни въздействия
<ul style="list-style-type: none">Пакетът от мерки като цяло ще стимулира развитието на комбинирания транспорт и ще осигури повишаване на конкурентоспособността му спрямо автомобилния по отношение на цена и време за доставка. Възможно е привличане на допълнителен товарен трафик, съответно увеличаване на приходите от инфраструктурни такси.Изпълнението на предложения пакет от мерки ще има положителен икономически ефект, който ще окаже влияние както на национално, така и на регионално/местно ниво. Подобряването на степента на използване, свързаност, услуги и функционалност на комбинирания транспорт е стратегическо за интегрираното използване на различни видове транспорт за развитието на икономиката и обществото. Изпълнението на пакета от мерки ще доведе до повишаване на конкурентоспособността и дяла на комбинираните превози в транспортния сектор.Прилагането на планираните мерки би допринесло до една по-голяма яснота за икономическата значимост на съответния сектор.Възможните икономически въздействия от реализирането на пакета от мерките като цяло са както в посока на повишаване на ефективността и ускоряване развитието на комбинирания транспорт, така и в посока на спестяване на време и средства на икономическите субекти.	<ul style="list-style-type: none">Съществува риск от създаване на условия за задръствания и замърсяване при строителството и последващата експлоатация на съоръженията.



Очаква се разкриване на нови работни места, но и съществува риск от създаване на условия за задръствания и замърсяване при строителството и последващата експлоатация на съоръженията.

- Икономическото въздействие на пакета като цяло би следвало да е осезаемо предвид изграждането и модернизирването на инфраструктура в полза на комбинирания транспорт.
- По-голяма конкурентоспособност на фирмите;-Привличане на инвестиции в страната;- Улесняване на административната тежест на бизнеса;-Насърчаване за по-голяма производителност и ефективност на ресурсите;-Може да се отрази благоприятно върху чуждестранни и национални компании и потребители.
- Условието за положителни икономически въздействия (БВП на глава от населението, производителност на труда, заетост и др.) са няколко: мерки за подобряване на регулаторната среда за равни възможности за участие на всички икономически оператори и конкуренция; ефективно използване на възможностите за модернизация на инфраструктурата и подобряване на услугите в контекста на Зелената сделка.

Тема 4: „Потенциални разходи и рискове за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията

- Потенциален риск от разминаване на отговорността по изпълнението на държавната политика за развитие на комбинирания транспорт, затова препоръчваме този Съвет да има само консултативни функции.
- Индиректни разходи чрез създаването на допълнителна администрация. Основен риск е загубата на комуникация на Консултативния съвет с бизнеса и провеждането на политика в разрез с реалните нужди на сектора.
- Потенциален риск от целият пакет от мерки би било несъгласуваното на проектни решения и вземане предвид становищата на заинтересованите страни при решаване на важни въпроси за функционирането и развитието на комбинирания транспорт в страната.

Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти,



държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбиниран транспорт

- Разходи за обучение, семинари и квалификация на персонала.
- Индиректни разходи чрез създаването на допълнителна администрация. Потенциален риск е фиктивното функциониране и проформа реализирана мярка без да са постигнати конкретни резултати за сектора.

Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбиниран транспорт

- Риск от засилване на административната тежест.
- Основен риск е промяната на нормативната уредба да се извършва без реално допитване до заинтересованите страни и въвеждането на промени с негативен ефект върху бизнеса.

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:

Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт

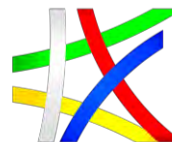
- Няма съществени разходи и рискове.
- Основен риск е бланкетното изпълнение на мярката без реален резултат за сектора.

Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи

- Разходите за системите – интегрирането им и техническа поддръжка.
- Предвид модела на финансиране не се установяват потенциални разходи. Задачата е амбициозна и свързана с голяма доза планиране и анализ на процеси в различни администрации. В тази връзка основен риск е неефективното изпълнение на мярката и появата на портал и информационна система, която реално не обслужва нуждите на бизнеса.

Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици

- Забавяне в изготвянето на схемата.
- Подготвителна мярка.



Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици

- Забавяне в доставянето им.
- Най-големия риск е предложената финансова схема да се окаже неефективна и трудно приложима, предвид наличието на 10% частно и 40% финансови инструменти, които вероятно се причисляват отново към частното финансиране.

Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София

- Няма съществени разходи и рискове.
- Подготвителна мярка.

Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София

- Отказ от национално финансиране.
- Въвеждане на преференции при превоза на такъв тип товари. Например подкрепа при инфраструктурните такси и електричество, като част от тези разходи се заплащат от държавата, като стимулираща мярка. Намалването на таксите може да се използва като антикризисна в след COVID периода.

Мярка 2.7. Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт

- Риск от неефективно усвояване на национални средства.
- Основен риск е определянето размера на компенсациите. Ако той е недостатъчен, така че да обоснове икономически процеса по претоварване, то мярката няма да доведе до очаквания резултат.

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:

Мярка 3.1. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София



- Няма съществени разходи и рискове.
- Подготвителна мярка.

Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София

- Потенциални рискове от задръствания, в зависимост от местоположението на терминала, както и различните източници на финансиране, които могат да забавят изпълнението. Забавяне на процедурите (осигуряване на терен, ОВОС).

Мярка 3.3. Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България

- Няма съществени разходи и рискове.
- Подготвителна мярка.

Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България

- Потенциален риск може да се окаже разнородното финансиране на проекта – различните източници на финансиране, което да забави изпълнението. Забавяне на процедурите (осигуряване на терен, ОВОС).

Мярка 3.5. Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България

- Няма съществени разходи и рискове.
- Подготвителна мярка.

Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България

- Потенциален риск може да се окаже разнородното финансиране на проекта – различните източници на финансиране, което да забави изпълнението.

Мярка 3.7. Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България

- Няма съществени разходи и рискове.
- Подготвителна мярка.



Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България

- Потенциален риск може да се окаже разнородното финансиране на проекта – различните източници на финансиране, което да забави изпълнението, както и готовността на бенефициентите.

4. Пакет от мерки, като цяло:

- Основните рискове са свързани с недостиг на финансови средства за изграждане на интермодални терминали/логистични центрове и подобряване на техническото състояние на довеждащата инфраструктура.
- Потенциални разходи и рискове, които биха възникнали за заинтересованите страни от прилагането на пакета от мерки: експлоатационни разходи и разходи за поддръжка, за които съществува риск част от заинтересованите страни да не могат да осигурят средства.
- Прилагането на планираните мерки би допринесло до едно по-добро структуриране на разходите за съответния сектор, както и до намаляване на натовареността на всички заинтересовани страни от гледна точка на съществуването на добра организационна структурна, материална база и функционираща рамка за извършването на комбинирани превози.
- Реализирането на пакета от мерки изисква мобилизирането на значителен финансов ресурс, като източниците на финансиране са разнообразни – европейски фондове, национално съфинансиране и финансиране, ПЧП и заеми. Това може да доведе до затруднения относно правилното определяне на схемите за финансиране, което от своя страна и да забави и изпълнението на пакета. Потенциален риск може да се окаже и промяната в нормативната уредба, от една страна трябва да е съобразена с европейските изисквания, а от друга трябва да се избегне излишната административна тежест за заинтересованите страни. Забавяне на процедурите (отчуждителни процедури и ОВОС) за някои от инфраструктурните проекти.
- Рисковете за заинтересованите страни са свързани с възможна намеса на държавата на пазара, извън създаване на благоприятна за комбинирания транспорт регулативна рамка и подпомагането на климатичния и дигиталния преход.

Тема 5: „Потенциални ползи и възможности за заинтересованите страни от прилагане на всяка една от мерките и на пакета като цяло“

1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:

Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията

- Реализацията на мярката ще е допълнителен канал за комуникация между инфраструктурния управител, спедитори, собственици на терминали и



товародатели.

- Потенциално по-добра информираност по отношение на стратегическите цели и приоритети на държавата в областта на транспорта и комбинирания транспорт в частност
- Възможност за изслушване и обмяна на опит с всички заинтересовани страни.
- Предоставя се една точка за контакт по отношение на развитието на комбинирания транспорт.

