

**НАЦИОНАЛЕН ПЛАН**  
**ЗА РАЗВИТИЕ НА КОМБИНИРАНИЯ**  
**ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА**  
**БЪЛГАРИЯ ДО 2030 ГОДИНА**

**м. юли 2022 г.**

## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>I. ВЪВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>6</b>
<b>II. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ .....</b>	<b>7</b>
1. ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ МРЕЖАТА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ .....	8
2. СЪСТОЯНИЕ НА МРЕЖАТА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ .....	9
3. ПРОЕКТИ ЗА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ .....	13
4. ПОКРИТИЕ НА ОСНОВНИТЕ ПРОИЗВОДСТВЕНИ ЗОНИ С ТЕРМИНАЛИ ЗА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ .....	15
<b>III. 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. ....</b>	<b>16</b>
1. ИКОНОМИЧЕСКА ХАРАКТЕРИСТИКА НА БЪЛГАРИЯ .....	16
2. ТЪРСЕНЕ НА ТОВАРНИ УСЛУГИ .....	17
3. СЪПОСТАВКА НА РАЗХОДИТЕ ЗА ПРЕВОЗ С АВТОМОБИЛЕН И С КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ В СТРАНАТА .....	18
4. ПРОГНОЗА ЗА ТЪРСЕНЕТО НА ПРЕВОЗИ С КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ .....	19
<b>IV. 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.....</b>	<b>22</b>
1. АНАЛИЗ НА ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО НА ЕС В ОБЛАСТТА НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ ..	22
2. ОБОБЩЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И ПРОГРАМИТЕ ЗА НАСЪРЧАВАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РАЗГЛЕДАНИТЕ ЕВРОПЕЙСКИ СТРАНИ И ПОДХОДЯЩИТЕ ЗА ПРИЛАГАНЕ В БЪЛГАРИЯ МЕРКИ... 26	26
2.1. ОБОБЩЕНИЕ НА ОПИТА ПРИ ПРИЛАГАНЕТО НА МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В ПРОУЧЕНИТЕ ДЪРЖАВИ .....	26
2.2. ОБОБЩЕНИЕ НА ПОДХОДЯЩИТЕ ЗА ПРИЛАГАНЕ В БЪЛГАРИЯ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В ПРОУЧЕНИТЕ ДЪРЖАВИ .....	34
<b>V. 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.....</b>	<b>37</b>
1. ПРЕГЛЕД НА ИЗХОДНИТЕ ДОКУМЕНТИ И МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ .....	37
2. ПРЕГЛЕД НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО, СВЪРЗАНО С ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ.....	37
3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ЗА ПРОМЕНИ НА НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО .....	38
4. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛАГАНИТЕ НАЦИОНАЛНИ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ И ОЦЕНКА НА ТЯХНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ .....	39
<b>VI. SWOT АНАЛИЗ .....</b>	<b>41</b>
<b>VII. ПАКЕТ ОТ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г. ....</b>	<b>43</b>
1. ДОПУСКАНИЯ ПРИ ИЗГОТВЯНЕТО НА ПАКЕТА ОТ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 Г. ....	46
2. МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ОРГАНИЗАЦИОННИ И АДМИНИСТРАТИВНИ ВЪПРОСИ.....	47

3.	МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ВЪПРОСИ И ПОДПОМАГАНЕ НА УСЛУГАТА ....	53
4.	МЕРКИ, ОБХВАЩАЩИ ПОДОБРЕНИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА, В Т.Ч. И ОБОРУДВАНЕТО В ТЕРМИНАЛИТЕ .....	64
5.	ПРОГРАМА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА „НАЦИОНАЛЕН ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ДО 2030 ГОДИНА“ .....	81
6.	ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ И ОЧАКВАНИ ФИНАНСОВИ АНГАЖИМЕНТИ ОТ СТРАНА НА ДЪРЖАВАТА .....	84
7.	ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОТДЕЛНИТЕ МЕРКИ И НА ПАКЕТА КАТО ЦЯЛО .....	91
<b>VIII.</b>	<b>МОНИТОРИНГ И КОНТРОЛ.....</b>	<b>107</b>

## СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1	Съответствие със съществените изисквания за комбинирани превози	10
Таблица 2	Прогноза за товаропотоците, които към 2018 се превозват с комбиниран Жп-Авт транспорт, в т.	19
Таблица 3	Прогноза за товарите, които потенциално могат да се прехвърлят от автомобилен към комбиниран транспорт, хил. т	20
Таблица 4	Национални мерки и програми за финансиране на КТ	27
Таблица 5	Обобщение на видове мерки за насърчаване на комбинирания транспорт	32
Таблица 6	Очакван бюджет за изпълнението на пакета от мерки, евро (EUR)	85
Таблица 7	Получени становища от представители на заинтересованите страни	93
Таблица 8	Идентифицирани социални въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло	96
Таблица 9	Идентифицирани икономически въздействия от реализирането на всяка една от мерките и на пакета като цяло	98

## СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1	Железопътна мрежа за комбиниран транспорт и железопътно-автомобилни терминали	8
Фигура 2	Пътна мрежа за комбиниран транспорт и пристанищни терминали	8
Фигура 3	Товарен габарит на железопътната мрежа за комбиниран транспорт	9
Фигура 4	Проекти за развитие и модернизация на железопътната инфраструктура	14
Фигура 5	Проекти за развитие на пътната инфраструктура	14
Фигура 6	Покритие на основните производствени мощности с железопътно-автомобилни терминали	15
Фигура 7	Покритие на основните консуматорски центрове с железопътно-автомобилни терминали	15
Фигура 8	Блок влакове за превоз на контейнери по железопътната мрежа, 2019 г.	18
Фигура 9	Блок влакове за превоз на товарни автомобили по железопътната мрежа, 2019 г.	18
Фигура 10	Потенциал за привличане и генериране на товарни превози на ИТЕ с Жп-Авт комбиниран транспорт към 2027 г.	21
Фигура 11	Потенциал за привличане и генериране на товарни превози на ИТЕ с Жп-Авт комбиниран транспорт към 2034 г.	21
Фигура 12	Области за интервенция при мерките за насърчаване на комбинирания транспорт	28

## СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

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

<b>МФР</b>	Многогодишна финансова рамка
<b>ОПТТИ</b>	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“
<b>ПОК</b>	Приемно-отправен коловоз
<b>ППС</b>	Пътно превозно средство
<b>ПТ</b>	Пристанищен терминал
<b>ПЧП</b>	Публично-частно партньорство
<b>Ро-Ла</b>	Превоз на автомобили по железница
<b>POP</b>	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
<b>Ро-Ро</b>	Превоз на автомобили с кораб
<b>AGTC</b>	Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях обекти
<b>ERTMS</b>	Европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт
<b>ETCS</b>	Европейска система за контрол на трафика
<b>GSM-R</b>	Глобална система за мобилна комуникация
<b>SWOT</b>	Силни и слаби страни, възможности и заплахи
<b>TEN-T</b>	Трансевропейска транспортна мрежа
<b>TEU</b>	Двадесет-футова еквивалентна единица
<b>VTMIS</b>	Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове

## I. ВЪВЕДЕНИЕ

Интермодалният товарен транспорт е изключително важен както за Европейския съюз, така и за страната ни, тъй като създава условия за прехвърляне на товарите към по-екологичните видове транспорт. По този начин допринася за изпълнение на целите на *Европейската зелена сделка* и *Стратегията на ЕС за устойчива и интелигентна мобилност* за намаляване с 90 % на емисиите в транспортния сектор до 2050 г. Съществена роля за развитието на интермодалния товарен транспорт има наличието на мрежа от съвременни интермодални терминали и прилагането на целенасочени програми и инструменти за стимулиране на бизнеса да прилага по-ефективни и екологични транспортни решения и вериги.

Развитието на интермодалния транспорт е приоритет на националната транспортна политика в непосредствен и в дългосрочен план. Заложен е в основните стратегически документи в сектора – НПР България 2030 (Приоритет „Транспортна свързаност“), Интегрирана транспортна стратегия на Република България в периода до 2030 г., Споразумение за партньорство на Република България, Инвестиционна програма за изпълнение на условията за усвояване на средствата от европейските фондове за периода 2021 – 2027 г., Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

За да отговори на предизвикателствата, свързани с климатичните изменения и с растящата необходимост от по-добър баланс между отделните видове транспорт, Министерството на транспорта и съобщенията подготви *Национален план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година*, който да бъде базов документ за провеждането на политика за подпомагане на устойчивите видове транспорт. Комбинираният транспорт, като вид интермодален транспорт, при който основната част от превоза е по железница, река или море, а всеки първоначален и/или краен пътен участък е възможно най-кратък, има основен принос към постигането на по-гъвкава, устойчива и с по-малко вредни емисии икономика.

*Националният план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година* е разработен на база проучвания/анализи на инфраструктурата и услугите, мултикритериален анализ, сравнения и примери от добри практики на други държави от Европейския съюз, в резултат на което е изготвен пакет от приложими мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България. Предложена е и Програма за изпълнение, обвързана с времевия хоризонт до 2030 г. и с потенциалните източници за финансиране. Идентифицирани са три групи мерки: 1) организационни и административни, 2) експлоатационни и подпомагане на услугата и 3) инфраструктурни.

Изпълнението на мерките е от голямо значение, защото ще повиши ефективността на транспортната система, чрез използване на предимствата на комбинирания транспорт (по-ниски емисии на вредни вещества, повишена пътна безопасност, ограничаване на шума поради намаляване на автомобилните превози, намалена употреба на конвенционални горива в транспорта) пред ползването само на автомобилен транспорт за превози на товари.

## II. АНАЛИЗ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ

Анализът на транспортната инфраструктура за осъществяване на комбиниран транспорт съдържа 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 документ 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:

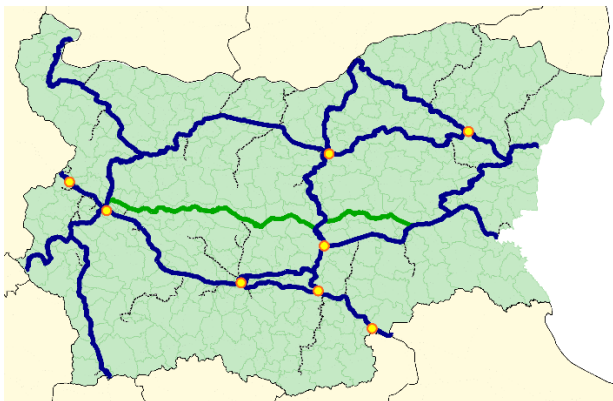
- под първоначален и краен пътен участък се има предвид участък от превоза, по който се използва автомобилен транспорт;
- превозните средства не се ограничават само до пътни, а могат да включват и железопътни вагони.

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.

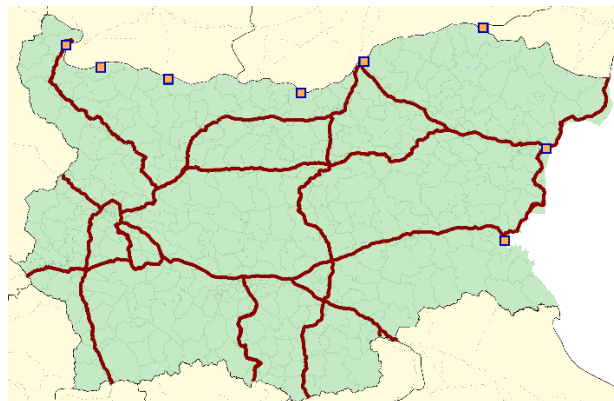
Извършеният преглед на основните документи, определящи обхвата на мрежата за комбиниран транспорт, в т.ч.:

- 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<sup>-та</sup> железопътна 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**



**Фигура 2 Пътна мрежа за комбиниран транспорт и пристанищни терминали**

Източник: Регламент (ЕС) № 1315/2013, AGTC, анализ при подготовката на Плана

## 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 разплащане**
  - 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%).

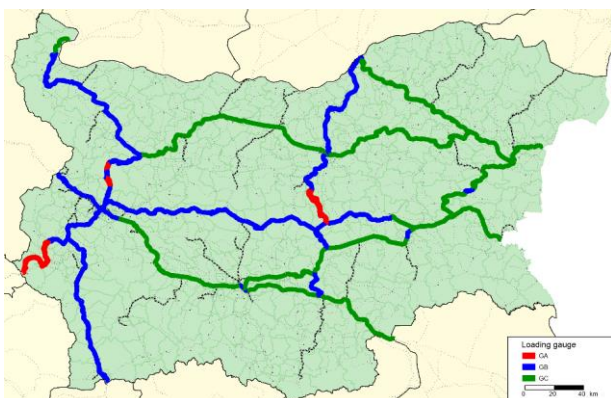
Железопътната инфраструктура за комбиниран транспорт не е в състояние да осигури скорости на движение, които да отговарят в достатъчна степен на поетите международни ангажменти за развитие на железопътния транспорт – практически по всички линии, с изключение на Септември – Пловдив, Крумово – Димитровград – 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 графика за движение на влаковете за 2020/2021 г. средната участъкова скорост на директните товарни влакове е 51 км/ч, а тази на международните товарни влакове е 43 км/ч<sup>1</sup>. Въпреки, че целта по товарните железопътни коридори е граничният престой да се намали до 2 ч, планираните престои на граничните преходи по направление на товарен коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ варират 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.

Друг фактор, който влияе съществено върху възможността за и/или ефективността на комбинирания превоз 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: НКЖИ

ема<sup>1</sup> Източник: Информационен бюлетин за периода 2020 г., ИА ЖА

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%<sup>2</sup>.

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 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 настилка 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 реконструирани 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.

<sup>2</sup> [https://www.rfc7.eu/interactive\\_map](https://www.rfc7.eu/interactive_map)

**Статистическо морско пристанище Бургас** включва няколко пристанищни терминала (ПТ), от които предмет на настоящия анализ 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 е лошо и изисква рехабилитация.

**Статистическо морско 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) – Потти/ 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.

**Териториална зона Русе** включва 10 пристанищни терминала за обществен транспорт с национално значение, от които в настоящия анализ 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 функциониращ Ро-Ро терминал с рампа за едновременно приставане на два плавателни съда и два паркинга с капацитет по 80 тежкотоварни автомобили всеки; пропускателната способност на 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.

**Териториална зона Лом** включва шест ПТ, от които в настоящия анализ 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 СОМАТ – 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 пет терминала имат връзка с железопътната мрежа<sup>3</sup>, освен Видин – Юг. Контейнерен трафик практически липсва, 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 Волюяк в железопътен възел София работи малък терминал за кросдокинг операции.

**Интермодален терминал (ИМТ) Пловдив** се намира до гара Годор 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/г.<sup>4</sup>

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.

**Интермодалният терминал Бургас (Долно Езерово)** е разположен на 15 км от пристанище Бургас върху индустриален клон, собственост на Деспред АД, свързан с гара Долно Езерово на магистралната линия Пловдив – Карнобат – Бургас. Терминалът разполага със специализирана контейнерна площадка за съхранение на 4 000 бр. TEU, както и мобилен автокран за обработка на 20' и 40' контейнери. Официална

<sup>3</sup> Терминалите в Свищов и Лом са свързани със железопътната мрежа, но не и с мрежата за комбинирани превози

<sup>4</sup> При приемане за преобладаващ трафик на контейнери

ценова листа не е публикувана, както и не е обявено работно време, което не предполага равнопоставен достъп и прозрачни условия за потенциалните клиенти.

През 2010 г. завърши изграждането на „*Ро-Ла*“ терминал в Драгоман, собственост на НКЖИ, който включва три коловоза с полезна дължина до 300 м, два от които са свързани двустранно със стрелки, а третият е разположен върху прилежаща рампа. За изчакващите камиони е изграден паркинг за избягване на задръстванията. Пътният достъп до терминала става чрез осигуряването на пътна връзка от съществуващия международен път за Калотина, а до самия терминал се стига по специално изградено за целта обходно трасе. Понастоящем терминалът на гара Драгоман обслужва седмични интермодални блок-влакови композиции от контейнерен терминал Пирея, в Нео Иконио, Перама.

Изградени, но нефункциониращи частни терминали има в гара Яна (част от железопътен възел София) и в Димитровград.

Четири 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 железопътно-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 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 TEU/г. и прогнозна инвестиционна стойност 21.8 млн. евро на терен, собственост на НКЖИ на бившата гара Русе – Изток разпределителна. През 2016 г. изпълнението на проекта е спряно във връзка със спорни въпроси, свързани с местонахождението му. Към настоящия момент изграждането на ИМТ Русе е предвидено за финансиране в рамките на компонент „Транспортна свързаност“ от Плана за възстановяване и устойчивост.
- **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 м. май 2020 г. Министерският 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 на по-големи кораби – до 60 – 70 хил. т. Срокът за изпълнение е 700 дни, а стойността на проекта е 350 млн. лв. Прокопаването ще създаде възможност 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 м<sup>2</sup>. 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 намерение. 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.

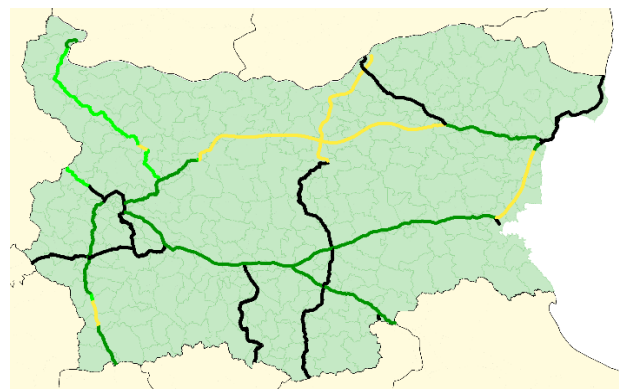
В процес на изпълнение са:

- проекти за развитие на железопътна инфраструктура с обща стойност 2 729.4 млн. лв., представени във фигура 4 в светло зелено и
- проекти 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 привеждането на 14.4% от железопътната мрежа за комбиниран транспорт и 9.4% от пътната мрежа за комбиниран транспорт в съответствие с техническите изисквания.



**Фигура 4** Проекти за развитие и модернизация на железопътната инфраструктура  
Източник: НКЖИ



**Фигура 5** Проекти за развитие на пътната инфраструктура  
Източник: АПИ

Планирано, но не е стартирало изпълнението на:

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

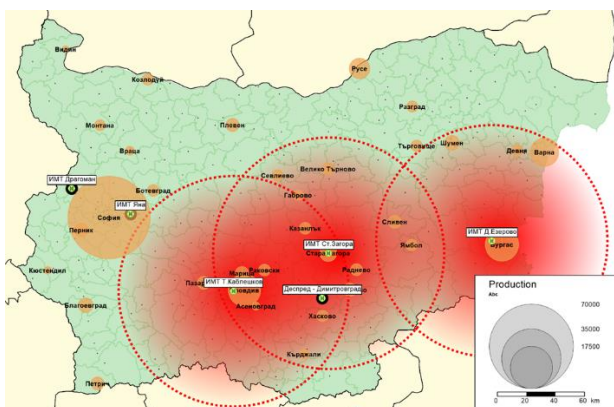
Изпълнението на тези проекти ще гарантира привеждането на още 16.4% от железопътната мрежа за комбиниран транспорт и 16.6% от пътната мрежа за комбиниран транспорт в съответствие с техническите изисквания. Към момента се планира тези проекти също да бъдат изпълнени до 2030 г., но предвид че източниците 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 2023 г.

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

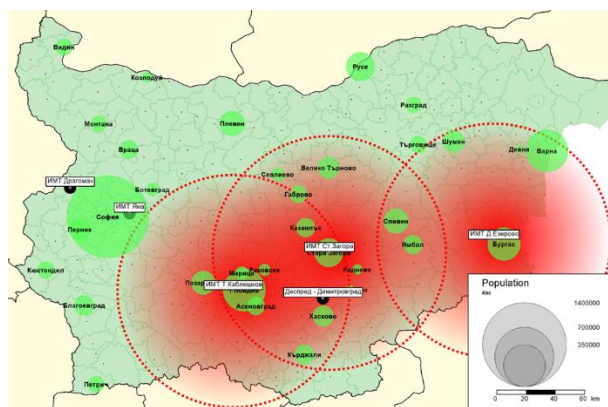
Както е представено в следващата фигура 6, наличните и функциониращи железопътно-автомобилни терминали са концентрирани в южната централна и югоизточната част от страната. Те добре покриват Югоизточния и Южния централен регион, в които се формира 39% от brutната добавена стойност (БДС) в сектор промишленост 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 район за планиране на регионалното 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. 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.

За изготвяне на анализ и прогноза на товарния трафик са събрани, обработени и анализирани голям обем данни за търсенето на транспортни услуги с комбиниран транспорт за периода 2015-2019 г. и е изготвена оценка за настоящия дял на комбинираните превози от общите такива. Информацията е 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 е 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<sup>-та</sup> е по площ и към 2019 г. е 16<sup>-та</sup> по брой на населението и на 21<sup>-во</sup> 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/г. 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/г. 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 г. 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.

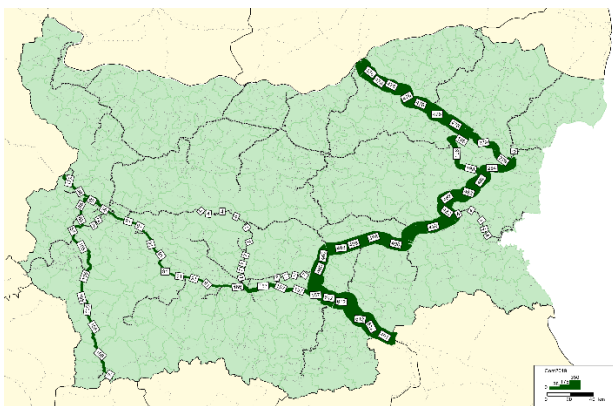
Транзит през България с комбиниран транспорт се извършва само с железопътен транспорт. През анализирания период количествата остават относително постоянни – около 570 хил. т/г. и представляват средно около 5.4% от общия транзит, оценен на около 10.5 млн. т/г.

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-вакони услуги е от ключово значение за развитието на комбинираните превози.

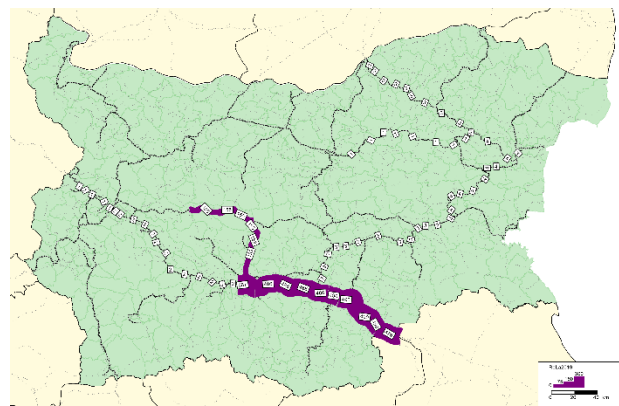
Много ниското ниво на вътрешни комбинирани превози и наличието на такива в международно съобщение е нормално предвид размерите на страната. За целия период от 2010 до 2019 г. средното превозно разстояние по железница е под 260 км, което е твърде късо за ефикасен превоз с железопътен транспорт като част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



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

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

Изготвена е 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 са 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 г. се превозват с комбиниран Жп-Авт транспорт, в т.**

Година	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
<b>Общо</b>	<b>1 200 252</b>	<b>1 358 642</b>	<b>1 461 466</b>

\* Данните в курсив са прогнозни

Източник: Извършени изчисления при разработването на Плана

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 да 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
	<b>Общо</b>	<b>6</b>	<b>17</b>	<b>720</b>	<b>1 860</b>	<b>803</b>	<b>2 071</b>	<b>1 558</b>	<b>4 526</b>

Източник: Актуализиран транспортен модел, извършени изчисления при подготовката на Плана

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 късите разстояния 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.

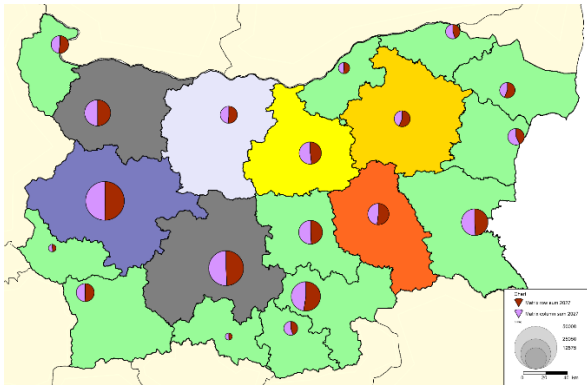
Основните икономически центрове/зони, които имат потенциал за генериране, привличане и обслужване на комбинирани Жп-Авт превози са София, Варна, Бургас, Пловдив, както и Пазарджик, Русе, Стара Загора и Плевен.

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.

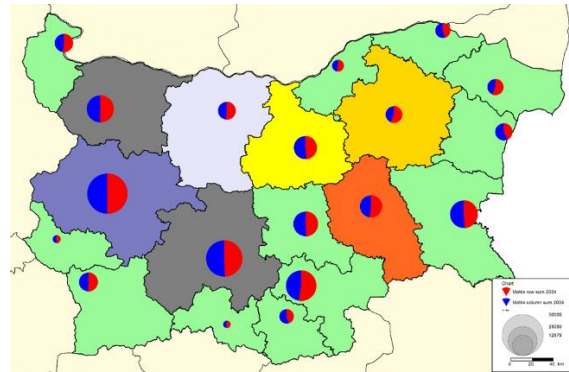
Потенциал за нов ИМТ има и районът около Враца, откъдето биха могли да се обслужват Враца и Монтана, както и Видин, част от Софийска област, Плевен и Ловеч. Такъв терминал може да окаже благоприятно въздействие върху икономическото развитие в Северозападна България, с модернизацията

на пътя Видин – Мездра – Ботевград ще бъде осигурен 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. 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**

Извършен е 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, включващ:

- 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.

Направени са 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.

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).

**При разработката е използвана общодостъпна информация, като източниците на информация са коректно посочени.** Включени са:

- 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.

Извършен е 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 **осем държави членки на ЕС**, а именно: **Австрия, Франция, Германия, Полша, Чехия, Финландия, Дания и Италия**, 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.

Анализиран са обхватът и съдържанието на действащите европейски правни актове в областта на комбинирания транспорт, като е **обърнато 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, са отчетени 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. 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 за 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. Обръща се внимание на Хартата, доколкото в 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, са анализирани: 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 CO<sub>2</sub> 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 превози<sup>5</sup>.

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 са 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. **Директивата е единствения акт на ниво ЕС, който регулира директно развитието на комбинирания транспорт в т.ч. и въвеждането на икономически стимули за развитието му. Резултатите от прилагането ѝ биха могли да намерят в извършените анализи и предварителни оценки на въздействието на предложението за нейното изменение.**

На 8 ноември 2017 г., с публикуването на Предложение за изменение на Директива 92/106/ЕИО, Европейската комисия инициира реалното преразглеждане на Директивата. Проектът за изменение имаше за цел да допълни общите правила за извършване на комбиниран транспорт, да актуализира икономическите стимули за комбинирания транспорт с което да се подобри конкурентоспособността на железопътния и водния транспорт спрямо автомобилния превоз, да разшири обхвата на мерките за икономическа подкрепа и др. По време на Българското председателство на Съвета на ЕС през първата половина на 2018 г. стартираха дебатите по Предложението за изменение, които продължиха през 2019 г. Поради наличие на редица спорни въпроси Предложението за изменение на директивата беше оттеглено от ЕК и до момента не е процедурно за нови дебати. В началото на м. февруари 2022 г. ГД „Мобилност и транспорт“ инициира изготвянето на оценка на въздействието за ревизията на Директива 92/106/ЕИО, с което бе възобновен процесът във връзка с преразглеждането на Директивата.

**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 посока<sup>6</sup>.** В свои решения тя посочва, че основната цел на държавната помощ е **координиране на**

<sup>5</sup> Обнародван, ОВ, L 249/33 от 31 юли 2020 г.

<sup>6</sup> 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



**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.<sup>7</sup>. 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 е направен анализ на държавите, които използват държавните помощи в различни варианти, като икономическа мярка за развитие на комбинирания транспорт.

Държава	Държавни помощи
<b>Австрия</b>	Австрия е държава, която има развити мерки за стимулиране на комбинирания транспорт чрез използване на законодателни мерки чрез използването на държавни помощи.
<b>Германия</b>	Германия има ясна стратегия за развитие на комбинирания транспорт и опит в използването на държавна помощ за стимулиране развитието на комбинирания транспорт.
<b>Франция</b>	Франция има ясна стратегия за развитие на комбинирания транспорт и опит в използването на държавна помощ за стимулиране на развитието на комбинирания транспорт.
<b>Полша</b>	Полша е разработила оперативна програма Infrastructure and Environment (OPI&E), която включва и финансиране на проекти за комбиниран транспорт.
<b>Чехия</b>	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 .
<b>Финландия</b>	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.
<b>Дания</b>	Дания предвижда в законодателството си екологична субсидия, като използва като законодателен инструмент за стимулиране на комбинирания транспорт държавната помощ.
<b>Италия</b>	Италия използва държавната помощ като законодателна мярка за насърчаване на комбинирания транспорт.

С(2017) 7201 final“; Европейска комисия SA.46806 (2016 / N) – Италия (25.7.2017 С (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 С (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>)

<sup>7</sup> 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*

Анализирани са правните актове, свързани с възможностите за финансиране на проекти за комбиниран транспорт и/или „заинтересованите страни“. Представени са 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 за 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, са идентифицирани мерки, които са подходящи за прилагане в България и биха имали висока добавена стойност за обществото.

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

### **2.1. Обобщение на опита при прилагането на мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в проучените държави**

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

В доклада от 2018 г. за комбинирания 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 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 комбинирания транспорт в някои европейски страни<sup>8</sup> се очертават следните наблюдения:

- Директните грантове в инфраструктура са основен метод за подпомагане на комбинирания 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 комбинирания транспорт, в т.ч. инфраструктура, подвижен състав, интермодални товарни единици, терминали, Ро-Ла схеми, оперативна помощ и проучвания.

Мерките за насърчаване на комбинирания 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 комбинирания 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.

---

<sup>8</sup> Австрия, Франция, Германия, Полша, Чехия, Финландия, Дания и Италия.

Таблица 4 Национални мерки и програми за финансиране на КТ

	Национални мерки и програми за финансиране на КТ										
	Оперативни (Финансиране на км)	Оперативни и (Процеси)	Оперативни (Технологии)	Инфраструктура (ЖП)	Инфраструктура (Терминали)	Вагони	Интермо дални товарни единици (ИТЕ)	Проуч- вания	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 разгледаните 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 комбиниания транспорт**



Изведените области на интервенция за мерките, целящи развитието на комбиниания 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 на 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 комбиниания 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 комбиниания 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 модернизирани 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 Vuosaari. 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 анализирания 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 модернизирани на съществуващите терминали за комбиниран транспорт в частния сектор. В Чехия се отпускат грантове за модернизирани 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 комбиниран транспорт в Европа<sup>9</sup>, 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 комбиниран транспорт в България такава мярка е приложима.

- **Схеми и мерки за намаляване на разходите в комбиниран 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 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 тежкотоварен автомобил на влак, след това от влак на тежкотоварен автомобил; 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

---

<sup>9</sup> 2018 Report on Combined Transport in Europe - BSL Transportation Consultants, публикуван от International Union of Railways

разгледаните страни. Освен субсидиите и отстъпките в железопътния сектор за България, възможни мерки за насърчаване на комбинирания 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 тежкотоварен автомобил 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 комбинирани превози. 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 Директива 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 комбинирания 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 тежкотоварни автомобили, 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
<b>Инвестиционни мерки в железопътна инфраструктура</b>	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
<b>Инвестиции за подобряване на достъпа и свързаността на различните видове транспортна инфраструктура</b>	подобряване на вътрешните връзки с железопътни, автомобилни и вътрешни водни пътища на основните пристанища
	подобряването на морския достъп до пристанищата
<b>Инвестиции в терминали</b>	Изграждане, разширяване и модернизация
<b>Инвестиции за подвижен състав и оборудване за претоварване</b>	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
<b>Помощ за придобиване на интермодални товарни единици</b>	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
	частично финансиране на разходите за претоварване



<b>Схеми и мерки за намаляване на разходите в комбинирания транспорт</b>	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
<b>Финансиране на Ро-Ла схеми</b>	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 тежкотоварен автомобил прекарва във влак на Ро-Ла се счита за период на почивка
<b>Фискални мерки</b>	намаляване на пътният данък
	освобождават от данък върху моторните превозни средства
<b>Мерки насочени към морски/речен транспорт</b>	помощ при стартиране експлоатацията на редовни морски транспортни превози
	свързаност на морските и речни пристанища
<b>Проучвания</b>	предварителни или предпроектни проучвания
<b>Инвестициите в иновативни технологии</b>	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 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 балансирани 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-атраaktivни 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 Агенция „Митници“, НАП, службите за ветеринарно-санитарен 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 анализиранияте страни, са приложими за стимулиране на комбинирания транспорт и в България. Необходим е избор на финансово и икономически ефективна комбинация от мерки, при отчитане на ограничения финансов ресурс, чрез която да бъде насърчено развитието на комбинирания транспорт в страната. 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 опыта 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 комбиниранияте превози.

## **V. 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**

Извършеният анализ включва 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. Във всички документи интермодалният транспорт е изведен като приоритет поради редица положителни страни за околната среда, икономиката и др., и е идентифицирана необходимост от неговото развитие и по-широко използване. Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г., която е водещ стратегически документ, 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 необходимостта от развитие на комбинирания транспорт се споделя от всички заинтересовани страни.

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 е възможно с последователен подход и необемни промени да се постигне по-добро понятийно и съдържателно съответствие. От направения 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.

### **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.

Уредбата в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) като основен закон, въвеждащ и дефиниращ комбинирания транспорт на национално ниво уредбата остава необемна и относително устойчива. На комбинирания транспорт е отделено систематично място в отделна глава, но уредбата може да бъде определена като най-обща и с недостатъчно уточнения. В 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 – 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 съответните разпоредби в ЗЖТ. В Закона за пътищата има пряко позоваване на разпоредбите в ЗЖТ за комбинирания транспорт във връзка с въведена насърчителна мярка относно освобождаване от пътна такса при осъществяване на комбиниран превоз. 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.

В ЗМПВВПРБ не са установени 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. Извършените през 2020 г. промени в ЗМПВВПРБ, допускащи известна гъвкавост по отношение на определяне на таксите, позволяват провеждане на политика от страна на пристанища за насърчаване на комбинирания транспорт.

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.

В няколко други наредби темата е засегната 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.

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 е счетоно за целесъобразно на този етап промени в основните закони и подзаконови нормативни актове да се правят единствено с цел общо подобряване и постигане на известно съответствие в нормативната рамка.

Съобразени са и установените като приложими у нас мерки в разгледаните осем държави членки на ЕС, за някои от които е направен опит да бъдат подходящо включени на ниво нормативен акт. Към прилагането на добри практики и опит на други държави и национални законодателства 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.

Измененията на ниво закон или акт на Министерския съвет трябва да бъдат подкрепени с предварително направени разчети и съпроводени 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.

Водещото разбиране е, че към момента не е препоръчително да се предприемат съществени реформи в нормативната уредба на комбинирания транспорт, тъй като на ниво ЕС предложението за промени на *Директива 92/106 на Съвета от 7 декември 1992 година относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки* все още е „висящо“ и предстои възобновяване на преговорите по него. В зависимост от него държавите членки ще дължат транспониране на относимите изисквания в националните си законодателства. С оглед на тези принципни положения е целесъобразно извършването на изменения и допълнения в нормативни актове, уреждащи или с отношение към комбинирания транспорт, да не са с характер и предназначение за цялостна реформа на уредбата на тази материя в България. Изхожда се от разбирането, че за да се предложи цялостна реформа на уредбата на комбинирания транспорт, като например отделен закон за комбинирания транспорт, е необходимо да има първо постигнато съгласие по изготвена концепция (на европейско и национално ниво), след което да се премине към разработване на законопроект.

За да се оцени има ли проблеми и какви при прилагането на нормативната уредба е проучено мнението на заинтересованите страни по плана 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.

#### **4. ПРЕГЛЕД НА ПРИЛАГАНИТЕ НАЦИОНАЛНИ МЕРКИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ НА КОМБИНИРАНИЯ ТРАНСПОРТ И ОЦЕНКА НА ТЯХНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ**

За изготвянето на тази част е извършен 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 2020 г.; б) **разпределянето на инфраструктурния капацитет с приоритет** за транзитните железопътни превози, комбинираните превози 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 комбинираните 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 основанието 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.

По отношение на възможностите на концесията като основна форма на публично-частно партньорство, включително за обекти на транспортната инфраструктура, очакванията са, че на базата на значителния опит на МТС 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.

В анализа е отделено 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/модернизирана 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 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.



## VI.SWOT АНАЛИЗ

SWOT анализът обобщава анализ на силните и слабите страни, благоприятни възможности и заплахи за комбиниран транспорт. Силните и слабите страни се характеризират като вътрешна за комбиниран 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 достатъчно 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 превозвачи, които осигуряват услуги във високо конкурентна среда.	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.
Изградени транспортни връзки между пристанищата, железопътната и пътната мрежа.	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 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.
<b>ВЪЗМОЖНОСТИ</b>	<b>ЗАПЛАХИ</b>
Устойчив ръст на външния стокообмен на страната в натурално изражение и потенциал за привличане на 4 до 8 млн. т/г. товари в направления внос, износ и транзит от автомобилния към 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 направление 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 комбинирания превоз 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 НКЖИ за свързване на новоизграждащите се зони с железопътната мрежа.
В процес на изграждане е система за електронен обмен на информация в морските пристанища,	Съществуващата система за митнически проверки води до трудна прогнозируемост на

което ще доведе до повишаване на ефективността на обработка на ИТЕ.	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) 2020/1056 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година относно електронната информация за товарни превози.	Силна конкуренция от страна на пристанищата Констанца и Солун.
	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 ѝ участък.
	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“ се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. Планът е оперативния документ за осъществяване на националната стратегия. В тази връзка Националният план съдържа 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 увеличения трафик 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 МТС 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 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 2027/30 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 предприема 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.
- Поради ограничените възможности за публично финансиране, 2 от мерките (мярка 2.6 „Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София“ и мярка 2.7 „Частично компенсирание на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт“), са предвидени за реализиране след 2027 г., с европейско финансиране от програмен период 2028-2034 г., като разпределението по години ще бъде уточнено при прегледа на изпълнението на Плана през 2027 г. съгласно Глава VIII.


## 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“ попадат три конкретни мерки с подробно описани дейности, отговорни институции, срокове за реализация и очаквани резултати от изпълнението на всяка една мярка.

<b>Мярка 1.1</b>	<b>Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта и съобщенията</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Организационни и административни въпроси
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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 и съобщенията. Основните задачи в работата на Координиращия орган/Консултативния съвет включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Провеждане на държавната политиката за развитие на комбинирания транспорт;</li> <li>2. Мониторинг, динамично регулиране и отчитане на постигнатите резултати от изпълнението на Националния план за развитие на комбинирания транспорт;</li> <li>3. Диалог и сътрудничество със заинтересованите страни;</li> <li>4. Подготовка на предложения за промяна на нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт;</li> <li>5. Предприемане на мерки за стимулиране и прилагане на научните изследвания в областта на комбинирания транспорт;</li> <li>6. Предприемане на мерки за развитие на магистърски програми в областта на комбинирания транспорт;</li> <li>7. Подготовка на предложения за схеми и мерки за намаляване на разходите</li> </ol>

	<p>за комбиниран транспорт;</p> <p>8. Подготовка на предложения за схеми и мерки за оптимизиране и рационализиране на процедурите при обработване на товари;</p> <p>9. Подготовка на предложения за предприемане на действия при кризисни ситуации.</p>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТС</li> <li><i>Партньори</i></li> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	Неприложимо
<b>Срок за реализация на мярката</b>	<p><i>Начало на мярката – до края на 2022 г.</i></p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i></p>
<b>Очаквани резултати</b>	Сформиран и работещ Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта и съобщенията.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	<p>Чл. 4, параграф 2, б. в, ж, з, чл. 93, чл. 170-171, чл. 174-175 ДФЕС.</p> <p>Министърът на транспорта 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 и съобщенията ръководи и представлява Министерството на транспорта 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 целено с комбинирания транспорт. В Интегрираната транспортна стратегия за периода до 2030 г. е предвидено създаване на „административна структура към МТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози“. <b>Към момента не се предлага създаването на нови административни структури.</b></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>
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана</b>	<p> М-И-7.1 – Създаване на административна структура към МТС и нормативна база за управление, организация и координация на мултимодалните превози.</p>



транспортна стратегия в периода до 2030 г.“	
Мярка 1.2	<b>Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт</b>
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"> <li>1. Оценка на недостига в административния капацитет в сектор „Транспорт“ в областта на инженерната и технологична насоченост за развитие на комбинирания транспорт;</li> <li>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;</li> <li>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;</li> <li>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"> <li>- Административна уредба за прилагане на финансови инструменти, държавни помощи и използване на средства от Европейския съюз в областта на комбинирания транспорт;</li> <li>- Схеми на финансиране в сектор „Транспорт“ за програмен период 2021 – 2027 г., включващи използване на финансови инструменти, държавни помощи и средства от Европейския съюз;</li> <li>- 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.</li> </ul> </li> <li>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.</li> <li>6. Структуриране и провеждане на „Академия за комбиниран транспорт“, съвместна инициатива на Стопански факултет на Софийски Университет „Св. Климент Охридски“<sup>10</sup> и МТС.</li> </ol>
Отговорни институции за изпълнение на мярката	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТС</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>
Предварителен	<i>Предварителен бюджет – 1 500 000 EUR</i>

<sup>10</sup> [https://www.uni-sofia.bg/index.php/bul/universitet/t/fakulteti/stopanski\\_fakultet/katedri\\_i\\_akademichen\\_s\\_stav/katedri/ikonomika\\_i\\_upravlenie\\_po\\_otrasli](https://www.uni-sofia.bg/index.php/bul/universitet/t/fakulteti/stopanski_fakultet/katedri_i_akademichen_s_stav/katedri/ikonomika_i_upravlenie_po_otrasli)

<p><b>бюджет и източници на финансиране</b></p>	<p><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</p>
<p><b>Срок за реализация на мярката</b></p>	<p>До края на 2023 г.</p>
<p><b>Очаквани резултати</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- 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;</li> <li>- 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.</li> </ul>
<p><b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b></p>	<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>
<p><b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b></p>	<p>Чл. 4, параграф 2, б. в, ж, з, чл. 93, чл. 170-171, чл. 174-175 ДФЕС. 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 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>

	Програмен период 2021-2027 г. – Регламент (ЕС) 2021/1060 на Европейския парламент и на Съвета от 24 юни 2021 година за установяване на общоприложимите разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд плюс, Кохезионния фонд, Фонда за справедлив преход и Европейския фонд за морско дело, рибарство и аквакултури, както и на финансовите правила за тях и за фонд „Убежище, миграция и интеграция“, фонд „Вътрешна сигурност“ и Инструмента за финансова подкрепа за управлението на границите и визовата политика.
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-М-1.1 Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост;</li> <li>✚ М-Р-1.1 Усъвършенстване на механизмите за осигуряване на финансови средства за управление на държавната собственост;</li> <li>✚ М-М-2.1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС;</li> <li>✚ М-Р-2.1 Подобряване управлението и реализацията на проекти, финансирани от фондовете на ЕС;</li> <li>✚ М-И-2.1 Оптимизиране на инфраструктурата и технологията на работа на съществуващите терминали в съответствие с прогнозния трафик, въздействието на увеличениния трафик върху околната среда и здравето на хората в близките райони и нуждите на операторите;</li> <li>✚ М-Т-4.2 Определяне на структурата на финансиране по видове транспорт като дялове от общите средства за година;</li> <li>✚ М-М-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура;</li> <li>✚ М-Р-4.4 Разширение и ново строителство на основна пристанищна инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от НКЖИ, управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови.</li> </ul>

<b>Мярка 1.3</b>	<b>Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Организационни и административни въпроси
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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"> <li>1. Закон за железопътния транспорт;</li> <li>2. Закон за автомобилните превози;</li> <li>3. Закон за пътищата;</li> </ol>

	<p>4. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата в Република България и Кодекс за търговското корабоплаване;</p> <p>5. Наредба № 53 от 2003 г.;</p> <p>6. Други, ако се установи необходимост, или за съответствие с промените в посочените по т. 1-5 нормативни актове.</p> <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>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТС, Министерски съвет, Народно събрание</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	Неприложимо
<b>Срок за реализация на мярката</b>	<p><i>Начало на мярката</i> – до края на 2022 г.</p> <p><i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – постоянен</p>
<b>Очаквани резултати</b>	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.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	Чл. 4, параграф 2, б. в, ж, з, чл. 93, чл. 170-171, чл. 174-175 ДФЕС.
<b>Съответствие на предложената</b>	<p> М-И-8.1 Създаване на подходяща нормативна база за регулиране взаимодействието между отделните видове транспорт и</p>

<b>мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	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/ IT 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“ попадат седем конкретни мерки с подробно описани дейности, отговорни институции, срокове за реализация и очаквани резултати от изпълнението на всяка една мярка.

<b>Мярка 2.1</b>	<b>Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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"> <li>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.;</li> <li>2. Проучване и оценка на стратегически инвестиционни проекти по протежение на изследваните международни релации;</li> <li>3. Проучване и оценка на нагласите на заинтересованите страни за участие в двустранни и многостранни договори за извършване на превози по международните релации;</li> <li>4. Изследвания, с оглед постигане на по-голяма ефективност и ефикасност на процедурите по обработване на товари;</li> <li>5. Приоритизиране на международните релации и интересите на заинтересованите страни.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>- МТС</p> <p><i>Партньори</i></p>

<b>мярката</b>	- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<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
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2024 г.
<b>Очаквани резултати</b>	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.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	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, р. 1–128.</i>
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	Неприложимо

<b>Мярка 2.2</b>	<b>Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
<b>Кратко описание на мярката</b>	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: 1. Проучване за наличните информационни системи и планираните такива в сектор „Транспорт“ и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт – Информационната

	<p>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.;</p> <p>2. Проучване на наличните информационни системи и планирани такива в съществуващите и планираните за изграждане или модернизация терминали и тяхната приложимост за развитието на интелигентните системи в комбинирания транспорт;</p> <p>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.);</p> <p>4. Проучване и оценка за прилагане на необходимите технологични мерки 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>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТС, НКЖИ, ДППИ</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<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"> <li>- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 15% - Национално съфинансиране</li> </ul>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2026 г.
<b>Очаквани резултати</b>	Въведена в експлоатация интегрирана информационна система за комбиниран транспорт.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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 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).

<p><b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b></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>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>
<p><b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-М-5.1 Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза4;</li> <li>✚ М-Р-5.1 Надграждане на националната БУЛПРИС система в съответствие с изискванията на ЕС за периода след 2014 г. (2014/2018);</li> <li>✚ М-И-5.1 Изграждане на интегрирана интермодална информационна система;</li> <li>✚ М-Ж-6.1 Проектиране, разработване и въвеждане в експлоатация на информационна система за управление на влаковата работа (СУВР);</li> <li>✚ М-Ж-6.2 Разработване на информационна система за следене и управление на вагоните и интермодалните единици.</li> </ul>

<p><b>Мярка 2.3</b></p>	<p><b>Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b></p>
<p><b>Обхват на мярката</b></p>	<p>Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата</p>
<p><b>Кратко описание на мярката</b></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"> <li>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;</li> <li>2. Определяне на типовете и количествата интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт;</li> <li>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;</li> <li>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. В процеса на разработване на схемата за осигуряване на интермодални транспортни единици, подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици и оборудване за претоварване при извършване на комбиниран транспорт следва да се интегрират и относими изисквания за опазване на околната среда, приложими</li> </ol>



	за подвижния състав, транспортните единици и процесите по претоварване.
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТС <i>Партньори</i> - Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<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
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2023 г.
<b>Очаквани резултати</b>	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.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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. 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.). 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. 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.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	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.
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<p>✚ М-Ж-2.5 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав;</p> <p>✚ 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.</p>

<b>Мярка 2.4</b>	<b>Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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"> <li>1. Доставка на интермодални транспортни единици необходими за извършване на комбиниран транспорт;</li> <li>2. Доставка на подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- В зависимост от избраната схема в рамките на Прединвестиционното проучване</li> <li>- Транспортни оператори и превозвачи</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<p><i>Предварителен бюджет – 35 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Програма Транспортна свързаност 2021-2027 г.</li> <li>- Финансови инструменти</li> <li>- Частни средства</li> </ul> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 42.5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 7.5% - Национално съфинансиране</li> <li>- 40% - Финансови инструменти</li> <li>- 10% - Частно финансиране</li> </ul>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2025 г.
<b>Очаквани резултати</b>	Подобрена наличност на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици.
<b>Конкретен пример в друга държава за</b>	През 2009 г. Чехия осигурява еднократна финансова подкрепа на автомобилните превозвачи за придобиване на интермодални транспортни

<p><b>прилагане на мярката</b></p>	<p>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>
<p><b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b></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><b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b></p>	<p>✚ М-Ж-2.5 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането и подновяването на железопътния подвижен състав;</p> <p>✚ 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.</p>

<p><b>Мярка 2.5</b></p>	<p><b>Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София</b></p>
<p><b>Обхват на мярката</b></p>	<p>Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата</p>
<p><b>Кратко описание на мярката</b></p>	<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> <p>1. Изготвяне на прогнози за трафика за 30-годишен период по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив –</p>

	<p>София;</p> <p>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;</p> <p>3. Определяне на експлоатационна схема за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София;</p> <p>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;</p> <p>5. Изготвяне на типов договор при експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София;</p> <p>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.</p>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТС</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<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"> <li>- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 15% - Национално съфинансиране</li> </ul>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	<p>До края на 2025 г.</p>
<b>Очаквани резултати</b>	<p>Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София.</p>
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	<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>
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от</b>	<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</p>

законодателството на ЕС	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.“	<p>✚ М-И-17.1 Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема;</p> <p>✚ М-Ж-24.1 Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.</p>

<b>Мярка 2.6</b>	<b>Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
<b>Кратко описание на мярката</b>	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.
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> - МТС - Избрани оператори за експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<i>Предварителен бюджет</i> – 750 000 EUR/г. Предвид изключително ограничените възможности за финансиране от Държавния бюджет, мярката ще се реализира след 2027 г. с европейско финансиране през програмен период 2028-2034 г.
<b>Срок за реализация на мярката</b>	<i>Стартиране на мярката</i> – след 2027 г.
<b>Очаквани резултати</b>	Редовна експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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. 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.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	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.
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<p>✚ М-И-17.1 – Оптимизиране на транспортната схема, обвързка с разписанието на влаковете и контрол на изпълнението на транспортната схема;</p> <p>✚ М-Ж-24.1 – Проучване на възможностите за стимулиране на превозите на единични вагони.</p>

<b>Мярка 2.7</b>	<b>Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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>
<b>Отговорни институции изпълнение мярката</b>	<p>Министерство на транспорта и съобщенията</p> <p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>Транспортни оператори и превозвачи</p>
<b>Предварителен бюджет и източници финансиране</b>	<p><i>Предварителен бюджет – 650 000 EUR/г.</i></p> <p><i>Предвид изключително ограничените възможности за финансиране от Държавния бюджет, мярката ще се реализира след 2027 г. с европейско финансиране през програмен период 2028-2034 г.</i></p>
<b>Срок реализация мярката</b>	<i>Стартиране на мярката – след 2027 г.</i>
<b>Очаквани резултати</b>	Повишаване конкурентоспособността на комбинираните превози и повишаване на дела на комбинираните превози.

<p><b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b></p>	<p>Във Франция са прилагани следните схеми:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Безвъзмездна финансова помощ за SNCF /Френска държавна железница/ (държавна помощ) – помощ на операторите с цел компенсирание 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.;</li> <li>- 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 тежкотоварен автомобил на влак, след това от влак на тежкотоварен автомобил е частично покрита от тази помощ;</li> <li>- 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.</li> </ul>
<p><b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b></p>	<p>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<sup>11</sup>; de minimis<sup>12</sup>. 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.</p>
<p><b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b></p>	<p>Неприложимо</p>

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.

<sup>11</sup> 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*

<sup>12</sup> 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*

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

Тази група мерки, условно наречена Група мерки 3 „Подобрение 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);
- 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, популяризирани сред малките и средни производствени предприятия.

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

<b>Мярка 3.1</b>	<b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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"> <li>1. Изготвяне на прогнози за търсенето на товарни превози с комбиниран транспорт за 30-годишен период;</li> <li>2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал;</li> <li>3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал;</li> <li>4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ;</li> <li>5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</li> <li>6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурс за избор на собственик/концесионер/оператор;</li> <li>7. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал;</li> <li>8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;</li> <li>9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТС, НКЖИ, Столична община</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> </ul>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<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"> <li>- 70% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 30% - Национално съфинансиране</li> </ul>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2023 г.
<b>Очаквани резултати</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</li> <li>2. Избран собственик/концесионер/оператор на интермодалния терминал.</li> </ol>
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	<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>
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	<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>
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 – Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 – Изграждане на интермодални терминали от "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-И-8.2 – Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-И-16.1 – Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>

<b>Мярка 3.2</b>	<b>Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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 Преинвестиционното проучване, основните дейности за изпълнение по мярката могат да бъдат извършени поетапно във времето, като включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Закупуване на терен (при необходимост);</li> <li>2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</li> <li>3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</li> <li>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.;</li> <li>5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>НКЖИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор</p>

<b>мярката</b>	
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<p><i>Предварителен бюджет – 25 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</li> <li>- Финансови инструменти</li> <li>- Частни средства</li> </ul> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 35% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 15% - Национално съфинансиране</li> <li>- 40% - Финансови инструменти</li> <li>- 10% - Частно финансиране</li> </ul>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2025 г.
<b>Очаквани резултати</b>	Изграден интермодален терминал в района на град София.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	<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“ (OP &amp; E), 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 предприятия<sup>13</sup>.</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</p>

<sup>13</sup>Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile)

	<p>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><b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b></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><b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b></p>	<p> <span style="color: red;">+</span> М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;  <span style="color: red;">+</span> М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от НКЖИ, управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;  <span style="color: red;">+</span> М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;  <span style="color: red;">+</span> М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.                 </p>

<p><b>Мярка 3.3</b></p>	<p><b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България</b></p>
<p><b>Обхват на мярката</b></p>	<p>Подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</p>
<p><b>Кратко описание на мярката</b></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"> <li>1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период;</li> </ol>

	<p>2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал;</p> <p>3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал;</p> <p>4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ;</p> <p>5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</p> <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>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>- МТС, НКЖИ, ДППИ</p> <p><i>Партньори</i></p> <p>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</p>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<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> <p>- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</p> <p>- 15% - Национално съфинансиране</p>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2024 г.
<b>Очаквани резултати</b>	<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>
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	<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 комбинирания транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.</p>
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	<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>
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<p>✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</p> <p>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от НКЖИ, управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</p> <p>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</p> <p>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</p> <p>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по</p>

	<p>направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</p> <p>✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</p> <p>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</p>
--	---

<b>Мярка 3.4</b>	<b>Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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"> <li>1. Закупуване на терен (при необходимост);</li> <li>2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</li> <li>3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</li> <li>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.</li> <li>5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>НКЖИ/ ДППИ, Избран собственик/ Концесионер/ Оператор</p>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<p><i>Предварителен бюджет – 20 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</li> <li>- Финансови инструменти</li> <li>- Частни средства</li> </ul> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 42,5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 7,5% - Национално съфинансиране</li> <li>- 40% - Финансови инструменти</li> <li>- 10% - Частно финансиране</li> </ul>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2026 г.
<b>Очаквани резултати</b>	Изграден интермодален терминал в Северна България.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	<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“ (OP1 &amp; E), 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</p>

	<p>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 терминали за комбиниран транспорт, оперирани от частни предприятия<sup>14</sup>.</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 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>
--	--

<sup>14</sup>Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile)

<p><b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b></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 ОJ L 348, 20.12.2013, р. 1–128.</p>
<p><b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b></p>	<p>                     ✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;                      ✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от 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>

<p><b>Мярка 3.5</b></p>	<p><b>Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</b></p>
<p><b>Обхват на мярката</b></p>	<p>Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите</p>
<p><b>Кратко описание на мярката</b></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, ИМТ Пловдив и др.</p> <p>Основните дейности за изпълнение, в рамките на тази мярка, включват:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-годишен период в районите на проекта;</li> <li>2. Оценка на необходимата типова инфраструктура на територията на съществуващите терминали;</li> <li>3. Оценка на основните услуги, които ще се предлагат в съществуващите терминали;</li> <li>4. Избор на етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали;</li> <li>5. Определяне на най-удачната схема за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</li> <li>6. Изготвяне на идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали;</li> <li>7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС (при необходимост) и обществени обсъждания (при необходимост);</li> <li>8. Изготвяне на анализ разходи-ползи за всеки един от проектите за модернизация/развитие на съществуващите терминали.</li> </ol>
<p><b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b></p>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТС</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Собственици/концесионери/оператори на съществуващи терминали в</li> </ul>

	Република България - Всички останали заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<i>Предварителен бюджет – 3 000 000 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
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2023 г.
<b>Очаквани резултати</b>	1. Избрана етапност за модернизация/развитие на съществуващите терминали; 2. Изготвени идейни проекти за модернизация/развитие на съществуващите терминали.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	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>
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ 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;</li> <li>✚ М-М-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища;</li> <li>✚ М-Р-3.1 Привличане на частния сектор в проекти за развитие на пристанища;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от НКЖИ, управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-М-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li>✚ М-М-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-Ж-9.1 Подпомагане на възстановяването на неподдържаните и изграждането на нови индустриални клонове. Използване на публично-частното партньорство за тази цел;</li> <li>✚ М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li> </ul>




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

<b>Мярка 3.6</b>	<b>Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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, ИМТ Пловдив и др. 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"> <li>1. Закупуване на терен (при необходимост);</li> <li>2. Модернизация/развитие на довеждащата инфраструктура до съществуващите терминали – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</li> <li>3. Модернизация/развитие на инфраструктурата в рамките на съществуващите терминали – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</li> <li>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.;</li> <li>5. Внедряване на информационни системи за обработка на товари.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i>                  НКЖИ, ДППИ, Собственици/Концесионери/Оператори на съществуващи терминали в Република България</p>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<p><i>Предварителен бюджет</i> – 50 000 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.</li> <li>- Финансови инструменти</li> <li>- Частни средства</li> </ul> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 42,5% - Средства на Европейския съюз</li> <li>- 7,5% - Национално съфинансиране</li> <li>- 40% - Финансови инструменти</li> <li>- 10% - Частно финансиране</li> </ul>

<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2025 г.
<b>Очаквани резултати</b>	Модернизирани съществуващи терминали в Република България.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	<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“ (OP &amp; E), 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 терминали за комбиниран транспорт, оперирани от частни предприятия<sup>15</sup>.</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,</p>

<sup>15</sup>Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals Operated by Private Undertakings, [https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile)

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

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

<b>Мярка 3.7</b>	<b>Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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"> <li>1. Изготвяне на прогнози за търсенето на услуги с комбиниран транспорт за 30-годишен период;</li> <li>2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>4. Избор на местонахождение на площадки, чрез прилагане на мултикритериален анализ;</li> <li>5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>6. Избор на етапност на изграждане и провеждане на конкурси за избор на собственик/концесионер/оператор;</li> <li>7. Изготвяне на идейни проекти за изграждане на логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>8. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;</li> <li>9. Изготвяне на анализ разходи-ползи.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- МТС, НКЖИ</li> </ul> <p><i>Партньори</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</li> <li>- Областни и общински администрации</li> <li>- „Национална компания индустриални зони“ ЕАД (НКИЗ)</li> <li>- Собственици/Управители на други индустриални зони</li> <li>- Собственици/Управители на логистични терминали, центрове и паркове</li> </ul>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<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"> <li>- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 15% - Национално съфинансиране</li> </ul>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2024 г.
<b>Очаквани резултати</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Избрани местонахождения и схеми за изграждане, експлоатация и управление на логистичните центрове/товарните селища;</li> <li>2. Избрани собственици/концесионери/оператори на логистичните центрове/товарните селища.</li> </ol>





<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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 комбинирания транспортни услуги, проучвания за осъществимост на мерките в областта и др. дейности.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	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>
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от НКЖИ, управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>

<b>Мярка 3.8</b>	<b>Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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"> <li>1. Закупуване на терен (при необходимост);</li> <li>2. Изграждане на довеждащата инфраструктура – железопътен и автомобилен подход, инфраструктура за комунални услуги и др.;</li> <li>3. Изграждане на инфраструктура в рамките на избраната площадка – коловозно развитие, основни и спомагателни сгради и офиси;</li> <li>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.;</li> <li>5. Внедряване на информационна система за обработка на товари.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<i>Кандидати/Бенефициенти</i> Избрани собственици/ Концесионери/ Оператори на логистични центрове/товарни селища
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<p><i>Предварителен бюджет – 30 000 000 EUR</i></p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.</li> <li>- Финансови инструменти</li> <li>- Частни средства</li> </ul> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 42,5% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 7,5% - Национално съфинансиране</li> <li>- 40% - Финансови инструменти</li> <li>- 10% - Частно финансиране</li> </ul>
<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2027 г.
<b>Очаквани резултати</b>	Изградени логистични центрове/товарни селища в Република България.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	<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>
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	<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>
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✚ М-Т-3.1 Продължаване на процеса на концесиониране на обекти от транспортната инфраструктура;</li> <li>✚ М-Ж-8.1 Изграждане на интермодални терминали от "НКЖИ", управлявани от интермодални оператори. Използване на публично-частно партньорство и отдаването им на концесия;</li> <li>✚ М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li>✚ М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>






<b>Мярка 3.9</b>	<b>Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
<b>Кратко описание на мярката</b>	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 за състоянието на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни

	<p>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"> <li>1. Бална оценка за състоянието на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;</li> <li>2. Определяне на необходимия обем дейности за извършване на ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;</li> <li>3. Приоритизиране на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;</li> <li>4. Определяне на бюджет за извършване на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове;</li> <li>5. Изпълнение на дейности по ремонт, поддържане и при необходимост модернизация/развитие на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове.</li> </ol>
<p><b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b></p>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i>                  НКЖИ, Собственици/Концесионери/Оператори на пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България</p>
<p><b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b></p>	<p><i>Предварителен бюджет</i> – 1 000 000 EUR/г. до 2025 г. и по 1 200 000 EUR до 2030 г.  <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</p>
<p><b>Срок за реализация на мярката</b></p>	<p><i>Начало на мярката</i> – до края на 2022 г.  <i>Изпълнение на дейностите по мярката</i> – постоянен</p>
<p><b>Очаквани резултати</b></p>	<p>Подобрена довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България.</p>
<p><b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b></p>	<p>Полша разработи Оперативна програма „Инфраструктура и околна среда“ (ОПІ &amp; 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> <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</p>

	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.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	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>
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> М-Ж-4.2 Разработване на оптимални схеми за управление и финансиране на поддържането на железопътната инфраструктура;</li> <li> М-Ж-14.1 Рационализиране на железопътната мрежа;</li> <li> М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li> <li> М-Ж-17.1 Да се предвидят схеми за финансиране на железопътните линии, които не са по трасето на европейските коридори.</li> </ul>

<b>Мярка 3.10</b>	<b>Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин</b>
<b>Обхват на мярката</b>	Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите
<b>Кратко описание на мярката</b>	<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"> <li>1. Изготвяне на трафикови прогнози за 30-годишен период;</li> <li>2. Определяне на типовата инфраструктура на територията на интермодалния терминал;</li> <li>3. Определяне на основните услуги, които ще се предлагат в интермодалния терминал;</li> <li>4. Избор на местонахождение на площадка, чрез прилагане на мултикритериален анализ;</li> <li>5. Определяне на най-удачната схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал;</li> <li>6. Изготвяне на идеен проект за изграждане на интермодалния терминал;</li> <li>7. Провеждане на отчуждителни процедури (при необходимост), ОВОС и обществени обсъждания;</li> <li>8. Изготвяне на анализ разходи-ползи.</li> </ol>
<b>Отговорни институции за изпълнение на мярката</b>	<p><i>Кандидати/Бенефициенти</i></p> <p>- МТС, НКЖИ</p> <p><i>Партньори</i></p> <p>- Всички заинтересовани страни в областта на комбинирания транспорт</p>
<b>Предварителен бюджет и източници на финансиране</b>	<p><i>Предварителен бюджет</i> – 1 500 000 EUR</p> <p><i>Източници на финансиране:</i></p> <p>Механизъм за свързване на Европа</p> <p><i>Разпределение на бюджета по източници на финансиране:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 85% - Безвъзмездни средства от Европейския съюз</li> <li>- 15% - Национално съфинансиране</li> </ul>



<b>Срок за реализация на мярката</b>	До края на 2025 г.
<b>Очаквани резултати</b>	Избрани местонахождение и схема за изграждане, експлоатация и управление на интермодалния терминал.
<b>Конкретен пример в друга държава за прилагане на мярката</b>	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.
<b>Ангажимент за прилагането на мярката, произтичащ от законодателството на ЕС</b>	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 ОJ L 348, 20.12.2013, р. 1–128.
<b>Съответствие на предложената мярка с „Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li> М-Р-8.1 Изпълнение на проекти за Интермодалните терминали, които да свързват пристанищата към железопътната мрежа;</li> <li> М-Р-8.2 Развитие на логистичната инфраструктура;</li> <li> М-И-8.2 Специализиране и/или доизграждане на терминали по направление на европейските транспортни коридори и изграждане на нови;</li> <li> М-Ж-16.2 Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища;</li> <li> М-И-16.1 Оптимизиране на мрежата и капацитета на интермодални терминали.</li> </ul>

В рамките на група мерки 3 „Подобрене 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 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 2027 г. да бъдат налице основните условия за повишаване на конкурентоспособността на комбиниания транспорт в сравнение с автомобилния товарен транспорт и да допринесат за прехвърлянето на товари от автомобилния към другите видове транспорт.

<b>Приоритетни мерки в краткосрочен план с начало на мярката до края на 2022 г.</b>	
<b>Мярка 1.1</b>	<b>Сформиране на Координиращ орган/ Консултативен съвет за развитие на комбиниания транспорт към Министъра на транспорта и съобщенията</b>

Срок реализация мярката	за на	<i>Начало на мярката – до края на 2022 г. Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i>
Мярка 1.2		<b>Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт</b>
Срок реализация мярката	за на	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Мярка 1.3		<b>Подобряване на нормативната уредба в Република България в областта на комбинирания транспорт</b>
Срок реализация мярката	за на	<i>Начало на мярката – до края на 2022 г. Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i>
Мярка 2.3		<b>Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>
Срок реализация мярката	за на	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Мярка 3.1		<b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>
Срок реализация мярката	за на	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Мярка 3.5		<b>Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</b>
Срок реализация мярката	за на	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2023 г.</i>
Мярка 3.3		<b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България</b>
Срок реализация мярката	за на	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i>
Мярка 3.7		<b>Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b>
Срок реализация мярката	за на	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i>
Мярка 3.9		<b>Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b>
Срок реализация мярката	за на	<i>Начало на мярката – до края на 2022 г. Изпълнение на дейностите по мярката – постоянен</i>
<b>Приоритетни мерки в средносрочен план с начало до края на 2024 г.</b>		

<b>Мярка 3.10</b>		<b>Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин</b>
<b>Срок реализация мярката</b>	<b>за на</b>	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
<b>Мярка 2.1</b>		<b>Извършване на проучвания за изследване на международни релации за комбиниран транспорт</b>
<b>Срок реализация мярката</b>	<b>за на</b>	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2024 г.</i>
<b>Мярка 2.2</b>		<b>Интегриране на информационни системи за обработка на товари, комуникационни технологии и интелигентни транспортни системи</b>
<b>Срок реализация мярката</b>	<b>за на</b>	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2026 г.</i>
<b>Мярка 2.4</b>		<b>Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>
<b>Срок реализация мярката</b>	<b>за на</b>	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
<b>Мярка 2.5</b>		<b>Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</b>
<b>Срок реализация мярката</b>	<b>за на</b>	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
<b>Мярка 3.2</b>		<b>Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>
<b>Срок реализация мярката</b>	<b>за на</b>	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
<b>Мярка 3.6</b>		<b>Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b>
<b>Срок реализация мярката</b>	<b>за на</b>	<i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2025 г.</i>
<b>Мерки с начало на мярката след 2025 г.</b>		
<b>Мярка 2.6</b>		<b>Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна – Горна Оряховица – София и Бургас – Пловдив – София</b>
<b>Срок реализация мярката</b>	<b>за на</b>	<i>Стартиране на мярката – след 2027 г.</i>
<b>Мярка 2.7</b>		<b>Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт</b>
<b>Срок реализация</b>	<b>за на</b>	<i>Стартиране на мярката – след 2027 г.</i>

<b>мярката</b>	
<b>Мярка 3.4</b>	<b>Изграждане на интермодален терминал Северна България</b>
<b>Срок за реализация мярката</b>	<i>за на</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2026 г.</i>
<b>Мярка 3.8</b>	<b>Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b>
<b>Срок за реализация мярката</b>	<i>за на</i> <i>Изпълнение на дейностите по мярката – до края на 2027 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 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 2026 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. Очакваните финансови ангажименти на Държавата за национално съфинансиране са в размер на 18 150 000 евро (EUR) и представляват около 10% от очаквания бюджет за изпълнението на пакета от мерки за стимулиране на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

Таблица 6 Индикативен бюджет за изпълнението на пакета от мерки \*, евро (EUR)

Мярка №	Наименование на мярката		Предварителен бюджет	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 и съобщенията			0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране		<i>неприложимо</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.2	Повишаване на административния капацитет в сектор „Транспорт“ в области, касаещи развитие на комбинирания транспорт			1 500 000	300 000	1 200 000	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
		85%	Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1 275 000	255 000	1 020 000	0	0	0	0	0	0
		15%	Национално съфинансиране	225 000	45 000	180 000	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
	Източници на финансиране		<i>неприложимо</i>	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	100 000	400 000	0	0	0	0	0
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.		500 000	0	100 000	0	0	0	0	0	0
		85%	Безвъзмездни средства от Европейския съюз	425 000	0	85 000	340 000	0	0	0	0	0
		15%	Национално съфинансиране	75 000	0	15 000	60 000	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
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.		2 000 000	0	0	400 000	800 000	800 000	0	0	0
		85%	Безвъзмездни средства от	1 700 000	0	0	340 000	680 000	680 000	0	0	0

Министерство на транспорта и съобщенията

			Европейския съюз										
		15%	Национално съфинансиране	300 000	0	0	60 000	120 000	120 000	0	0	0	0
<b>2.3</b>	<b>Разработване на схема за осигуряване на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>			<b>1 000 000</b>	<b>200 000</b>	<b>800 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.		1 000 000	200 000	800 000	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
		15%	Национално съфинансиране	150 000	30 000	120 000	0	0	0	0	0	0	0
<b>2.4</b>	<b>Доставка на интермодални транспортни единици и подвижен състав за транспорт на интермодални транспортни единици</b>			<b>35 000 000</b>	<b>0</b>	<b>7 000 000</b>	<b>14 000 000</b>	<b>14 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.		17 500 000	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	2 975 000	5 950 000	5 950 000	0	0	0	0	0
		7,5%	Национално съфинансиране	2 625 000	0	525 000	1 050 000	1 050 000	0	0	0	0	0
		Друго финансиране		17 500 000	0	3 500 000	7 000 000	7 000 000	0	0	0	0	0
		40%	Финансови инструменти	14 000 000	0	2 800 000	5 600 000	5 600 000	0	0	0	0	0
		10%	Частно финансиране	3 500 000	0	700 000	1 400 000	1 400 000	0	0	0	0	0
<b>2.5</b>	<b>Проучвания за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</b>			<b>1 000 000</b>	<b>0</b>	<b>200 000</b>	<b>400 000</b>	<b>400 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.		1 000 000	0	200 000	400 000	400 000	0	0	0	0	0
		85%	Безвъзмездни средства от Европейския съюз	850 000	0	170 000	340 000	340 000	0	0	0	0	0
		15%	Национално съфинансиране	150 000	0	30 000	60 000	60 000	0	0	0	0	0
<b>2.6</b>	<b>Осигуряване на финансова подкрепа за въвеждане в експлоатация на блок-влакове по направленията Варна-Горна Оряховица-София и Бургас-Пловдив-София</b>			<b>2 250 000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Министерство на транспорта и съобщенията

	Източници на финансиране	Европейски програми 2028-2034 г.		2 250 000	Разпределението по години ще бъде уточнено при прегледа на изпълнението на Плана през 2027 г. съгласно Глава VIII.								
<b>2.7</b>	<b>Частично компенсиране на разходите по претоварване при ползване на комбиниран транспорт</b>			<b>4 550 000</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Източници на финансиране	Европейски програми 2028-2034 г.		4 550 000	Разпределението по години ще бъде уточнено при прегледа на изпълнението на Плана през 2027 г. съгласно Глава VIII.								
<b>3.1</b>	<b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>			<b>2 000 000</b>	<b>400 000</b>	<b>1 600 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.		2 000 000	400 000	1 600 000	0	0	0	0	0	0	0
		70%	Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1 400 000	280 000	1 120 000	0	0	0	0	0	0	0
		30%	Национално съфинансиране	600 000	120 000	480 000	0	0	0	0	0	0	0
<b>3.2</b>	<b>Изграждане на интермодален терминал в района на град София</b>			<b>25 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10 000 000</b>	<b>15 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.		12 500 000	0	0	5 000 000	7 500 000	0	0	0	0	0
		35%	Безвъзмездни средства от Европейския съюз	8 750 000	0	0	3 500 000	5 250 000	0	0	0	0	0
		15%	Национално съфинансиране	3 750 000	0	0	1 500 000	2 250 000	0	0	0	0	0
		Друго финансиране		12 500 000	0	0	5 000 000	7 500 000	0	0	0	0	0
		40%	Финансови инструменти	10 000 000	0	0	4 000 000	6 000 000	0	0	0	0	0
		10%	Частно финансиране	2 500 000	0	0	1 000 000	1 500 000	0	0	0	0	0
<b>3.3</b>	<b>Прединвестиционно проучване за изграждане на интермодален терминал в Северна България</b>			<b>2 000 000</b>	<b>400 000</b>	<b>800 000</b>	<b>800 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.		2 000 000	400 000	800 000	800 000	0	0	0	0	0	0
		85%	Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1 700 000	340 000	680 000	680 000	0	0	0	0	0	0
		15%	Национално съфинансиране	300 000	60 000	120 000	120 000	0	0	0	0	0	0

Министерство на транспорта и съобщенията

<b>3.4</b>	<b>Изграждане на интермодален терминал в Северна България</b>		<b>20 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8 000 000</b>	<b>12 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	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
<b>3.5</b>	<b>Прединвестиционно проучване за модернизация/развитие на съществуващи терминали в Република България</b>		<b>3 000 000</b>	<b>600 000</b>	<b>2 400 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „ Транспортна свързаност “ 2021-2027 г.	3 000 000	600 000	2 400 000	0	0	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	2 550 000	510 000	2 040 000	0	0	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	450 000	90 000	360 000	0	0	0	0	0	0	0
<b>3.6</b>	<b>Модернизация/Развитие на съществуващи терминали в Република България</b>		<b>50 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>20 000 000</b>	<b>30 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „ Транспортна свързаност “ 2021-2027 г.	25 000 000	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	8 500 000	12 750 000	0	0	0	0	0
		7,5% Национално съфинансиране	3 750 000	0	0	1 500 000	2 250 000	0	0	0	0	0
	Друго финансиране		25 000 000	0	0	10 000 000	15 000 000	0	0	0	0	0
		40% Финансови инструменти	20 000 000	0	0	8 000 000	12 000 000	0	0	0	0	0
		10% Частно финансиране	5 000 000	0	0	2 000 000	3 000 000	0	0	0	0	0



Министерство на транспорта и съобщенията

<b>3.7</b>	<b>Прединвестиционно проучване за изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b>		<b>2 000 000</b>	<b>400 000</b>	<b>800 000</b>	<b>800 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Програма „ Транспортна свързаност “ 2021-2027 г.	2 000 000	400 000	800 000	800 000	0	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	1 700 000	340 000	680 000	680 000	0	0	0	0	0	0
		15% Национално съфинансиране	300 000	60 000	120 000	120 000	0	0	0	0	0	0
<b>3.8</b>	<b>Изграждане на логистични центрове/товарни селища в Република България</b>		<b>30 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12 000 000</b>	<b>18 000 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	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
		42,5% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	12 750 000	0	0	0	0	5 100 000	7 650 000	0	0	0
		7,5% Национално съфинансиране	2 250 000	0	0	0	0	900 000	1 350 000	0	0	0
		Друго финансиране	15 000 000	0	0	0	0	6 000 000	9 000 000	0	0	0
		40% Финансови инструменти	12 000 000	0	0	0	0	4 800 000	7 200 000	0	0	0
		10% Частно финансиране	3 000 000	0	0	0	0	1 200 000	1 800 000	0	0	0
<b>3.9</b>	<b>Подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове</b>		<b>10 000 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>
	Източници на финансиране	Програма „ Транспортна свързаност “ 2021-2027 г.*	10 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 000 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000
		85% Безвъзмездни средства от Европейския съюз	8 500 000	850 000	850 000	850 000	850 000	1 020 000	1 020 000	1 020 000	1 020 000	1 020 000
		15% Национално съфинансиране	1 500 000	150 000	150 000	150 000	150 000	180 000	180 000	180 000	180 000	180 000
<b>3.10</b>	<b>Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин</b>		<b>1 500 000</b>	<b>0</b>	<b>300 000</b>	<b>600 000</b>	<b>600 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	Източници на финансиране	Механизъм за свързване на Европа	1 500 000	0	300 000	600 000	600 000	0	0	0	0	0
		85% Безвъзмездни средства от	1 275 000	0	255 000	510 000	510 000	0	0	0	0	0

Министерство на транспорта и съобщенията

			Европейския съюз										
		15%	Национално съфинансиране	225 000	0	45 000	90 000	90 000	0	0	0	0	0
<b>БЮДЖЕТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПАКЕТА ОТ МЕРКИ</b>				<b>186 500 000</b>	<b>3 300 000</b>	<b>16 200 000</b>	<b>48 400 000</b>	<b>69 800 000</b>	<b>26 000 000</b>	<b>19 200 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>
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
Бюджет за изпълнение на група мерки 2 "Експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата"***				39 500 000	200 000	8 100 000	15 200 000	15 200 000	800 000	0	0	0	0
Бюджет за изпълнение на група мерки 3 "Подобрение на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите"				145 500 000	2 800 000	6 900 000	33 200 000	54 600 000	25 200 000	19 200 000	1 200 000	1 200 000	1 200 000
<b>РАЗПРЕДЕЛЕНИЕ НА БЮДЖЕТА ПО ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ</b>				<b>186 500 000</b>	<b>3 300 000</b>	<b>16 200 000</b>	<b>48 400 000</b>	<b>69 800 000</b>	<b>26 000 000</b>	<b>19 200 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>	<b>1 200 000</b>
Безвъзмездни средства от Европейския съюз				88 350 000	2 745 000	11 255 000	21 690 000	29 730 000	11 900 000	8 670 000	1 020 000	1 020 000	1 020 000
Национално съфинансиране				18 150 000	555 000	2 145 000	4 710 000	6 570 000	2 100 000	1 530 000	180 000	180 000	180 000
Финансови инструменти				64 000 000	0	2 800 000	17 600 000	26 800 000	9 600 000	7 200 000	0	0	0
Частно финансиране				16 000 000	0	700 000	4 400 000	6 700 000	2 400 000	1 800 000	0	0	0

\* Разпределението на средствата по източници на финансиране е индикативно в рамките на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г., Механизъм за свързване на Европа II, Програма „Развитие на регионите“ 2021-2027 г.

\*\*От бюджета на група мерки 2 са изключени мярка 2.6 и 2.7, които ще се реализират след 2027 г. с европейско финансиране от програмен период 2028-2034 г. Разпределението по години ще бъде уточнено при прегледа на изпълнението на Плана през 2027 г. съгласно Глава VIII.

## 7. ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОТДЕЛНИТЕ МЕРКИ 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 комбиниран транспорт и на прилаганите национални мерки за стимулиране на комбиниран транспорт са представени в предходните раздели. За целите на оценката на въздействие ще бъдат отбелязани само основните проблеми/ слаби страни, свързани с трите основни групи въпроси, които Националният 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 комбиниран 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 комбиниран 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

Националният план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 година се намира в йерархическа връзка с Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. и е оперативният документ за осъществяване на националната стратегия. В тази връзка, Националният 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 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 се планира да доведе Националният 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 пакета 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. Описаният базов вариант може да бъде предпочетен в случаите, когато проблемите не са свързани с липса на регулиране, а с лошо правоприлагане или непостигане на целите, заложиени 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, заложиени 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 Националния 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 МТС, МРРБ и МИИ);
- 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.

В следващата таблица е представен броят на получените становища от представителите на отделните заинтересовани страни.

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 МТС, МРРБ и МИИ)	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%
<b>Общо</b>	<b>134</b>	<b>12</b>	<b>9%</b>

### 7.6. Анализ на въздействията

За целите на оценката на въздействието, в Консултацияния 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 първоначалния вариант на пакета от мерки в проекта на Националния план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 г.

*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 Националния 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 съотносима към сложността на решавания проблем, което определя задълбочеността на анализа, многообразието на използваните инструменти и продължителността на консултациите.

**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. 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"> <li>• 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 изграденият със средства по ОПТ 2007 – 2013 г. ИМТ в близост до гр. Пловдив, който е отдаден на концесия).</li> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> <li>• Заложените мерки ще имат положителен ефект върху развитието и модернизацията на интермодалните превози в страната.</li> <li>• Стимулиране на екологосъобразните видове транспорт, възможности за спестяване на време и разходи на заинтересованите страни, облекчаване на логистичните схеми.</li> <li>• Цялостно развитие на комбинирания транспорт от инфраструктурна, икономическа и нормативна гледна точка.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Мерките следва внимателно да се прецизират и да се окрупнят. Твърде много прединвестиционни проучвания са предвидени за реализация с много сходни дейности.</li> <li>• Трудности при изграждането, забавяне на процедурите (отчуждителни процедури и ОВОС).</li> <li>• Цялостно няма да има, стига да бъдат изпълнени условията за бюджетното разходване на средствата по целесъобразност и качеството на изготвените документи/ схеми/ карти/ анализи.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• 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.</li> </ul>	
---	--

### 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 тях, както и за сравняването помежду им. По-долу в таблицата е направено схематично отразяване за кои от мерките, заинтересованите страни са идентифицирали социални въздействия и за кои не са идентифицирани такива. Заинтересованите страни са идентифицирали само положителни социални въздействия, като такива са идентифицирани както за по-голямата част от предложените мерките, така и за 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>		
<b>1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:</b>	<i>положителни</i>	<i>отрицателни</i>
Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта 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		
<b>2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:</b>		
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		



<b>3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:</b>		
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	*16	
Мярка 3.10: Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин	*17	
<b>Пакет от мерки, като цяло</b>		

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 комбинирания транспорт;
- Допълнителни възможности за успешно прилагане на финансови инструменти и повишаване на компетенциите на служителите;
- Повишаване на административния 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.

<sup>16</sup> Посочената мярка е добавена след провеждане на консултациите със заинтересованите страни, като същата е предложена от НКЖИ и цели подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове.

<sup>17</sup> Посочената мярка е добавена след провеждане на консултациите със заинтересованите страни, като същата е предложена от НКЖИ и цели подобряване на довеждащата железопътна инфраструктура до пристанищни и железопътно-пътни терминали и логистични центрове в Република България.

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.

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>		
<b>1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:</b>	<i>положителни</i>	<i>отрицателни</i>
Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта 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		
<b>2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:</b>		
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		
<b>3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:</b>		
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	*	
Мярка 3.10. Проучване на възможностите за изграждане на интермодален терминал в района на град Видин	*	
<b>Пакет от мерки, като цяло</b>		

Легенда:  - мерки, по които са идентифицирани по-голям брой икономически 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
<b>1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:</b>	
Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта 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
<b>2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:</b>	
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
<b>3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:</b>	
Мярка 3.1. Прединвестиционно 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. 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	Не
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	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 изложени 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
<b>1. Мерки, обхващащи организационни и административни въпроси:</b>	

## Министерство на транспорта и съобщенията

Мярка 1.1. Сформиране на Координиращ орган/Консултативен съвет за развитие на комбинирания транспорт към Министъра на транспорта 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
<b>2. Мерки, обхващащи експлоатационни въпроси и подпомагане на услугата:</b>	
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
<b>3. Мерки, обхващащи подобрене на инфраструктурата, в т.ч. и оборудването в терминалите:</b>	
Мярка 3.1. Преинвестиционно 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. 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	Да
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	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 от 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 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;*
- *Подкрепа за изграждането на една ясна рамка за осъществяването на комбинирания транспорт;*
- *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 най-вече в международен план. 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, заложен в Националния план за развитие на комбинирания 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 комбинирания 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	<p>С приемането на Вариант 1 „Приемане на Националния план за развитие на комбинирания транспорт в Република България до 2030 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 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>
Конкурентоспособност	<p>Приемането на Вариант 1 би довело 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.</p>
Макроикономическа среда	<p>Вариант 1 ще има положителни последици върху икономическия 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 комбинирания транспорт.</p>

Оценка на алтернативите съгласно критериите /сравняване на вариантите/

Сравняването на вариантите, заложили 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



<b>Социални въздействия – положителни</b>		
Увеличаване възможностите за заетост	-	x
Увеличаване на възможностите за по-млако вреди върху здравето на хората	-	x
<b>Икономически въздействия – положителни</b>		
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
<b>Ефективност</b>		
Цел 1: Съвършенстване 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	-	+
<b>Ефикасност</b>	-	+
<b>Съгласуваност</b>	Не. Значителен компромис	Да. Ограничен компромис
<b>Рискове</b>	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 извършван периодичен мониторинг и последващо оценяване на ефективността от прилагането на препоръчания вариант за действие.

Мониторингът 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.

Препоръчителният 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.

## VIII. МОНИТОРИНГ И КОНТРОЛ

Националният план за развитие на комбинирания транспорт ще се изпълни под ръководството на министъра на транспорта и съобщенията. Ще бъде сформиран Координиращ орган към Министъра на транспорта и съобщенията, който ще подпомага изпълнението на Плана, провеждането на политиката за развитие на комбинирания транспорт, мониторинга на постигнатите резултати и др.

До 31 декември 2027 година Министерството на транспорта и съобщенията, след като се консултира със заинтересованите страни, ще направи преглед на изпълнението на мерките по Плана, като оцени::

- общия физически напредък на изпълнението на пакета от мерки и на отделните мерки;
- общия финансов напредък на изпълнението на пакета от мерки;
- становищата и предложенията, получени от заинтересованите страни;
- нормативната уредба в областта на комбинирания транспорт и необходимостта от промени;
- други въпроси, свързани с развитието на комбинирания транспорт.

Резултатите от оценката ще бъдат публикувани на интернет страницата на Министерството на транспорта и съобщенията. При необходимост, Министерството на транспорта и съобщенията може да предложи актуализация на НПРКТРБ-2030 г. или разработване на нов план.

