



УТВЪРЖДАВАМ:

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията	
София 1000, ул. "Дякон Йгнатий" №9, тел. 9409 603 568 662 659	
Per. №. 14-00-307/070214	Дат. 14

ДАН ИЛИ ПААЗОВ
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА И
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА ОБЩЕСТВЕНИТЕ СЪВЕТИ ПО ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

ПРОТОКОЛ

Днес, 23 януари 2014 г., в сградата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, зала № 3 от 10:00 ч. се проведе извънредно заседание на Обществените съвети по видове транспорт към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

На срещата присъстваха:

1. инж. Петър Бунев – Синдикат на железничарите в България – КНСБ
2. инж. Зоринчо Йорданов – Национален железничарски синдикат „Подкрепа”
3. Георги Манолов – Синдикат на локомотивния персонал
4. Веселин Кирев – Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт
5. Даниела Вуковска – Гражданска инициатива за обществен и релсов транспорт
6. Красимир Георгиев – Асоциация за квалификация на автомобилистите в България
7. Искра Иванова – Федерация на транспортните работници „Подкрепа”
8. проф. Васил Кавърджиков – Българска академия на науките
9. Иван Бозов – Сдружение на работниците и служителите, Летище – София
10. Йордан Георгиев – „Авиотех Консулт” ЕООД
11. Траян Римпов – Българска национална асоциация по подводна дейност
12. Магдалена Милтенова – Браншови съюз за стопанска инициатива в транспорта
13. Стефан Добрев – Сдружение „Гражданско движение ДНЕС”
14. кап. Стоян Вълев – Научно-технически съюз по транспорта, Българска морска камара
15. Сотир Лазарков – Български национален аероклуб
16. Илия Левков – Индустириален клъстер „Електромобили”
17. Татяна Груева – Асоциация на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България

18. Илко Милушев – Сдружение „Съюз на автосервизите – София”
19. Антоний Найденов – Клуб „Безопасни улици”
20. Иван Костов – Асоциация на възпитаниците на морско училище
21. Марин Петров – Българска асоциация на корабпритежателите
22. Николай Николов – Асоциация на демократичните синдикати
23. Видко Митрович – Асоциация за обучение в транспорта
24. Мая Филипова – Асоциация на българските туроператори и туристически агенти
25. Симеон Милушев – Национално сдружение на автобусните превозвачи
26. Мариан Киров – Независим транспортен синдикат АВТО’94
27. Георги Ряпов – Национална асоциация за защита на превозвачите – гр. Пловдив
28. Иван Ангелов – Браншови съюз за стопанска инициатива в транспорта
29. Петър Захариев – Браншови съюз за стопанска инициатива в транспорта
30. Валентина Лулева – Асоциация на българските авиокомпании
31. инж. Йонко Иванов – Съюз на преподавателите по авто-мото подготовка
32. Даниела Златкова – Съюз на транспортните синдикати в България (СТСБ-КНСБ)
33. Мила Николова – Съюз на транспортните синдикати в България (СТСБ-КНСБ)
34. Даниел Попов – Информационен и учебен център по екология
35. Продан Енев – КТ „Подкрепа”
36. Любомир Сяров – Браншови съюз за стопанска инициатива в транспорта – Клъстер зелен товарен транспорт
37. инж. Илия Илиев – Браншови съюз за стопанска инициатива в транспорта
38. Стоян Владов – Браншова камара на железопътния транспорт
39. проф. Йордан Мирчев
40. Николай Колев-Босия
41. Християн Кръстев – изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ” ЕАД
42. инж. Милчо Ламбрев – генерален директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура”
43. Христо Алексиев – Национална компания „Железопътна инфраструктура”
44. Петър Киров – заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията
45. Галина Василева – директор на дирекция „Координация на програми и проекти”, МТИТС
46. Димитър Савов – директор на дирекция „Национална транспортна политика”, МТИТС
47. Мартин Георгиев – началник на отдел в дирекция „Координация на програми и проекти”, МТИТС
48. Миглена Ботушарова – държавен експерт в дирекция „Национална транспортна политика”, МТИТС

49. Цветина Ценова – старши експерт в дирекция „Национална транспортна политика”, МТИТС

Технически секретар:

Марина Агаларева – началник на отдел „Устойчиво развитие на транспортната система”, дирекция „Национална транспортна политика”, МТИТС.

Заместник-министър Петър Киров откри извънредното заседание на Обществения съвет по видове транспорт и приветства участниците.

Темата на срещата беше обсъждане на проекта на Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта на европейските структурни инвестиционни фондове за периода 2014 – 2020 г. в частта „Транспорт”.

Г-н Киров обясни, че Споразумението за партньорство е основният стратегически документ, който заменя Националната стратегическа референтна рамка, която уреждаше взаимоотношенията между Република България и Европейската комисия за периода 2007-2013 г. Той допълни, че Споразумението се изготвя в условия на максимална публичност и прозрачност от страна на Централното координационно звено към Министерския съвет, като се отчитат становищата от Управляващите органи и браншовите организации. Г-н Киров обясни, че последната версия на документа (4.0) е публикувана за обществено обсъждане на 9 януари 2014 г. на интернет сайта на Портала за обществени консултации. Той даде думата на участниците за коментари, бележки и допълнения по проекта на Споразумението за партньорство.

Г-н Даниел Попов отбеляза, че за становище към Европейската комисия вече е изпратена версия 4.1 на документа и попита дали ако бъдат представени бележки, те ще бъдат отразени.

Заместник-министър Киров отговори, че към настоящия момент се провеждат преговори и независимо от това, че е изпратена версия 4.1 на Европейската комисия, в случай, че Общественият съвет се обедини около конкретни становища, те ще бъдат представени в Министерския съвет, за да се отчетат при формирането на следващата версия на Споразумението. Той посочи, че изпращането на версия 4.1 на Споразумението за партньорство е било необходимо във връзка с програмирането на финансирането за следващия програмен период. Г-н Киров допълни, че предложенията и забележките на партньорите са били свързани с текстовата част на Споразумението за партньорство. Той още веднъж увери присъстващите, че становището, около което се обеди Съвета, ще бъде изпратено в Министерския съвет.

Г-н Веселин Кирев обясни, че от Гражданската инициатива за обществен и релсов транспорт са подготвили становище¹, което ще бъде изпратено до всички министерства, които работят по Споразумението за партньорство. Той посочи, че по време на заседанието на Обществения съвет в сектор „Железопътен транспорт”, който се проведе на 14 януари 2014 г., са били повдигнати въпроси за дължината на пътната мрежа в страната. Г-н Кирев съобщи, че през 2001 г. България е имала 37 хил. км. пътна мрежа, а от 2002 г. дължината на мрежата е 19 хил. км., като тези данни са публикувани и на интернет сайта на Евростат. Г-н Кирев посочи, че данните за общинската пътна мрежа не са отразени в документа. Той даде за пример Споразуменията за партньорство на Чехия и Румъния, в които е представена цялата дължина на пътната мрежа, както и на републиканската пътна мрежа. Г-н Кирев попита кой е подал тези данни и допълни, че в проекта на Споразумението, като бележка под черта е отбелязано, че общинската пътна мрежа е с дължина над 24 хил. км. Той предложи в самия текст на

¹ Предложенията на Гражданската инициатива за обществен и релсов транспорт (3 бр.) са представени като приложение към настоящия протокол.

документа да бъде записана общата дължина на пътната мрежа 43 602 км., от които 19 хил. км. са републиканска пътна мрежа. Г-н Кирев допълни, че се надява в Споразумението да бъде включена цялата дължина на пътната мрежа и посочи, че по отношение на дължината на железопътната мрежа е посочена разгънатата площ, която е около 6 хил. км. Той обясни, че в Споразуменията на Чехия и Румъния са посочени линейните дължини, тъй като железопътните линии са линейни обекти. Също така посочи, че не е необходимо да се броят удвоените участъци за нови линии защото по този начин се оказва, че в България има повече жп линии и е необходимо такива да бъдат закривани. Той даде отново за пример Чехия и Румъния и данните, които са представили – Чехия има над 15 хил. км разгъната площ на жп линиите, но те са посочили линейната дължина, която е 9 хил. км., България има приблизително 6 хил. км. площ на жп линиите, а линейната дължина е 4 хил. км. Г-н Кирев предложи да бъдат посочени именно тези данни – дължината на линейните жп линии и допълни, че от 1990 г. България е с над 4 хил. жп линии. Последната изградена жп линия в страната е през 1974 г. и оттогава дължината на жп линиите не е увеличавана и не са изградени нови линии, както и са закрити жп участъци. Г-н Кирев обясни, че Румъния е представила данни и за закритите жп участъци (2 хил. км.). Той съобщи, че от Гражданската инициатива за обществен и релсов транспорт имат и конкретни искания, свързани със софийското метро, а именно за третия метро диаметър да бъдат закупени двусистемни влакове, които са подходящи и за националната железопътна мрежа и с тях да се свърже метро линията с националната мрежа. Той допълни, че това е направено в гр. Атина. Той посочи, че този подход е скъп, но че следва да се помисли за реализирането му.

Другото искане на Гражданската инициатива за обществен и релсов транспорт е дружеството „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД да бъде посочено като възможен бенефициент по оперативни програми, въпреки че средствата са недостатъчни. Също така те настояват в дружеството да бъде осигурен необходимия административен капацитет за кандидатстване по европейски проекти. Друго искане е свързано с разработването на средносрочна и дългосрочна стратегия за ремонт и рециклиране на настоящия подвижен състав.

По отношение на последния случай, свързан с кражби на жп линии, г-н Кирев предложи да бъде закупена безпилотна летателна техника и видео наблюдение от НК „Железопътна инфраструктура” (НК „ЖИ”) чрез изготвяне на проект по оперативните програми.

Г-н Кирев предложи МТИТС да организира публична кампания по представянето на проекта на Споразумението за партньорство, за да получи становища и коментари по документа от различни организации. Също така той повдигна въпроси, свързани с нормализацията на сметките на „Холдинг БДЖ” ЕАД.

По отношение на отправените предложения по проекта на Споразумението за партньорство, заместник-министър Киров обясни, че посочените данни за дължина на общинските пътища, които са представени като бележка под черта, ще бъдат включени в самия текст на документа. Той допълни, че в текста на проекта на Споразумение ще бъдат разграничени републиканската пътна мрежа и общинската пътна мрежа с официалните данни, представени от Националния статистически институт.

Във връзка с дължината на железния път, той даде думата на г-н Милчо Ламбрев. Г-н Ламбрев обяви, че НК „ЖИ” винаги е работила с разгънатата дължина на железопътната мрежа. Той посочи, че поради направената забележка от г-н Веселин Кирев и предвид факта, че всички останали държави са представили данни за линейната дължина, и българската страна ще коригира данните си.

По отношение на метрото и закупуването на подвижен състав за третия метро диаметър, заместник-министър Петър Киров обясни, че това не е обект на Споразумението за партньорство. Той посочи, че разбира поставения въпрос и той ще бъде коментиран с

експертите от Метрополитен ЕАД при организирането на търга за закупуване на подвижен състав. Заместник-министър Киров посочи, че „Холдинг БДЖ“ ЕАД вече е бенефициент по ОП „Транспорт“ в този програмен период и допълни, че по линия на техническата помощ не съществуват пречки дружеството да е бенефициент и през периода 2014-2020 г. Г-н Киров посочи, че вече всички са запознати с разполагаемия бюджет за следващия програмен период, който включва и 6% резерв, който трябва да бъде програмиран, но не може да бъде договорен преди 2016 г. Заместник-министър Киров представи и конкретните стойности по бюджета, а именно: 1,144 млрд. евро по Кохезионния фонд, по Европейския фонд за регионално развитие – 425 млн. евро, както и около 40 млн. за техническа помощ. Той допълни, че тези данни са само за европейското съфинансиране.

По отношение на предложенията, свързани с „Холдинг БДЖ“ ЕАД, г-н Християн Кръстев съобщи, че към настоящия момент е създаден отдел, съставен от 3 души, които работят с европейски директиви, вкл. с европейски контрагенти, също така подготвят и различни програми, по които да се участва във връзка със закупуването на нов подвижен състав. Той допълни, че по отношение на Програма „Рециклиране“ ако отпадне варианта за закупуване на нов подвижен състав или подмяната му има разработена Програма за ремонт на локомотиви, вагони, вкл. и мотриси. Г-н Кръстев съобщи, че до 15 февруари 2014 г. ще бъде обявена документацията за техническите изисквания и ще започне процедурата по доставка на нови влакове.

Заместник-министър Киров посочи, че по отношение на закупуването на безпилотен летателен апарат, безопасността на железопътния транспорт е пряка функция от неговата сигурност. Той допълни, че е необходимо да се вземат мерки и че в НК „ЖИ“ вече се набелязват възможни мерки, които да доведат до повишаване на сигурността. Г-н Киров обясни, че в много държави, вкл. и в Израел, има специални системи, които успяват дистанционно да установят повреди или умишлени действия, които водят до нарушаване на целостта на железния път. Той обяви, че през следващия програмен период по линия на Европейския фонд за регионално развитие има специална Техническа ос, която е посветена на интелигентните транспортни системи и на повишаване на безопасността и сигурността на транспорта, така че съществува възможност за финансиране на проекти в тази област. Заместник-министър Киров допълни, че когато има конкретни идеи, те ще бъдат представени в рамките на Обществения съвет.

По отношение на по-добрата комуникация с гражданското общество и разгласяването на текста на Споразумението за партньорство, г-н Киров допълни, че това е основно задължение на Централното координационно звено към Министерския съвети и посочи, че ще проведе разговор с отговорните експерти за подобряване на мерките за публичност. Той обясни, че в случай, че част „Транспорт“ от документа не е достатъчно представена пред браншовите организации в сектора, ще бъдат организирани допълнителни срещи в страната и по отделните региони.

Г-жа Валентина Лулева посочи, в проекта на Споразумението за партньорство текстовете за въздушен транспорт са по-малко в сравнение с другите видове транспорт. Тя предложи Споразумението да бъде прегледано внимателно особено по отношение на назначаването на превозвачи за трети страни извън Европейския съюз.

Заместник-министър Киров посочи, че през първия програмен период в областта на въздушния транспорт не е бил реализиран нито един голям проект, финансиран от Европейския съюз. Той допълни, че през програмен период 2014-2020 г. се предвижда да бъдат изпълнени минимум два проекта в авиацията, свързани с подобряване на безопасността и намаляване на вредното въздействие върху околната среда. Г-н Киров обясни, че е възможно да бъдат реализирани и повече проекти в тази област. Той благодари на г-жа Лулева за изказването и предложи Асоциацията на българските авиокомпании да подготви конкретен текст, който да бъде изпратен в Централното координационно звено към Министерския съвет,

за да бъде включен при разработването на следващата версия на проекта на Споразумението за партньорство.

Г-н Илия Илиев посочи, че като част от Споразумението за партньорство е индикативното финансиране и разпределение по сектори. Той представи мнението на бранша, че е недопустимо в новия програмен период да бъде подценен сектор „Транспорт”. Г-н Илиев допълни, че ОП „Транспорт” е обявена от Европейската комисия за най-добре представената оперативна програма в програмен период 2007-2013 г. и в тази връзка не следва да бъде подценена през следващия програмен период. Г-н Илиев каза, че не е запознат дали обявените финансови стойности са окончателни и обяви, че желае да представи становището си срещу подценяването на оперативната програма и недостатъчните средства за реализация на целите, поставени от бенефициентите. Той посочи, че за други оперативни програми са предвидени повече финансови средства. Г-н Илиев предложи ако съществува възможност и на ниво Министерски съвет тази позиция да бъде аргументирано защитена. Той допълни, че от българската страна се очаква средствата, които бъдат предоставени да бъдат вложени за постигането на видими и конкретни резултати. В края на изказването си г-н Илиев предложи да бъде възстановена дейността Отрасловия съвет в сектор „Транспорт” и Подотрасловите съвети за тристранно сътрудничество. Той обясни, че след като се организират дискусии в рамките на Подотрасловите съвети по видове транспорт, както и на ниво Отраслов съвет, въпросите, които вече са обсъдени да бъдат предложени и на Обществения съвет, за да има ефект от срещите.

Заместник-министър Петър Киров се съгласи с изказването, че средствата, които са необходими за следващия програмен период за реализиране на целите в областта на транспортната инфраструктура, са твърде подценени в настоящия бюджет. Той допълни, че в хода на изпълнение на оперативните програми ще е възможно пренасочване на средства от една оперативна програма към друга по една не особено лесна процедура. Г-н Киров посочи, че протоколът от заседанието на Обществения съвет ще бъде изпратен в Централното координационно звено. Той допълни, че се надява, че Съвета се обединява около становището, че трябва да бъде допълнително завишен разполагаемия ресурс за ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” (ОП „ТТИ”).

Заместник-министър Киров съобщи, че ще запознае министър Данаил Папазов с отправеното предложение по отношение на Отрасловия съвет в сектор „Транспорт” и Подотрасловите съвети за тристранно сътрудничество и ще се потърсят варианти за въвеждане на практика по време на заседанията на Обществените съвети да се обсъждат и теми, които вече са били разглеждани и с легитимните тристранни партньори така както е определено в Кодекса на труда.

Г-н Иван Бозов отправи предложение Обществените съвети да имат по-голяма практическа насоченост, особено когато се провеждат редовните заседания по видове транспорт. Той допълни, че е началото на програмния период и освен ОП „ТТИ” има и други програми по Европейския социален фонд и че в тази връзка е необходимо да се прегледа административния капацитет от страна на МТИТС, както и на държавните дружества и тогава по сектори да се разгледат отделните програми.

Думата беше дадена на г-н Даниел Попов, който информира участниците на Съвета за излязлото на 18 декември 2013 г. прессъобщение на Европейската комисия за кандидатстването на полския железопътен оператор за 93 млн. евро за закупуване на подвижен състав, които представляват 22% от парите по оперативната им програма. Становището на Комисията по този въпрос е, че няма проблем да бъдат усвоени тези средства за закупуване на подвижен състав. Относно текста на Споразумението за партньорство, г-н Попов отправи бележка и настоя понятието „петролна зависимост” да бъде включено в него. Той наблегна на значението на термина, което е засегнато в Бялата книга, като сериозен проблем на транспортната система. Наличието на сериозен анализ за ролята на „петролната зависимост” за конкурентоспособността на икономиката, за транспортната достъпност и мобилност на

населението би довело до подмяна на някои от подцелите и конкретните действия, което ще спомогне ограничените средства да бъдат използвани по-ефективно.

Г-н Попов заяви, че по приблизителни сметки около 12-13% от БВП на България се изразходват за петрол. Проблем не се явяват само лошите пътища, но и невъзможността на уязвимите групи от населението, предимно от селските райони, да заплатят бензина.

Друга част от коментарите на г-н Попов по Споразумението бяха отправени за раздела „Свързаност и достъпност”, в който се посочва, че железопътният транспорт е приоритетен и има сериозен потенциал за развитие, но жп мрежата трябва да бъде „редуцирана до устойчиви размери” с оглед намаляването на пътническия трафик, поради редица икономически и демографски фактори. От друга страна тези фактори не пречат на развитието на автомобилните превози. Г-н Попов, цитира г-н Чайков, че за поддръжката на републиканската и общинската пътна мрежа са необходими над 1 млрд. лв. годишно. Той продължи, че с оглед на тази информация в изготвянето на Интегрираната транспортна стратегия трябва да се определи и устойчивост на пътната мрежа, тъй като очевидно тя не може да бъде поддържана цялата. Друга представена идея беше част от тези пътища да послужат за изграждането на национална веломрежа, което ще представлява и алтернатива за туризъм и изисква много по-малко средства за поддръжка. По отношение на проекта за подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав и предвиденото му изграждане през новия програмен период 2014-2020 г., г-н Попов се посочи, че се надява, че българо-румънският комитет ще оцени адекватно възможностите на проекта и за алтернативни форми на транспорт и свързаност, отчитайки както хидроложките и техническите трудности за поддръжка, така и защитените зони в района.

Заместник-министър Киров заяви, че се търсят варианти за финансиране на закупуване на железопътен подвижен състав включително и чрез други оперативни програми, а не през ОП „Транспорт”. Той посочи, че „Холдинг БДЖ” ЕАД има инвестиционна програма, която започва още тази година и ще използва средства от държавния бюджет. Относно „петролната зависимост”, г-н Киров се съгласи, че това е тежък проблем поставен и в Бялата книга, но за времето, което остава до договарянето на Споразумението едва ли ще бъде възможно да се направи всеобхватен анализ. При всички положения ще се включи текст, който да реферира към проблема. Заместник-министър Киров предложи на г-н Попов да предостави информацията относно „петролната зависимост”, която да бъде включена в Споразумението за партньорство. По отношение на поддръжката на пътната мрежа, г-н Киров заяви, че това е въпрос и за устойчивостта на проектите, като не бива да се забравя, че пускането в експлоатация на нови участъци води до нови разходи за поддръжка и експлоатация, но този въпрос стои и пред железопътната мрежа, чиято поддръжка също е голямо предизвикателство от финансова гледна точка. По въпроса за изграждането на национална веломрежа, заместник-министър Киров припомни, че МГИТС се занимава с транспортните връзки, които са част от европейската транспортна мрежа, и поддържането на веломрежа е по-скоро регионален въпрос.

По отношение на р. Дунав, Общоевропейски транспортен коридор № 7, г-н Киров заяви, че това е основен европейски приоритет и мерките за подобряване на корабоплаването ще бъдат съобразени със строгите изисквания на европейското и националното законодателство. Друг основен фактор е, че именно някои от най-бедните региони в страната са разположени по р. Дунав и липсата на адекватна транспортна система там ги обрича на устойчива бедност. Освен това водният транспорт като икономически ефективен вид транспорт няма алтернатива – няма друг вид транспорт, който да превозва толкова товари, толкова евтино. Също така речният транспорт няма аналог и от екологична гледна точка, затова при изпълнението на проекта ще се търси баланс между съхраняването на дивата природа и реализацията му. При финансирането на този транснационален проект при всички положения ГД „Околна среда” към Европейската комисия ще следи внимателно и ще има основно значение за евентуалното му реализиране.

Г-н Милчо Ламбрев заяви, че поддръжката на железопътната инфраструктура е най-важната задача на компанията, като това включва поддръжката на железния път, осигуряване на сигнализацията и телекомуникацията, поддръжката на контактната мрежа, енергийните системи и подстанции и др. В тези дейности са ангажирани около 4 000 души като числеността на компанията в момента е около 12 420 души. Относно въпроса защо НК „ЖИ” използват разгънатата дължина на жп мрежата, г-н Ламбрев обясни, че при преговорите със Световната банка, това е било тяхно изискване да се работи с разгънатата дължина. Въпреки трудностите, НК „ЖИ” се стреми и продължава да работи качествено, като се бори със злонамерените кражби. Техниката, с която работи компанията е предимно между 1962 г. и 1984 г., което налага закупуването на нови машини. НК „ЖИ” се надява тази година със собствени средства да успеят да закупят нови машини, които са необходими за поддръжката и новото строителство, което ще позволи осигуряване на разрешените скорости за придвижване на подвижния състав.

Г-н Даниел Попов добави, че още преди 2 години е подал информация до всички институции относно „петролната зависимост”, но не е било обърнато достатъчно внимание на този проблем. Той се ангажира да подготви текст по въпроса², който да предостави на МТИТС за включване в Споразумението за партньорство. По отношение опазването на р. Дунав и водния транспорт, г-н Попов изрази подкрепа за развитието му, но подчерта, че поради лошото състояние на българските речни пристанища обслужването на 3000-тонни кораби не е възможно и преминаването им в определено време от годината не би било екологично и икономически ефективно, което налага намирането на алтернативни начини на превозване на тези товари.

Г-н Илия Левков заяви, че след като се е запознал внимателно с текста на Споразумението за партньорство е открил само констатации в него, без да се предлагат решения, които да дадат устойчивост. Проблемът с остарелия парк, според него, не може да се разреши като продължават да се закупуват стари превозни средства. Необходими са иновативни решения, които да търсят връзката между транспорт и иновации. Той даде за пример Естония в тази област и попита защо да не се развива електрически транспорт, както и призова да се търсят начини за европейско финансиране за закупуването на такива превозни средства.

Заместник-министър Петър Киров обяви, че в момента Европейския съюз обсъжда предложение за Директива за разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива.

Г-н Левков добави, че това е кръстосан проблем, който е свързан и с други министерства – Министерството на икономиката и енергетиката, Министерството на регионалното развитие и Министерството на околната среда и водите.

Г-н Киров съобщи, че МТИТС успешно си сътрудничи с тези ведомства и допълни, че по отношение на ОП „Иновации и предприемачество” водещо министерство е Министерството на икономиката и енергетиката.

Последва кратко изказване от г-н Стоян Владов. Той предостави писмо от Браншовата камара на железопътния транспорт³ на заместник-министър Киров с конкретни предложения за Споразумението за партньорство в раздел „Железопътен транспорт”. Г-н Киров, заяви, че направените предложения ще бъдат разгледани.

Проф. Йордан Мирчев подчерта в изказването си, че на транспортния сектор му предстоят три много важни стратегически стъпки. Първата стъпка е Споразумението за партньорство, което представлява сериозен политически акт. Проф. Мирчев съобщи, че в Споразумението е необходимо да бъде заложена новата общоевропейска транспортна

² На 31.01.2014 г. е получено предложението на Информационен и учебен център по екология с рег. № на МТИТС 15-00-24/31.01.2014 г.

³ Предложението на Браншовата камара на железопътния транспорт е представено като приложение към настоящия протокол.

политика. Той допълни, че следва да се покаже, че се работи в посока за промяна в подхода за развитие на железниците и вътрешноводния транспорт, които са приоритет на новата транспортна политика. Проф. Мирчев се ангажира да предостави становище по въпроса, като отбеляза, че съвместно с НК „ЖИ“, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ДП „Транспортно строителство и възстановяване“ (ДП „ТСВ“) работят по него, с което да предложат мерки за заздравяване на сектора, които да заменят крайните и строги мерки, предложени от Световната банка и Европейската комисия. Трябва да се даде ясен знак и определи приоритет, който да бъде обоснован и защитен, да се намери баланс между разпределението на превозите като се представи политика и функционален модел за генериране на повече превози през България и съответно привличане на приходи от железопътния транспорт.

Проф. Мирчев посочи, че втората стратегическа стъпка е ОП „ГТИ“, където тези приоритети ще намерят изражение чрез проектите и третата стъпка е осигуряването на изпълнението на Споразумението и оперативната програма чрез конкретни мерки за постигане на поставените политически цели.

Заместник-министър Петър Киров съобщи, че в проекта на Споразумение, съгласно препоръките на Бялата книга, е отчетена приоритетността на железопътния и водния транспорт. Той допълни, че целта е постигане на балансирана транспортна система и балансирано развитие на всички видове транспорт, което налага инвестиции в железопътния транспорт за увеличаване на конкурентоспособността му.

Последва изказване на г-жа Магдалена Милтенова, която апелира да се осигури достъп на транспортните фирми и превозвачите до оперативните програми за европейско финансиране. Според закона досега частните фирми пряко зависят от общините, тъй като само те могат да бъдат бенефициенти по програмите. Г-жа Милтенова подчерта, че въпросите, свързани с остарелия автомобилен парк пряко касаят превозвачите и това не е проблем само на железниците. Тя призова МТИТС при разработването на различните оперативни програми да подкрепи транспортните фирми при кандидатстването за европейски средства.

Заместник-министър Киров обясни, че в тази връзка по инициатива на МТИТС са организирани редица срещи с представители на Министерството на икономиката и енергетиката, Министерството на регионалното развитие и др. ведомства, проведени са разговори за търсене на възможности за осигуряване на финансиране на фирмите по отделните оперативни програми. Той даде думата на г-н Мартин Георгиев – началник отдел „Програмиране“ в дирекция „Координация на програми и проекти“ за уточняване на този въпрос.

Г-н Георгиев заяви, че този въпрос вече е проучван и с помощта Европейската комисия, от гледна точка на практиката ѝ, и подчерта, че по оперативните програми се финансират дейности, а не определени оператори. Той даде за пример Полша, където финансирането на железниците е чрез държавата, а не посредством железопътните оператори. Без да се промени стратегическата рамка (Договора за обществена услуга, либерализиране на пазара), няма как на този етап да се разреши този проблем.

Г-н Николай Колев-Босия постави въпроса за разработване на проект за продължаване на жп линия Септември – Добринище до гръцката граница, като призова да се направи анализ и проучване за включването на проекта в оперативните програми. В защита на проекта, г-н Колев подчерта лошото икономическо състояние на региона и необходимостта този въпрос да бъде поставен пред Министерския съвет, за да се предприемат съответните мерки за съживяване на региона, зависещ предимно от добива на тютюн. Той засегна и въпроса относно инцидента с дерайлирания товарен влак в междугарнето Яна – Мусачево, като предложението му бе крепежните елементи да се свържат отдолу на траверсите, а не отгоре, както е сега, за да се предпазят от кражби.

По отношение на крепежните елементи, г-н Милчо Ламбрев разясни, че този вариант за свързване отдолу не е възможен, тъй като тяхната функция е да държат здраво и

същевременно да бъде осигурена лесна поддръжка. НК „ЖИ“ е предприело на мястото на инцидента друга стъпка – поставена е релсо-траверсова скара, която от части ще разреши проблема със злонамерените действия. Във връзка с железопътната връзка Добринище – Гърция, г-н Ламбрев съобщи, че на този етап няма възможност да бъде осъществена, тъй като теснолинейката носи загуба от 5 млн. лв. годишно, евентуално в бъдеще може да се изгради, ако тази връзка представлява интерес и за Гърция и съответно се привлече пътнически трафик от южната ни съседка.

Заместник-министър Киров увери, че жп линията Септември – Добринище ще се поддържа, въпреки икономическите загуби от нея, с оглед на значението, което тя има за този регион.

Г-н Йордан Георгиев изрази становище, че политиката в областта на транспорта трябва да защитава националните интереси, които да бъдат засегнати в Споразумението за партньорство. Той отбеляза, че следва да бъде обърнато по-голямо внимание на публично-частното партньорство в Споразумението, с оглед на икономическата полза, която ще донесе за държавата.

Заместник-министър Петър Киров отговори, че публично-частното партньорство е един от елементите в Споразумението, като се съгласи, че неговата роля би могла да се подчертае по-ясно и категорично като алтернативна форма на развитие на транспортната инфраструктура особено за пристанищата и летищата, където има ясно изразен частен интерес.

Последва изказване на г-н Симеон Милушев, който заяви, че при досегашните срещи с Министерството на икономиката и енергетиката и министър Папазов е обещавано на превозвачите да бъдат включени под някаква форма в оперативните програми за подобряване на безопасността и екологията на тяхната дейност. Някои от фирмите са спечелили средства по програмите когато са стачкували, но това не е политическо разрешение на въпроса. Г-н Милушев даде за пример Турция, където е изградено метро от автобуси през интервал от 1 мин., които се движат с 80 км/ч. Той призова да се помисли за подобни програми в България, където могат бъдат включени и автобусните превозвачи.

Заместник-министър Киров заяви, че средства по ОП „Транспорт“ никога не са били обещавани на превозвачите и затова са били организирани срещи с Министерството на икономиката и енергетиката относно включването им в тяхната оперативна програма. Той допълни, че няма как да бъде наредено на Министерството на икономиката и енергетиката да включи като бенефициенти автобусните превозвачи. Г-н Киров обясни, че МТИТС може да подкрепи превозвачите и да съдейства за организиране на нови срещи с Министерството на икономиката и енергетиката. Заместник-министър Киров подчерта, че близо половината от средствата по ОП „Транспорт“ се изразходват за развитие на пътната инфраструктура, въпреки че приоритетни за ЕС са железопътния и водния транспорт, което представлява голям компромис с общоевропейската политика. Той допълни, че подвижният жп състав също няма да бъде финансиран по линия на ОП „ТТИ“.

Проф. Йордан Мирчев коментира възникналия въпрос като заяви, че европейската транспортна политика е насочена към балансирано развитие и съгласуване на видовете транспорт. Той попита представителите на превозвачите дали са съгласни да бъдат включени в една национална транспортна схема за пътнически превози, където Българските държавни железници ще бъдат техни партньори, а не конкуренти.

Г-н Веселин Киров също взе отношение по въпроса като заяви, че само 3% е делът на пътническите превози с железопътен транспорт. Той подчерта, че основен конкурент на автобусните превози е индивидуалният транспорт и затова двата вида транспорт трябва да си сътрудничат, а не да се конкурират.


Г-н Симеон Милушев отговори на зададените въпроси като заяви, че не отрича ролята на БДЖ като партньор и припомни, че всяка промяна в републиканската транспортна схема се съгласува с железниците.

Г-н Иван Ангелов попита каква е алтернативата пред автобусния транспорт, при положение, че се налагат строги изисквания за възрастта на превозните средства, кредитите за закупуване се изплащат с лихва от 18%, като тези лихви в Германия и Турция са сведени до 3%. Той също призова за партньорство с БДЖ, но апелира държавата да потърси варианти за подкрепа и на автобусните превози.

Заместник-министър Петър Киров изказа задоволство от желанието за обединяване на усилията и изразената готовност за сътрудничество между двата бранша, като отбеляза, че това е позитивна стъпка напред и МТИТС ще съдейства за осъществяването ѝ.

Приложение: Предложения от Гражданската инициатива за обществен и релсов транспорт (3 бр.), Браншовата камара на железопътния транспорт и Информационен и учебен център по екология

Изготвил:


..... Марина Агаларева
Технически секретар на Обществените съвети по видове транспорт