Мярка 1.2. Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта, касаеща прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и безвъзмездни средства от Европейския съюз при финансиране на проекти за развитие на комбинирания транспорт

- Проучване на нови възможности, финансови инструменти за развитие на инфраструктурата.
- Повече и по-подробна информация по отношение прилагането на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз при финансиране на проекти в областта на комбинирания транспорт.
- Опитен и обучен административен капацитет и по-добро усвояване на средства от ЕС.
- Предоставяне на информация и съдействие при идентифицирането на възможности за използване на финансови инструменти и безвъзмездни средства при инициативи свързани с развитието на комбинирания транспорт.
- Информацията, която сектор „Транспорт“ би синтезирал и подавал към заинтересованите страни, би била много полезна.

Мярка 1.3. Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт

- По-модерна и добре работеща правна рамка потенциално ще доведе до подобряване ефикасността и качеството на транспортно – логичните услуги.
- Хармонизиране и привеждане в съответствие с относимите актове на ЕС.
- При включване на представители на транспортния/превозния сектор в групите, обсъждащи промените в нормативната уредба, би могло да се вземат добрите практики и отчете добрия/лошия опит от първа ръка.
- Би улеснило използването и функционирането на комбинирания транспорт у нас.

2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:



Мярка 2.1. Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт

- Улеснен достъп до информация относно потенциала на развитие на международни релации за комбиниран транспорт, както и възможностите за участие в стратегически инвестиционни проекти по протежение на изследваните международни релации.
- Засилване на конкурентоспособността на българските фирми и увеличаване на пазарния им дял в международен аспект, не само в рамките на ЕС.
- Предоставянето на резултата като публична информация би било полезно за представителите на бранша.

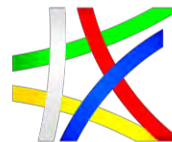
Мярка 2.2. Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи

- Наличието на добре работеща информационна система потенциално може да доведе до повишаване ефикасността и качеството на транспортно – логистичните услуги.
- Ще улесни бизнес средата като цяло, ще спести време и финансов ресурс на всички заинтересовани страни (от производител, през превозвач, спедитор, получател и краен потребител).
- Намалване времето на обслужване и оптимизирането на документооборота чрез въвеждане на повече електронни услуги ще бъде от полза за сектора.

Мярка 2.3. Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици

- Потенциално позитивен ефект върху качеството и ефикасността на предлаганите транспортно – логистични услуги.
- Определяне на ефективна схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и създаване на благоприятна бизнес среда.
- Подготвителна мярка.

Мярка 2.4. Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици



- Потенциално позитивен ефект върху качеството и ефикасността на предлаганите транспортно – логистични услуги.
- Възможностите са за транспортните оператори и превозвачи да бъдат конкурентоспособни на международния пазар.
- Представители на бранша биха се възползвали от схемата за доставка на интермодални транспортни единици при положение, че се разработи подходяща финансова схема.

Мярка 2.5. Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София

- Потенциално позитивен ефект върху качеството и ефикасността на предлаганите транспортно – логистични услуги.
- Оптимизиране на транспортната схема.
- Подготвителна мярка.

Мярка 2.6. Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София

- Потенциално позитивен ефект върху качеството и ефикасността на предлаганите транспортно – логистични услуги.
- Повишаване на ефективността на републиканската транспортна схема, което ще доведе и до екологични ползи като цяло.
- Вероятно представители от бранша ще използват въпросното въведение.

Мярка 2.7. Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт

- Потенциално позитивен ефект върху качеството и ефикасността на предлаганите транспортно – логистични услуги.
- Стимулиране на екологосъобразните видове транспорт.
- При правилно разчетен обем на компенсациите това би довело до насочването на все повече спедиции към интермодалния транспорт. Вероятно би направило подобна услуга по-конкурентна на чисто пазарен принцип.

3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:

Мярка 3.1. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София



- В периода 2021 – 2027 г., НКЖИ планира да изпълни проект „ТП за Изграждане ИМТ София“, като на този етап все още не е конкретизиран източника на финансиране.
- Оптимизиране на разходите за изграждане чрез изготвяне на инвестиционен анализ.
- Подготвителна мярка.
- София има много терминали, използващи се от частни компании в логистичния сектор. Разполагаме и с Терминал Яна, който не работи и преди да бъде пуснат отново подлежи на модернизация. Необходим е интермодален терминал с жп клон в покрайнините на столицата или в района на Сточна гара, което според нас е нецелесъобразно да вкарваш толкова сериозен трафик в центъра на София.

Мярка 3.2. Изграждане на интермодален терминал в района на град София

- Идентифицираните са ползи от:
 - икономии от експлоатационни разходи на превозните средства;
 - намален брой инциденти;
 - намаляване замърсяванията на въздуха;
 - намаляване на въздействията върху промените на климата;
 - намаляване на шумовите въздействия.
- Създаване на благоприятни условия и стимулиране на екологосъобразните видове транспорт.
- Представители на бранша биха се възползвали и доразвили услугите в тази посока.

Мярка 3.3. Преинвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България

- Потенциално силно позитивен ефект върху цялостната транспортно – логистична система в тази част на страната и всички икономически агенти в Северна България.
- Оптимизиране на разходите за изграждане чрез изготвяне на инвестиционен анализ.
- Подготвителна мярка.



- В Северна България разполагаме с няколко терминала по речните ни пристанища, както и един частен на Русе, експлоатиран от Булмаркет. Необходимо е постоянването на мултимодален терминал около двата моста на река Дунав!

Мярка 3.4. Изграждане на интермодален терминал в Северна България

- Идентифицираните са ползи от:
 - икономии от експлоатационни разходи на превозните средства;
 - намален брой инциденти;
 - намаляване замърсяванията на въздуха;
 - намаляване на въздействията върху промените на климата;
 - намаляване на шумовите въздействия.
- Потенциално силно позитивен ефект върху цялостната транспортно – логистична система в тази част на страната и всички икономически агенти в Северна България.
- Създаване на благоприятни условия и стимулиране на екологосъобразните видове транспорт, както и икономическа възможност за заличаване на регионалните различия в България.
- Представители на бранша биха се възползвали и доразвили услугите в тази посока.
- Пристанище Русе-изток разполага с необходимата инфраструктура, голяма площ и отлична локация като предпоставки за изграждане на интермодален терминал. Изградена е добра връзка между речен, железопътен и автомобилен транспорт.

Мярка 3.5. Преинвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България

- Потенциално сериозен, позитивен ефект върху качеството и ефикасността на предлаганите транспортно – логистични услуги.
- Оптимизиране на инвестициите за модернизация чрез изготвяне на подробен анализ.
- Подготвителна мярка.



- Възможно е разширяване на терминал Яна, както и до момента използващите се терминали на Стара Загора и в по-далечно бъдеще терминала до Пловдив. При решение на държавата за отдаване на концесия на РО-ЛА терминалите при Драгоман и Свиленград може да се очаква ползотворното им използване единствено при многомилionни инвестиции. Терминалите могат да бъдат пригодени за Интермодални такива, след известна инвестиция в подобрение на инфраструктурата на терминала и оборудване.

Мярка 3.6. Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България

- Потенциално сериозен, позитивен ефект върху качеството и ефикасността на предлаганите транспортно – логистични услуги („Пристанище Варна“ ЕАД има значителни потенциални възможности да увеличи своята пропускателна възможност по отношение обработката на контейнери, по конкретно в рамките на Пристанище терминал Варна – запад).
- Създаване на благоприятни условия и стимулиране на екологосъобразните видове транспорт.
- Повечето терминали от мрежата за комбиниран транспорт биха го направили по-атрактивен за превозвачи и спедитори.

Мярка 3.7. Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България

- Потенциално силно позитивен ефект върху цялостната транспортно – логистична система на Република България.
- Оптимизиране на инвестициите за изграждане на логистични центрове/товарни селища чрез изготвяне на подробен анализ.
- Подготвителна мярка.
- Товарни селища са необходими в района на София, а малки терминали в райони около Радомир, Русе, Видин и други ключови места пресичани от поне един коридор.

Мярка 3.8. Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България

- Потенциално силно позитивен ефект върху цялостната транспортно – логистична система на Република България.
- Създаване на благоприятни условия и стимулиране на екологосъобразните видове транспорт и изглаждане на регионалните различия.
- Биха се използвали от представители на бранша.

4. Пакет от мерки, като цяло:



- Пакетът като цяло ще допринесе за привличане на нови товари, допълнителни приходи от инфраструктурни такси, подобряване на инфраструктурата за комбиниран превоз на товари и цялостно повишаване на конкурентоспособността на комбинирания транспорт спрямо автомобилния по отношение на цена и време за доставка.
- Бюджетите, които са определени за прилагането на всяка една от мерките дават възможност на заинтересованите страни да реализират проекти, за които липсват или не са имали достатъчно наличност от финансови средства. Също така прилагането на мерките има положителен социално-икономически характер, както е споменато по-горе в теми 2 и 3. С предоставянето на безвъзмездни средства на по-голям кръг от заинтересовани страни в комбинирания транспорт ще се увеличи конкурентоспособността им, което би довело до намаляване на цените на транспортните услуги в комбинирания транспорт.
- Подобряване и модернизация не само на вътрешно, но и на външно-транспортните връзки на Република България. Значителна оптимизация на цялостния логистичен процес на територията на страната, която несъмнено ще доведе до редица позитивни икономически и екологични ефекти.
- Планираните мерки биха помогнали за изграждането на една ясна рамка за осъществяването на комбинирания транспорт. Също така въвеждането им би допринесло за развитието на всички заинтересовани страни.
- Пакетът от мерки дава възможност на заинтересованите страни да провеждат конструктивен диалог за постигане на консенсус относно развитието на комбинирания транспорт в България. Въвеждането на ЕС практики и норми би могло да допринесе за благоприятното развитие на комбинираните превози в международен план най-вече. Ползата от изпълнението на инфраструктурните мерки ще увеличи конкурентоспособността на българския транспортен и логистичен бранш. Насърчава се използването на екологосъобразни видове транспорт. Осигурява заетост за определени професии. Приоритизирането на проектите и правилното определяне на финансовите източници и ресурси ще осигури икономически растеж на страната ни, както и ще допринесе за изглаждане на регионалните различия в България.
- Увеличение на превозите с интермодален транспорт.

Други становища и коментари:

- Направеното проучване, както и предложените мерки са добри и следва да бъдат предприети мерки за постепенното им прилагане. В тази връзка би било добре да се преоритизират дейностите, които могат да бъдат започнати и изпълнени в непродължителен времеви хоризонт – например подкрепа за съществуващи оператори, мерки, които не налагат съществени организационни промени, разработване на заданията за по-големите проучвания. Разработката би спечелила ако се предложи начин за оценка/интеграция на инвестиции, които са потенциални конкуренти, напр. терминали, разположени на близки територии, в близост до пристанища и пр.
- Направеното проучване е задълбочено и са предложени мерки, които биха довели за разгръщане на потенциала на комбинирания транспорт, при



осигурено финансиране. В тази връзка, добре би било, ако се предложи начин/схема за оценка/интеграция на инвестиции. Приоритизирането на проектите и правилното определяне на финансовите източници и ресурси ще осигури икономически растеж на страната ни, както и ще допринесе за изглаждане на регионалните различия в България.

- 1. Видовете транспорт не съществуват изолирани един от друг. Ето защо регулирането на условията, за взаимодействието между видовете транспорт са ключови. Тези взаимодействия са комбинация от конкуренция и сътрудничество, като товародателите правят модален избор в полза на конкретни режими, както и в полза на конкретни комбинации от режими. Осигуряване на равни условия между видовете транспорт, както и улесняването на взаимното сътрудничество е първостепенна задача. 2. Повишаване на ефективността на ж.п. транспорта и воден транспорт е важна задача, вместо ограничаване на гъвкавостта на автомобилния транспорт. Подобряване на гъвкавост на автомобилния товарен транспорт, участващ в първия и / или последния етап правят комбинирания транспорт по-привлекателен. 3. Важно е да се контролира автомобилния транспорт по отношение на съществуващия каботаж, за да се създадат еднакви условия за комбиниран транспорт. 4. Да се стимулират научните изследвания в областта на комбинирания транспорт чрез инициатива за формиране на Национална научна програма към министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и МОН „Нисковъглеродна енергия и комбиниран транспорт“, период 2021-2023. Развитие на съвместна магистърска програма в Техническия университет София и Русенския университет „Мултимодални и интелигентни транспортни системи“, период 2021-2023.
- Защо по мерки 2.5 и 2.6 са посочени само направленията: Варна-Горна Оряховица-София; Бургас-Пловдив-София? Информация за речните пристанища и като цяло вътрешноводния транспорт почти липсва. Информацията за комбинирания транспорт по река Дунав посочен като мярка използвана в Австрия – от къде е черпена информацията?



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА