



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



СТРАТЕГИЯ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА КАПАЦИТЕТА НА TEN-T МРЕЖАТА ЧРЕЗ ПОДОБРЯВАНЕ НА КАПАЦИТЕТА НА ИНТЕРМОДАЛНИ ВЪЗЛИ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ

Проект: „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010



СЪДЪРЖАНИЕ

СЪДЪРЖАНИЕ.....	2
СПИСЪК СЪС СЪКРАЩЕНИЯТА.....	5
СПИСЪК С ФИГУРИТЕ.....	8
СПИСЪК С ТАБЛИЦИТЕ.....	9
ВЪВЕДЕНИЕ.....	10
I. ПРЕДПОСТАВКИ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА СТРАТЕГИЯТА	13
I.1. ПРЕГЛЕД НА ОБЩАТА РАМКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА И СТРАТЕГИЧЕСКОТО ПЛАНИРАНЕ	13
I.2 ПРИЛОЖИМО НАЦИОНАЛНО И ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА.....	18
I.3. ОСНОВНИ ИЗВОДИ	24
II. ДОКЛАД ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНО ПРОУЧВАНЕ	27
II.1. Ситуационен анализ	27
II.2. Анализ на добрите практики	38
II.3. Анализ на заинтересованите страни	55
II.3.1. Методология.....	57
II.3.2. Определяне на заинтересованите страни	61
II.3.3. Анализ на интересите	63
II.3.4. План за включване на заинтересованите страни.....	75
II.3.5. Заключение.....	79
II.4. SWOT Анализ.....	80
III. ПРИОРИТЕТИ, ВИЗИЯ, МИСИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ	86
III.1. Визия	90
III.2. Мисия.....	91
III.3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ.....	92
IV. СТРАТЕГИЧЕСКИ ПЛАН.....	101
IV.1 Специфични цели към Стратегическия план.....	101
IV.2. Мерки и дейности за постигане на специфичните цели	111
IV.3 ПРОГРАМА ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ	128
IV.4 МЕХАНИЗЪМ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЧЕСКИЯ ПЛАН	128



V. ИНДИКАТИВНА ФИНАНСОВА ТАБЛИЦА	131
VI. ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ	132
VI.1. Предварителен анализ на възможните източници за финансиране	134
VI.1.1. Национални публични средства	134
VI.1.2. Външни публични средства.....	135
VI.1.3. Други финансиращи инструменти	147
VI.1.4. Частно финансиране	151
VII. МОНИТОРИНГ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО РЕАЛИЗАЦИЯТА НА СТРАТЕГИЯТА.....	151
VII.1 МЕХАНИЗЪМ ЗА СЪБИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ	155
VII.2 ИНДИКАТОРИТЕ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ	157
VII.3 ОРГАНИЗАЦИОННА СТРУКТУРА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА	162
VII.3.1. Функции на Трансграничен комитет по наблюдение на Стратегията	164
VII.3.2. Участие на заинтересованите страни	165
VIII.3.2.1 Меморандуми и/или Споразумения	166
VIII.3.2.2 Консултативни работни групи	166
VIII.3.2.3 Функции на представителите на заинтересованите страни в Комитета	167
VIII.3.2.3.1 Представители на централната власт.....	167
VIII.3.2.3.2 Представители на местни и регионални власти	167
VIII.3.2.3.3 Представители на междуправителствени организации	167
VIII.3.2.3.4 Представители на браншови организации (България и Румъния)	168
VIII.3.2.3.5 Представители на гражданското общество (България и Румъния)	168
VIII.3.2.3.6 Представители на научни организации/институции	168
VII.3.3. Управление и реализация на Стратегията	169
VII.4 МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО	170
VII.4.1 Понятие и принципи на мониторинга	170
VII.4.2. Обхват на мониторинга и оценката на Стратегията.....	172
VII.4.3. Видове мониторинг - външен и вътрешен. Оценка на изпълнението на Стратегията	173



VII.5 ПРОЦЕДУРНИ ПРАВИЛА ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА МОНИТОРИНГ, ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО	175
VII.5.1. Състав и функции на оценителния екип	175
1. Численост на оценителния екип	175
2. Организация и структура на оценителния екип	175
3. Събиране на необходимите за оценката данни	175
4. Оценителна работа на екипа	176
VII.5.2. Доклади за оценка на Стратегията	177
1. Периодични доклади за изпълнението на Стратегията	177
2. Междинна оценка	178
3. Последваща оценка	179
VII.6 ДЕЙСТВИЯ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ПРИНЦИПА НА ПАРТНЬОРСТВО И ОСИГУРЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ И ПУБЛИЧНОСТ	180
VIII. МЕТОДОЛОГИЯ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЯТА	181
VIII.1. ФАКТОРИ, НАЛАГАЩИ СЪЗДАВАНЕТО НА МЕТОДОЛОГИЯ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЯТА	182
VIII.2. МЕТОДИ ЗА АКТУАЛИЗИРАНЕ НА СТРАТЕГИЯТА	183
VIII.2.1. Специфични изисквания за актуализация на Стратегията	184
VIII.2.1.1 Актуализиран социално-икономически анализ на трансграничен регион Румъния-България (Ситуационен анализ)	184
VIII.2.1.2 Актуализиран SWOT анализ	185
VIII.2.1.3 Актуализиране на стратегическа част	185
VIII.2.1.4. Актуализирана Финансова рамка за изпълнение на Стратегията. Оценка на необходимите ресурси	187
VIII.2.1.5. Система от индикатори и действия за наблюдение и оценка	188
VIII.3. ПРОЦЕДУРИ	191



СПИСЪК СЪС СЪКРАЩЕНИЯТА

АДО „Дунав“	Асоциация на дунавските общини „Дунав“
АКП	Аналитична и консултантска помощ
АМГИ	Агенция за многостранно гарантиране на инвестициите
БВП	Брутен вътрешен продукт
БНБ	Българска народна банка
БСК	Българска Стопанска Камара
ВПГ	Втечен природен газ
ГКПП	Граничен контролно пропускателен път
ГСБ	Група Световна банка
ДМА	Дълготрайни материални активи
ЕБВР	Европейска банка за възстановяване и развитие
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕИО	Европейска икономическа общност
ЕК	Европейска комисия
ЕО	Европейска общност
ЕС	Европейски съюз
ЕСИФ	Европейски структурни инвестиционни фондове
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЕФСИ	Европейски фонд за стратегически инвестиции
ЖП	Железопътен
ИТС	Интелигентна транспортна система
КПГ	Компресиран природен газ
КПП	Контролно пропускателен пункт



КУЗ	Консултантски услуги срещу заплащане
КФ	Кохезионен фонд
МАР	Международна асоциация за развитие
МБВР	Международна банка за възстановяване и развитие
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МСП	Малко и средно предприятие
МФК	Международна финансова корпорация
МЦУИС	Международен център за уреждане на инвестиционни спорове
НИРД	Научно изследователска и развойна дейност
НКЖИ	Национална компания железопътна инфраструктура
НПО	Неправителствена организация
НСИ	Национален статистически институт, България
ОИСР	Организация за икономическо сътрудничество и развитие
ОП	Оперативна програма
ОПРР	Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020
ПП	Предварително проучване
ПЧП	Публично-частно партньорство
СГО	Структура на гражданското общество
ТГС	Трансгранично сътрудничество
ТКНС	Трансграничен комитет по наблюдение на стратегията



УС	Управителен съвет
ФГЕИУР	Фондация „Група за екологична инициатива и устойчиво развитие“
ФНИ	Фонд „Научни изследвания“
ADAS	По-модерна система за подпомагане на водачи
ARTS	Автоматизирана система за автомобилен транспорт
CO ₂	Въглероден диоксид
LNG	Втечен природен газ
LPG	Втечен нефтен газ
NMHC	Неметанови въглеводородни съединения
NO _x	Азотни оксиди
TEN-T	Трансевропейска мрежа - транспорт



СПИСЪК С ФИГУРИТЕ

Фигура 1. Ръст на обема на превозвани товари по вътрешни водни пътища, хил. тонове, 2016/2008, ЕС

Фигура 2. Динамика на натоварени и разтоварени товари в речните пристанища, България, 2016/2005

Фигура 3. Ползване на видовете наземен транспорт, като % от общите реализирани тонкилометри

Фигура 4. Международен превоз с тежкотоварни автомобили, дял в проценти



СПИСЪК С ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1. Динамика на развитие на структурата на наземния мултимодален транспорт, 2016/2000, (ръст на тонкилометри)

Таблица 2. Методиката за избор на ключови заинтересовани страни

Таблица 3. Групиране на заинтересованите страни

Таблица 4. Анализ на интересите на заинтересованите страни

Таблица 5. Оценка и избор на ключови заинтересовани страни и степен на участие

Таблица 6. SWOT анализ



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият документ очертава Стратегията, която определя посоката и областите на интервенции в подкрепа на подобряване на свързаността на трансграничния регион Румъния-България с TEN-T мрежите, разглеждайки развитието на регионалните интермодалните възли и връзки. Стратегията се основава на направено предварително проучване в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010, финансиран в рамките на Програмата Interreg V-A Румъния-България 2014-2020 г.

Предварителното проучване разглежда възможностите за оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитието на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки в трансграничния регион Румъния-България. Във връзка с това то прави обстоен преглед на текущото състояние на транспортната система и нивото на свързаност в трансграничния регион Румъния-България, като анализира съществуващите транспортни връзки вътре в регионите, между-регионално и по отношение на TEN-T мрежата. В съответствие с това предварителното проучване извежда основните проблеми, които стоят пред страните-партньори за осигуряване на висока степен на свързаност с TEN-T мрежата и предлага решения за развитие на интермодалните възли и връзките в регионите от двете страни на р. Дунав, като възможност за преодоляване на общия проблем.

Проектът „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, в рамките на който е разработено предварителното проучване и настоящият документ, има за основна цел значително да се подобри процесът на планиране, разработване и координация на трансграничната транспортна система за по-добро свързване с TEN-T мрежата в трансграничния регион.

Съответно ролята на Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодалните възли в трансграничния регион Румъния-България е да бъде този инструмент, който ще подпомогне преодоляването на установените дефицити и ограничения и усвояването на потенциалите в Дунавския регион, с цел оптимизирането на транспортната система в трансграничния регион и осигуряването на висока степен на свързаност с TEN-T мрежата чрез подобряване на интермодалните транспортни връзки.



Основен аргумент за разработването на Стратегията е, че за успешното развитие на един регион като конкурентоспособен и устойчив се изисква той да осигурява свързаност, достъпност, чиста и здравословна околна среда и социално включване. Всичко това е предмет както на основополагащите стратегически документи на ЕС, така и на транспортните стратегии на европейско и на национално ниво за двете страни партньори - Румъния и България. Същевременно, като основен проблем на трансграничния регион е идентифицирано, че наличната транспортна мрежа не осигурява достатъчно добра свързаност между България и Румъния, нито лесен достъп на пограничните райони до TEN-T коридорите и главните национални коридори. Също така и двата региона се характеризират с негативни демографски проблеми и забавени темпове на растеж. Имайки предвид тези аспекти възниква необходимост от разработване и приемане на стратегия, която да обедини и предложи интегрирани и иновативни решения за подобряване на свързаността в отговор на политиките на ЕС и на съвременните нужди на регионите, като резултат от взаимните усилия на Румъния и България и прилагайки единен и последователен подход от двете страни на река Дунав. Поради това партньорите по проекта - Асоциация на дунавските общини „Дунав“, България и Фондация „Група за екологична инициатива и устойчиво развитие“, Румъния - обединяват усилия, за да отговорят на идентифицираните нужди и да намерят общ подход за справяне с проблемите. Съответно Стратегията има за цел да подпомогне двете партниращи организации в процесите на планиране, развитие и координация, което да осигури подобряването на капацитета на интермодалните системи в Дунавския регион, като възможност за постигане висока степен на свързаност на трансграничния регион с TEN-T мрежата.

За изготвянето на Стратегията и с цел специфициране на основните предизвикателства и потенциали на трансграничния регион е направен детайлен анализ на предварителното проучване, както и социално-икономически анализ. Въз основа на двата анализа са изведени силните и слаби страни, заплахите и възможностите, които стоят пред региона и пред неговото развитие. Извършен е преглед на общата рамка за управление на транспортните системи с оглед идентифициране и хармонизиране на Стратегията с политиките на ЕС и на двете страни партньори.

Стратегията предлага обща визия за интегрирано развитие на трансграничния регион с осигурена достъпност и свързаност с TEN-T мрежата, където интермодалната инфраструктура и услуги удовлетворява съвременните потребности за ефективен, безопасен и екологично чист транспорт.

Дефинирани са цели, които определят насоките за преодоляване на идентифицираните проблеми за трансграничния регион, както и мерки и



дейности, които да се предприемат, за да се отговори на очакванията на всички заинтересовани страни за подобрена свързаност, по-чиста околна среда и повишено качество на живот. Тъй като стратегията ще подпомага АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в планирането, разработването и координирането на трансгранични транспортни решения за подобряване връзките с TEN-T мрежата, то при планирането на програмата от мерки и дейности в изпълнение на стратегията се залага на използването на нови подходи и инструменти, които са отвъд класическите и стандартни решения, прилагани до момента.

Стратегията е дългосрочен документ, обхващащ периода от 2018-2050 г. Тя се основава на съществуващите принципи и цели на съвременните политики за транспортна свързаност и мултимодалност и е в продължение на редица разработени и прилагани стратегически документи, като основните са Стратегия 2020, Стратегия Транспорт 2050, Стратегия за интермодалния транспорт в Румъния 2020 г. (Румъния) и Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г. (България).

Тя е в изпълнение на Програмата Interreg V-A Румъния-България 2014-2020 г. и по-конкретно адресира Специфична цел 1.1 „Подобряване на процеса за планиране, развитие и координиране на трансграничните транспортни системи за осигуряване на по-добри връзки към TEN-T мрежите“ на приоритетна ос 1 „Добре свързан регион“.

В Стратегията е отделено особено внимание на заинтересованите страни и в двете страни-партньори, тъй като те имат ключова роля за изработването, реализирането и мониторинга на изпълнението на стратегическия документ. Процесът на сътрудничество ще се извършва на хоризонтално и вертикално ниво и ще включва всички слоеве на обществото. Партниращите организации ще имат водеща роля в насърчаването на общ подход за решаване на предизвикателствата и използване на възможностите за включване на всички заинтересовани страни.



I. ПРЕДПОСТАВКИ ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА СТРАТЕГИЯТА

I.1. ПРЕГЛЕД НА ОБЩАТА РАМКА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ТРАНСПОРТА И СТРАТЕГИЧЕСКОТО ПЛАНИРАНЕ

Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодалните възли в трансграничния регион Румъния-България се основава, доразвива и е в пълно съответствие със стратегическите документи на Европейската комисия. С оглед на това, че те залагат политиките на Европейския съюз като общност и съответно определят националните политики и законовата рамка, в която да се изпълняват тези политики, то при разглеждане на общата рамка за управление на транспорта и стратегическото планиране е обърнато по-голямо внимание на стратегическата транспортна рамка на ниво ЕС.

Стратегия „Европа 2020“, въведена със Съобщение на Комисията от 03.03.2010 г., озаглавено „Европа 2020 - Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж“. Както е посочено в предварителното проучване и в настоящия документ, с нея се цели създаване на условия за *интелигентен растеж* - чрез по-ефективни инструменти в образованието, изследванията и иновациите; *устойчив* - благодарение на решителното преминаване към нисковъглеродна икономика и конкурентоспособна промишленост; и *приобщаващ* - със силен акцент върху създаването на работни места и намаляването на бедността.

Една от основните цели на стратегията, обуславяща приоритета за устойчивост на растежа, е водещата инициатива: „Европа за ефективно използване на ресурсите“, която цели постигането на икономика с ниски въглеродни емисии, използваща по ефективен начин всички ресурси. Целта е да се отдели европейският икономически растеж от използването на ресурси и енергия, да се намалят емисиите на CO₂, да се засили конкурентоспособността и да се насърчи по-голямата енергийна сигурност.

Именно това е и акцентът при разработването на стратегическите документи относно TEN-T мрежата. В изпълнение на Стратегия 2020 Европейската Комисия е приела и редица нормативни документи в тази насока, които ще бъдат разгледани по-долу (Раздел 1.2. ПРИЛОЖИМО НАЦИОНАЛНО И ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА). Като цяло те са насочени към модернизирани и изграждане на невъглероден транспортен сектор за постигане на повишена конкурентоспособност. В тях са включени разпоредби, предвиждащи мерки, касаещи инфраструктурата - използване на мрежова инфраструктура за придвижване чрез електроенергия и интелигентно управление на трафика, за намаляване на емисиите на CO₂ за автомобили. Това от своя страна следва да доведе до нарастващо използване на нови технологии - задвижвани с електричество и хибридни автомобили, определяне на общи стандарти за тях и развитие на необходимата инфраструктурна поддръжка. Поставената със стратегията цел в тази насока е емисиите на въглероден диоксид да намалят поне



с 20% в сравнение с нивата от 90-те години или с 30% при наличието на подходящите условия, делът на възобновяемите енергийни източници в крайното ни енергийно потребление трябва да нарасне до 20%, а енергийната ни ефективност – с 20%. Това би довело не само до финансови икономии, но и до съществен ефект за енергийната независимост и сигурност.

С Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (COM(2011)0144) за бъдещето на транспорта до 2050 г., е доразвита и детайлизирана Стратегия „Европа 2020“ в областта на транспорта, като е утвърден план за прехода на транспорта от старите към новите предизвикателства и са посочени начините за преодоляването им.

В нея е посочена целта, която следва да е водеща относно политиката, определена със стратегията, и действията за нейното изпълнение през следващото десетилетие - за намаляване на емисиите на парникови газове, без да се пречи на развитието на транспорта и да се застрашава мобилността, чрез по-ограничено и по-чисто използване на енергията в транспорта, по-добра експлоатация на съвременните инфраструктури и намаляване на въздействието им върху околната среда. По-специално, се цели създаването на истинско Единно европейско транспортно пространство, като се премахнат остатъчните бариери между видовете транспорт и националните системи, улесни се процесът на интеграция и се подпомогне появата на мултинационални и многовидови доставчици на транспортни услуги.

С „Част III-та от Бялата книга - Стратегия: политики за направляване на промяната“ (Стратегия „Транспорт 2050“) са посочени оперативните действия и инициативите, които трябва да бъдат взети предвид за постигането на тази цел, осигуряване на устойчиво развитие на транспорта и преодоляване на разликата между визията и действителността.

В стратегията се предвижда по-голяма хармонизация и по-добро прилагане на правилата в областта на социалните въпроси, околната среда, безопасността и сигурността, както и на минимални стандарти на обслужване и права на потребителите. Друга част от стратегията се отнася за иновациите в бъдеще, включващи нови технологични решения и промяна на поведението в посока на по-устойчиви форми на мобилност. Предвижда се и изграждане на модерна транспортна инфраструктурна мрежа. Със Стратегията „Транспорт 2050“ е утвърден дългосрочен план за извършването на промени в транспортната система на Европа, насочени към повишаване на мобилността и намаляване на емисиите и зависимостта от петрола. Сред ключовите цели до 2050 г. е и целта превоза на пътници и товари на средни междуградски разстояния да се извършва от железопътен и воден транспорт, където последното е възможно, а в резултат на всичко това емисиите от транспорта да намалее с 60%. Генералната цел е създаването на единно европейско транспортно пространство с по-голяма



конкуренция и напълно интегрирана транспортна мрежа, която свързва различни видове транспорт и дава възможност за коренна промяна в транспортните схеми за пътници и товари. За постигането ѝ в стратегията са набелязани конкретни инициативи за следващите десет години, една от които е оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги, включително и чрез по-широко използване на видове с по-висока енергийна ефективност. За постигането е предвидено до 2030 г. 30% от товарите в автомобилния транспорт над 300 км да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори, да се реализира функционираща и покриваща целия ЕС мултимодална основна TEN-T мрежа, а до 2050 г. - висококачествена мрежа с голям капацитет и съответния набор от информационни услуги. В тази връзка се предвижда до 2050 г. всички централни мрежови летища да се свържат с железопътната мрежа, за предпочитане с високоскоростната, да се гарантира достатъчната връзка на всички централни мрежови пристанища със системите за железопътен превоз на товари и, където е възможно, с вътрешните водни пътища. Отново във връзка с това е предвидено повишаване на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи и пазарни стимули и повишаване на безопасността им.

Във връзка с тези цели на Стратегия „Транспорт 2050“, доколкото градските възли са съществена част от трансевропейската транспортна мрежа, със Съобщение на Комисията от 17.12.2013 г. до европейския парламент, съвета, европейския икономически и социален комитет и комитета на регионите „Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите“, се препоръчва предприемането и на действия насочени към разработването и осъществяването на интегрирани и всеобхватни стратегии за по-добра и по-устойчива градска мобилност, включващи въпроси като градската логистика, регулирането на възможностите за придвижване из градовете, внедряването на решения за ИТС в градските райони и пътната безопасност, които да съставят основата за съвместното преминаване към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите. Отново акцентът, в съответствие и със Стратегия „Транспорт 2050“, е върху развитието на система за обществен транспорт, която да развива и подобрява интеграцията на различните видове транспорт, да е достъпна и да отговаря на основните нужди на всички ползватели, в това число и на лицата с ограничена подвижност, да балансира услугите за мобилност и транспорт на гражданите, предприятията и промишлеността, като по този начин оптимизира ефикасността и ефективността на разходите, да отговаря на изискванията за устойчивост, здраве и качество на околната среда и да намалява замърсяването на въздуха, шума, емисиите на парникови газове и потреблението на енергия, да подобрява използването на съществуващата транспортна инфраструктура и услуги, като по този начин да повишава качеството на живот в градската среда, да подобрява безопасността и сигурността на движението и да допринесе за повишаване ефективността на



трансевропейската транспортна мрежа.

От изложеното по-горе се налага изводът, че при разработване на Стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България, тя следва да се съобрази с основните насоки заложи в Стратегия „Транспорт 2050“ - социалните въпроси, околната среда, безопасността и сигурността, както и на минимални стандарти на обслужване и права на потребителите. Друга част от стратегията се отнася за иновациите в бъдеще, включващи нови технологични решения и промяна на поведението в посока на по-устойчиви форми на мобилност. Особено място по отношение на последните заема работата на мултимодалните логистични вериги - мултимодалният транспорт.

Особено внимание следва да се отдели на оптимизиране на работата на мултимодалните логистични вериги, съществена част от които са мултимодалните възли, които имат съществен принос за по-широкото използване на видове транспорт с по-висока енергийна ефективност и балансираното развитие на всички подходящи видове транспорт - автомобилен, железопътен, воден и въздушен. Темата за мултимодалните логистични вериги и възли включва множество взаимосвързани елементи и изисква прилагането на интегриран набор от технически, инфраструктурни, основани на съществуващите мерки, установени с действащите стратегически и устройствени документи и нормативни актове, за подобряване на ефективността и рентабилността с оглед на обявените с горепосочените документи, цели и конкретни задачи. Чрез прилагането на интегриран подход най-ефективно може да се осъществява развитието на мултимодалните транспортни системи, управлението им, връзките между TEN-T мрежата и транспортните системи на градовете и техните околности и не на последно място, взаимовръзките между различните видове транспорт. Чрез интегрирания подход, развитието на транспортната инфраструктура и услуги следва да се свърже със закрилата на околната среда, териториалното планиране, достъпността и мобилността. Ефективната интеграция, оперативната съвместимост и взаимовръзката между различните транспортни мрежи са ключови за ефикасността на транспортната система. Тя може да улесни преминаването към по-екологични видове транспорт и по-ефикасна логистика за превоза на товари. Решения за подходящ обществен транспорт на достъпни цени биха насърчили гражданите да станат по-малко зависими от леките автомобили, да използват повече обществения транспорт, както и да проучат нови форми на мобилност.

Във връзка с горното, и по-конкретно със зададената със Стратегия „Европа 2020“ и Стратегия „Транспорт 2050“ рамка за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, при разработване на Стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България следва да се разгледат следните въпроси, свързани с мултимодалните логистични вериги - мултимодалният транспорт, като по всеки от тях следва да се има предвид действащото европейско и национално



законодателство, касаещо всички видове транспорт.

В съответствие с насоките, зададени със Стратегия „Европа 2020“ и Стратегия „Транспорт 2050“, са и приетите цели и мерки на националните и местните стратегически документи за двете страни на трансграничния регион - Румъния и България.

Основните стратегически документи, които имат отношение за развитие на транспортните системи в Румъния и тяхната свързаност с TEN-T мрежата са: Общ генерален план за транспорта на Румъния АЕСОМ, Министерство на транспорта, 2016 г.; План за регионално развитие Югоизток 2014-2020 г., Югоизточна Агенция за регионално развитие 2014 г.; Стратегия за интермодалния транспорт в Румъния 2020 г. - Министерство на транспорта и инфраструктурата, май 2011 г.; Национална стратегия за регионално развитие за периода 2014-2020 г., Министерство на регионалното развитие и публична администрация, Букурещ, 2013 г.

България също е приела редица стратегически документи в отговор на изискванията на Европейските политики в сферата на транспорта: Националната програма за развитие: България 2020; Национална програма за реформи на Република България; Национална стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.; Национална концепция за пространствено развитие за периода 2013-2025 г.; Стратегията за развитие на транспортната система на Република България за периода до 2020 г.; Стратегия за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016-2022 г. и Националната стратегия за подобряване безопасността на движението по пътищата на Република България за периода 2011-2020 г. В тях се доразвиват, в съответствие с принципа на субсидиарността, съобразно с националните, регионалните и местните специфики, различни аспекти на определената рамка за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж.

Съществен документ, който има пряко отношение по въпросите за подобряване на транспортните системи в България е **Интегрираната транспортна стратегия в периода до 2030 г.**, в която са дефинирани стратегически цели, насочени към реализиране на мисията на транспортния сектор и визията за неговото развитие, формулирани в Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. Стратегическите цели и приоритети отчитат предизвикателствата пред транспортния сектор в контекста на транспортната политика на ЕС до 2030 г. и идентифицираните проблеми на националната транспортна система. Стратегията дефинира следните приоритети, относими към предмета на настоящия анализ - „Развитие на интермодалния транспорт“ и „Намаляването на потреблението на горива и повишаване енергийната ефективност на транспорта“ от Стратегическа цел „Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор“; „Осигуряване на качествен и достъпен транспорт във всички райони на страната“ от Стратегическа цел „Подобряване на транспортната свързаност и достъпност“, както и приоритетите



„Ограничаване на негативното въздействие от транспорта върху околната среда и здравето на хората“ и „Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система“ от Стратегическа цел „Ограничаване на отрицателните ефекти от развитието на транспортния сектор“. По отношение на интермодалния транспорт е предвидено 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.

1.2 ПРИЛОЖИМО НАЦИОНАЛНО И ЕВРОПЕЙСКО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА

В предварителното проучване е направен обстоен преглед на законодателството на европейско и национално ниво. Съответно в *Приложение № 1* „Анализ на предварителното проучване“ са специфицирани конкретните нормативни документи, които регулират директно или не аспектите, свързани с развитието на транспортните системи, свързването им с европейската TEN-T мрежа и изграждането на интермодални възли.

За целите на изготвяне на Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодалните възли в ТГС региона е направен преглед на нормативните документи, следвайки основните цели на Стратегия „Европа 2020“ и Стратегия „Транспорт 2050“ за *свързаност, ефективност, околна среда, безопасност*. Тук отново се обръща силно и по-детайлно внимание на европейските нормативни документи, с които се хармонизират съответните национални нормативни актове.

Във връзка със заложените в Стратегия „Транспорт 2050“ цели, с Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета са установени изисквания за развитието на цялостна трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T), състояща се от инфраструктурата за железопътния, водния и въздушния транспорт и пътищата. С регламента са установени редица общи изисквания, касаещи посочената по-горе инфраструктура и по петте основни цели на Стратегия „Европа 2020“ и Стратегия „Транспорт 2050“. Видно от чл. 41 от Регламента възлите на основната мрежа са определени в приложение II и включват градски възли, включително прилежащите им железопътно-автомобилни терминали и пътнически и товарни летища. Основните летища, посочени в част 2 от приложение II, се свързват с железопътната и пътнотранспортната инфраструктура на трансевропейската транспортна мрежа най-късно до 31 декември 2050 г. освен при физическа невъзможност за тази връзка. Предвид потенциалното транспортно търсене, при възможност тези летища се интегрират с високоскоростната железопътна мрежа.

В съответствие със Стратегия „Транспорт 2050“, Стратегия „Европа 2020“ и целта за свързаността между транспортната инфраструктура за движението на



дълги разстояния и регионалното и местното движение, са въведените с чл. 10 от регламента изисквания, при разработването на широкообхватната мрежа да се дава общ приоритет на мерките, необходими за осигуряване на по-добър достъп и свързаност, чрез осигуряване на оптимална интеграция и оперативна съвместимост на различните видове транспорт, и съответно подобряване или поддържане качеството на инфраструктурата от гледна точка на нейната безопасност, сигурност, ефикасност, устойчивост на климатични условия, на бедствия, екологични характеристики, социални условия, достъпност за всички потребители, включително възрастните хора, лицата с ограничена подвижност и пътниците с увреждания, качеството на услугите и непрекъснатостта на транспортните потоци.

Във връзка с това са установените с чл. 30 от регламента изисквания за свързаност между железопътната, пътната инфраструктура и инфраструктурата за въздушен транспорт при пътническия и товарния транспорт, безпрепятствени връзки между инфраструктурата на широкообхватната мрежа и инфраструктурата за регионален и локален трафик, и за доставки на товари в градските зони, включително разпределителни и логистични центрове, намаляване на излагането на градските зони на отрицателните последици от транзитния железопътен и автомобилен транспорт, което може да включва и заобикаляне на градските зони и насърчаване на ефективните доставки на товари за градските зони с ниски нива на шум и на въглеродни емисии. Ниските нива на шум и въглеродни емисии следва да се осигурят чрез използване на транспортни средства, употребяващи „алтернативни чисти горива“ - горива като електричество, водород, биогорива (течни), синтетични горива, метан, и втечен нефтен газ (LPG), които заместват, поне частично, изкопаемите петролни източници в енергоснабдяването на транспорта (в този смисъл е и чл. 33 от регламента).

Съгласно чл. 11, параграф 1 от регламента, железопътната транспортна инфраструктура обхваща високоскоростни и конвенционални железопътни линии, в това число - странични коловози, тунели, мостове, товарни терминали и логистични платформи за претоварване на стоки в рамките на железопътния транспорт и от железопътен към други видове транспорт, гари по линиите, за прехвърляне на пътници в рамките на железопътния транспорт и от железопътен към други видове транспорт, връзките на гарите, товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа, тяхното оборудване и телематични приложения. С чл. 12 от регламента са установени редица изисквания към нея, най-важните от които са - товарните терминали да са свързани с пътната инфраструктура и държавите-членки да осигуряват железопътната инфраструктура, която да съответства на разпоредбите на специализираното европейско законодателство по отношение на достъпа до товарните терминали. Съгласно чл. 13 от регламента, в допълнение на посочените в чл. 10 изисквания, при осъществяването на проекти, касаещи развитието на железопътната инфраструктура, са установени и изисквания за смекчаване на въздействието на шума и вибрациите, предизвикани от



железопътния транспорт, чрез мерки за подвижния състав и инфраструктурата, включително шумозащитни екрани и подобряването на безопасността на железопътните прелези.

Съгласно чл. 17 от регламента, пътната транспортна инфраструктура обхваща и връзките на товарните терминали и логистичните платформи с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа и автогарите. С чл. 19 от регламента са установени редица изисквания към нея, най-важните от които, освен посочените в чл. 10 от регламента, са подобряване и насърчаване на пътната безопасност, използване на ИТС, по-конкретно мултимодални информационни системи и системи за управление на трафика и създаване на условия за интегрирани системи за комуникация и разплащане и намаляване на задръстванията по съществуващите пътища.

Съгласно чл. 24 от регламента, инфраструктурата за въздушен транспорт обхваща въздушно пространство, маршрути и въздушни магистрали, летища и връзките на летищата с останалите видове транспорт в трансевропейската транспортна мрежа. С чл. 26 от регламента са установени редица изисквания към нея, най-важните от които, освен посочените в чл. 10 от регламента, са подобряване на мултимодалните връзки на летищата с инфраструктурата за други видове транспорт и подобряване на устойчивостта и намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда.

Устойчивият обществен транспорт, поради обстоятелството, че има основна роля при създаването на здравословна околна среда и свежда до минимум зависимостта от нефта следва да бъде насърчаван. Надеждността, информацията, безопасността също са жизненоважни за привлекателността на транспортните услуги с автобус, метро, трамвай и тролейбус или влакове. Гарантирането на високо ниво на защита на правата на пътниците, включително на пътниците с ограничена мобилност, също заема важно място. Във връзка с това, следва да бъдат разработени и предложени набор от ангажименти, като качествени показатели, ангажименти за защита на правата на пътниците и на лицата с ограничена мобилност, за подобряване на достъпа на такива лица, както и съгласувани с потребителите на транспортни услуги процедури за подаване на жалби и механизми за докладване. Във връзка качеството на транспорта, следва да се имат предвид и разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, които поставят редица изисквания по отношение правата и задълженията на превозвачите и компетентните органи, възлагащи задължителни обществени услуги, максималния срок на договорите и определят минималните изисквания за съдържание на договорите за възлагане на такива задължителни обществени услуги, сред които са изискванията към превозните средства, безопасност, качество на услугите и информация за пътувания, сред посочените приложения е и такова за показателите за качество на услугите.



Изискването за екологично чист транспорт заема особено място в Стратегия „Транспорт 2050“. Той включва постепенното изтегляне на превозните средства, задвижвани с конвенционални горива, съпътствано от развитието на подходяща инфраструктура за зареждане за новите транспортни средства както за общественя, така и за индивидуалния транспорт. В тази насока са и разпоредбите на Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за установяване на „Хоризонт 2020“ – рамкова програма за научни изследвания и иновации (2014-2020 г.) и за отмяна на Решение № 1982/2006/ЕО, с който се цели повишаване на европейската научна и технологична база, в съответствие със стратегията „Европа 2020“. Предвидените със Стратегията действия, във връзка с климата и ресурсната ефективност се доразвиват от конкретни цели на програмата „Хоризонт 2020“. Сред предвидените с рамковата програма приоритети е и приоритета „Обществени предизвикателства“, за постигането на който е предвидена и целта за постигане на интелигентен, екологосъобразен и интегриран транспорт. За постигането на тази цел, с регламента са установени следните общи насоки за дейности:

► Ресурсно ефективен екологосъобразен транспорт - свеждане до минимум въздействието на транспортните системи върху климата и околната среда (в т.ч. шумовото замърсяване и замърсяването на въздуха), като се подобри качеството им и ефикасността на използване на природни ресурси и горива и се намалят емисиите на парникови газове и зависимостта от изкопаемите горива. Това е предвидено да се постигне чрез ускоряване на разработването, производството и внедряването на ново поколение чисти превозни средства (електрически, водородни и други превозни средства с ниски или нулеви емисии), горивна инфраструктура и зареждане, оптимизиране на планирането и използването на инфраструктурите посредством интелигентни транспортни системи и увеличаване на използването на обществен транспорт, а също и на интермодални вериги на мобилност.

► Повишена мобилност, по-малко задръствания, повече безопасност и сигурност - нарастващите потребности от мобилност да се съчетаят с повишена транспортна безконфликтност благодарение на новаторски решения за цялостни, интермодални, всеобхватни, достъпни, на разумни цени, безопасни, сигурни, здравословни и надеждни транспортни системи.

Във връзка с изискванията за безопасност на инфраструктурата, са установените с чл. 34 от Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета изисквания по отношение на безопасността и сигурността на инфраструктурата, като предпоставка за безопасен и сигурен транспорт на пътници и товари. Такива са изискванията за подобряване функционирането, управлението, достъпността, оперативната съвместимост, мултимодалността и ефективността на мрежата, включително продажба на билети за мултимодален транспорт и координиране на разписанията за пътуване, осигуряване на достъпна и разбираема информация за всички граждани по отношение на взаимосвързаността,



оперативната съвместимост и мултимодалността, намаляването на задръстванията, увреждането на здравето и всички видове замърсяване и емисии, включително шумовото, въвеждане на технология за сигурност и съвместими с нея стандарти за идентифициране в мрежите и подобряване на устойчивостта и спрямо изменението на климата.

В съответствие с тези стратегически цели е **Директива 2009/33/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчаване на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства. Тя се прилага при обществените поръчки за обществен транспорт. Директивата изисква, след 4 декември 2010 г., публичните власти и операторите на обществен транспорт да вземат предвид въздействието на потреблението на енергия, емисиите на CO₂, NO_x, NMHC и прахови частици на използваните превозни средства през техния експлоатационен живот при организиране на обществени поръчки и сключване на договори за доставка на пътни превозни средства, използвани за извършване на обществени услуги за пътнически превоз. Държавите-членки имат свободата да изключат малки покупки с цел да се избегне ненужната административна тежест.

Във връзка с изискването за насърчаване употребата на пътни превозни средства използващи алтернативни горива, и за постигане на свободна от въглероден двуокис логистика и свързаното с това изискване за развитие на мултимодалния транспорт, следва да се имат предвид и разпоредбите на **Директива 2014/94/ЕС** на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 година за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива. С нея е регламентирана обща рамка от мерки за създаване на инфраструктура в ЕС за алтернативни горива. Определени са минималните изисквания за изграждането на тази инфраструктура, в това число и на зарядни точки за електрически превозни средства и точки за зареждане с втечен природен газ и компресиран природен газ (ВПГ и КПГ) и водород, както и общи технически спецификации за тези зарядни точки и точки за зареждане, както и изисквания за информацията за ползвателите. Тези изисквания следва да се приложат като част от националната рамка за политика на всяка една държава от ЕС. Директивата задължава държавите членки, чрез регламентирането в националните си рамки, да осигурят съответно, до 31 декември 2025 г. подходящ брой публично достъпни точки за зареждане с ВПГ, а до 31 декември 2025 г. на подходящ брой публично достъпни точки за зареждане с КПГ, поне в рамките на съществуващата основна TEN-T мрежа, за да предоставят възможност на превозните средства, задвижвани с ВПГ и КПГ, да се движат в целия Съюз, при условие че има търсене и разходите не са несъразмерни по отношение на ползите, включително ползите за околната среда. В тази връзка следва да се осигури и подходяща разпределителна система за снабдяване с ВПГ и КПГ. Директивата изисква държавите-членки да регламентират в националното си законодателство предоставянето на относима, последователна и ясна информация относно превозните средства, които могат редовно да бъдат зареждани с отделните горива, пуснати на пазара, или да бъдат зареждани от зарядни точки,



чрез осигуряването на открит и недискриминационен достъп за всички ползватели до данните, посочващи географското местонахождение на публично достъпните точки за зареждане и зарядни точки за алтернативни горива.

Изискванията за повишаване и управление безопасността на инфраструктурата са детайлно развити и в **Директива 2008/96/ЕО** на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури. С директивата се регламентират редица изискванията към процедурите за оценка на въздействието върху пътната безопасност, проверки за пътна безопасност, управление на безопасността на пътната мрежа, и инспекции за безопасност, които следва да се въведат от държавите-членки за пътищата, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация. Изрично е посочено, че разпоредбите на директивата може да се прилагат и като набор от добри практики, за пътнотранспортни инфраструктури, които не са включени в трансевропейската пътна мрежа, но са изградени изцяло или частично с общностно финансиране. Чрез разпоредбите на тази директива се цели насочване на необходимите инвестиции в пътни участъци с най-висока концентрация на произшествия и/или с най-висок потенциал за намаляване на произшествията, като по този начин се повиши безопасността на съществуващата инфраструктура, съответно се избегне строителството на опасна такава.

Темата за използване на дигиталните технологии, като инструмент за постигане на ефективен и икономичен транспорт е отразена в чл. 31 на **Регламент (ЕС) № 1315/2013** на Европейския парламент и на Съвета, където изрично е посочено, че чрез телематичните приложения (ИТС) се осигурява управление на трафика, а по отношение на мултимодалните транспортни операции, и обмен на информация в рамките на видовете транспорт и между тях, подобряване на безопасността, сигурността и екологичните показатели и опростяване на административните процедури. ИТС следва да улесняват безпрепятствената връзка между инфраструктурата на широкообхватната мрежа и инфраструктурата за регионален и локален транспорт.

Внедряването и използването на ИТС в областта на автомобилния транспорт и свързаността им с други видове транспорт се регламентира и с разпоредбите на **Директива 2010/40/ЕС** на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 година. С нея ИТС се определят като системи, прилагащи информационни и комуникационни технологии в областта на автомобилния транспорт, включително инфраструктура, превозни средства и ползватели, и в управлението на движението и управлението на мобилността.

С директивата се въвеждат стандарти и спецификации за постигането на оперативна съвместимост и ефективност на услугите на територията на ЕС. Съгласно чл. 3 от директивата, конкретните действия при разработването и внедряването на ИТС следва да се насочат към прилагането и използването на



спецификациите и стандартите, посочени в приложение I към нея. По този начин се цели съвместимост при предоставянето на информационни услуги за мултимодални пътувания, движението по пътищата, безопасността на движението, за места, както и за резервирането на такива, за безопасно и сигурно паркиране за камиони и търговски превозни средства, безплатно за потребителите и в реално време в целия ЕС. Посочени са и изисквания към внедряването на ИТС, отговарящи на спецификациите по Приложение II към нея, за приемане на тези спецификации и стандарти. С директивата са регламентирани и правила относно защитата на личните данни, обработвани в контекста на ИТС, за приложимите правни регламенти относно отговорността, произтичаща от внедряването и ползването на ИТС.

С директивата е създадена възможност всяка държава от ЕС сама да решава в кои системи да инвестира, стига да отговарят на установените с нея изисквания - стандарти и спецификации приети по определения ред.

От направения преглед на националните нормативни рамки в Румъния и България се установява, че голяма част от изискванията, касаещи мултимодалния транспорт във всичките му елементи, заложи в стратегическите и нормативните европейски актове, са намерили отражение в множество актове от националното законодателство на Република България, при това от най-различно ниво - законово и под-законово. По отношение на Румъния няма правна рамка или класическо законодателство по отношение на транспортните системи, което да се отнася директно до развитието на TEN-T мрежите и интермодалността. Необходими са допълнителни законодателни инициативи, които да регулират ключови области от развитието на интермодалността в трансграничния регион.

1.3. ОСНОВНИ ИЗВОДИ

► Установените с европейските стратегически документи политики и съответстващите им изисквания, регламентирани с европейските нормативни актове, касаещи внедряване на мерки за устойчиви видове транспорт и за интермодалност и в трансграничния регион Румъния-България, са съответно отразени в редица национални стратегически документи. По отношение на законодателната рамка има висока степен на хармонизация на българското законодателство с европейското.

► Изискванията за достъпността до транспортната мрежа, оптимизиране на използването на съществуващата пътна инфраструктура и развиване потенциалът и за преразпределяне към други видове транспорт, включително и към по-широко използване на обществен транспорт с по-висока енергийна ефективност, неговата безопасност и сигурност, както и пътната безопасност и безопасността на транспортната инфраструктура, както и тези, касаещи инфраструктурата за алтернативни горива, като предпоставка за опазване на околната среда, установени с европейските стратегическите документи и нормативни актове, са



намерили съответното отражение и в националните стратегически документи, като са нормативно регламентирани само с Наредба № 2 от 2004 г. за планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии, която се прилага само по отношение на градските зони. Поради това е необходимо да бъдат регламентирани отразени изискванията на европейските стратегически и нормативни актове и по отношение на териториите извън урбанизираните такива.

► Изискванията, касаещи мултимодалния транспорт във всичките му елементи, заложи в стратегическите и нормативните европейски актове, както и в съответстващите им национални стратегически документи, са намерили отражение в множество актове от националното ни законодателство, при това от най-различна степен. Това затруднява тяхното практическо прилагане при евентуално осъществяване на проекти за развитие на мултимодални терминали и логистични вериги.

► С оглед значимостта на мултимодалния транспорт за постигане целите на Стратегия „Европа 2020“ и на Стратегия „Транспорт 2050“, както и от комплексния характер на мерките, които изисква създаването и развитието на ефективен такъв, предполагат обмислянето на кодифицирането на изискванията към мултимодалния транспорт и по-конкретно към мултимодалните терминали, касаещи както всички видове транспорт - автомобилен, воден, железопътен и въздушен и съответстващата му инфраструктура, така и всички елементи, които са установени в европейските документи - достъпността, устойчивостта на мобилността и околната среда, безопасността и сигурността, минималните стандарти на обслужване и права на потребителите, включващи и новите технологични решения.

► Необходимо е разширяване на изискванията за изготвяне на общи транспортни схеми за автобусния и железопътния транспорт и/или за координиране на тези транспортни схеми с разписанията на водния и въздушния транспорт.

► Като мярка за насърчаване ползването на обществения транспорт и съответно на мултимодалността, гарантиране на високо ниво на защита на правата на пътниците, чрез разработването и предлагането на набор от ангажименти, като качествени показатели, ангажименти за защита на правата на пътниците и на лицата с ограничена мобилност, за подобряване на достъпа на такива лица, както и съгласувани с потребителите на транспортни услуги процедури за подаване на жалби и механизми за докладване, които да бъдат включени към договора за възлагане на задължителни обществени услуги.

► Като мярка за създаване на предпоставки за навлизането на нови технологии както в личния транспорт, така и в обществения транспорт и съответно за насърчаване на мултимодалността, би следвало да се обмисли иницирането на законови промени, позволяващи въвеждането на разработваните все по-модерни системи както за подпомагане на водачите (ADAS) на конвенционално превозно средство, така и за допускане движението на напълно автоматизирани превозни



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



Interreg 

средства без водач, част от Автоматизирана система за автомобилен транспорт (ARTS), които се наблюдават и контролират отдалечено в реално време.



II. ДОКЛАД ЗА ПРЕДВАРИТЕЛНО ПРОУЧВАНЕ

II.1. СИТУАЦИОНЕН АНАЛИЗ

Настоящият анализ прави обобщение на икономическите предпоставки и условията за развитие на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България. То допълва и надгражда Предварителното проучване като предоставя важни икономически данни, които не са били предмет на проучването, и формулира изводи и оценки на тяхна база. Използването на комбинация от фактология, събрана в Предварителното проучване, и анализ на икономически предпоставки, тенденции и потенциал за развитие на мултимодалния транспорт в целевия регион, ще помогне да се изготви фокусиран, и в същото време, задълбочен SWOT анализ за подготовка на Стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България.

Социално-икономическите ползи от комбинирането на видовете транспорт при извършване на търговска дейност представляват интересна, но все още слабо проучена тема. Ключови характеристики на интермодалния транспорт, които предопределят постигането на едни или други икономически резултати, са структурирани по следния начин:

- ▶ В интермодалния транспорт участват повече търговски субекти, отколкото в унимодалния транспорт, т.е. различен превозвач отговаря за превоза по всеки вид транспорт (всеки етап от превоза). Пазарно-ориентираният режим на работа повишава конкурентността на участниците в интермодалната система, а това е гарант за търсенето и предлагането на оптимално съотношение разходи/ползи в транспортните и логистични услуги;

- ▶ Интермодалният транспорт се характеризира и с по-голям превозен капацитет - например, при него могат да се превозват над 30 транспортни единици в един блок-vlak, при това теглото на товара в интермодалната единица да е по-голям от този, който се превозва с унимодален автомобилен транспорт. От друга страна, позволява реализирането на групажни пратки заедно с други товари. По този начин се постигат икономии от мащаба, а това освобождава финансов ресурс;

- ▶ Често, общите разходи при ползването на интермодален транспорт надхвърлят съответните разходи при превоз със само един или два вида транспорт (Предварително проучване);

- ▶ Интермодалният транспорт не е и не бива да се приема като универсален инструмент за екологосъобразно оптимизиране на икономическите вериги във всички индустрии. Неговото приложение е подходящо за определени товари от определени сектори. Интермодалните превози са рентабилни на дълги разстояния и е известно, че в Европа повечето от превозите на стоки се извършват на кратки



разстояния - около 57% от превозваните стоки се движат в радиус от 50 км¹;

► Важно е да се подчертае, че кумулативният сбор на социално-икономически ползи на всеки отделен транспорт не може да даде автоматична прогноза за ефектите на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България, защото в неговите рамки отделните транспорти не се взаимодопълват, а се конкурират и взаимозаменяват.

Съгласно резултатите от Предварителното проучване, към 2017 г., на територията на трансграничния регион Румъния-България, няма функционираща интермодална транспортна система, като единствената мултимодална функционална платформа в целевия регион е тази на пристанището на гр. Констанца. България разполага със специализирани контейнерни терминали, разположени в морските и речните пристанища. Прилежащата инфраструктура на речните пристанища и морското пристанище в гр. Констанца са обектите, които имат най-висок потенциал да се превърнат (със сравнително малко средства и за сравнително кратък период) в модерни терминали. Водните пътища в разглеждания регион са основна артерия за превоз на товари от Изток към Запад и Север (каналът Рейн - Майн - Дунав, коридор 7) и обратно; подходящи са за транспорт на немалотрайни стоки, суровини, тежкотоварни машини и оборудване (с най-голям принос за търговското салдо на България има именно търговията с машини, оборудване и превозни средства, която със страни от ЕС възлиза на средно 75% от общата търговия с тези стоки²); водният транспорт е и най-икономично достъпният в сравнение с алтернативните транспорти. В скорошно интервю, Карла Пейс, координаторът на коридора Рейн - Дунав за ЕК отбелязва, че „По-евтино е да се създадат целогодишни условия за навигация по река Дунав, отколкото да се изградят пътища и железопътни линии³”. По данни на Предварителното проучване, броят на контейнерите, движещи се по река Дунав, е относително малък - около 2% от броя на контейнерите, експлоатирани в пристанището на гр. Констанца, което показва огромният, нереализиран потенциал на вътрешноречния транспорт, като част от стратегията за интермодално развитие на региона. В същото време, обаче, данни на Евростат разкриват забележителен ръст на България на обема превозвани стоки (хил. тонове) по вътрешния воден път (р. Дунав) - 231% през последното десетилетие (2005-2016). Този резултат поставя страната на първо място в конкурентна класация (Европейската мрежа от вътрешни водни пътища с международно значение), която обхваща 29 000 км и включва над 400 важни пристанища и терминали. Аналогичните данни за Румъния отчитат негативен ръст от -7% за същото време. За сравнение, средногодишният ръст на обема превозвани товари по

¹ “Economic benefits of developing intermodal transport in the European Union”, Darabant Simina, Stefanescu Patrick, Crisan Radu

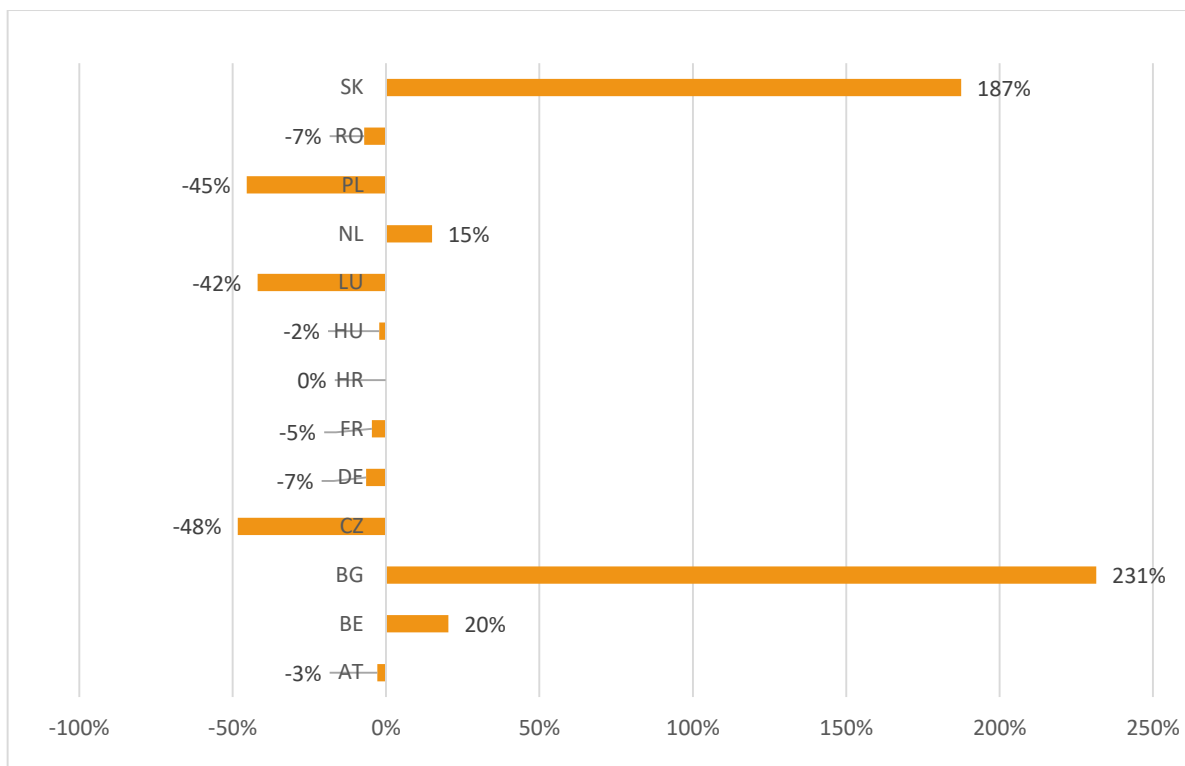
² НСИ

³ <https://www.romania-insider.com/ec-constantia-port-must-drive-romaniias-economic-development/>



вътрешните водни пътища в ЕС-28 се повишава само с 4% за малко по-кратък период (2008-2016), поради наличие на конфиденциални данни за предходните години.

Фигура 1. Ръст на обема на превозвани товари по вътрешни водни пътища, хил. тонове, 2016/2008, ЕС



Източник: Евростат

Впечатляващият резултат за България може да се тълкува по няколко начина, като обаче трябва да се направи уговорката, че изчерпателният анализ на причините, които го генерират, излиза извън обхвата на настоящата Стратегия. От една страна, ръстът от 231% на обема на превозени товари по р. Дунав през България би означавал, че търговците избират водния транспорт за превоз поради сравнително изостаналата и неефективна жп инфраструктура в страната (Предварително проучване), както и поради незадоволителното, на някои ключови артерии, качество на сухопътната мрежа (Предварително проучване). От друга страна, нарасналият обем на товари по р. Дунав показва, че съществуващото количество (10 пристанищни терминали) и качество на речната пристанища система в България донякъде компенсират слабостите на жп и пътната транспортни системи, което прави вътрешния воден транспорт предпочитан превоз за достигане на пристанища Констанца и Варна, откъдето товарите продължават по своя маршрут.

По отношение на вноса и износа, активната търговия по р. Дунав все повече се развива в посока износ.



Фигура 2. Динамика на натоварени и разтоварени товари в речните пристанища, България, 2016/2005



Източник: НСИ

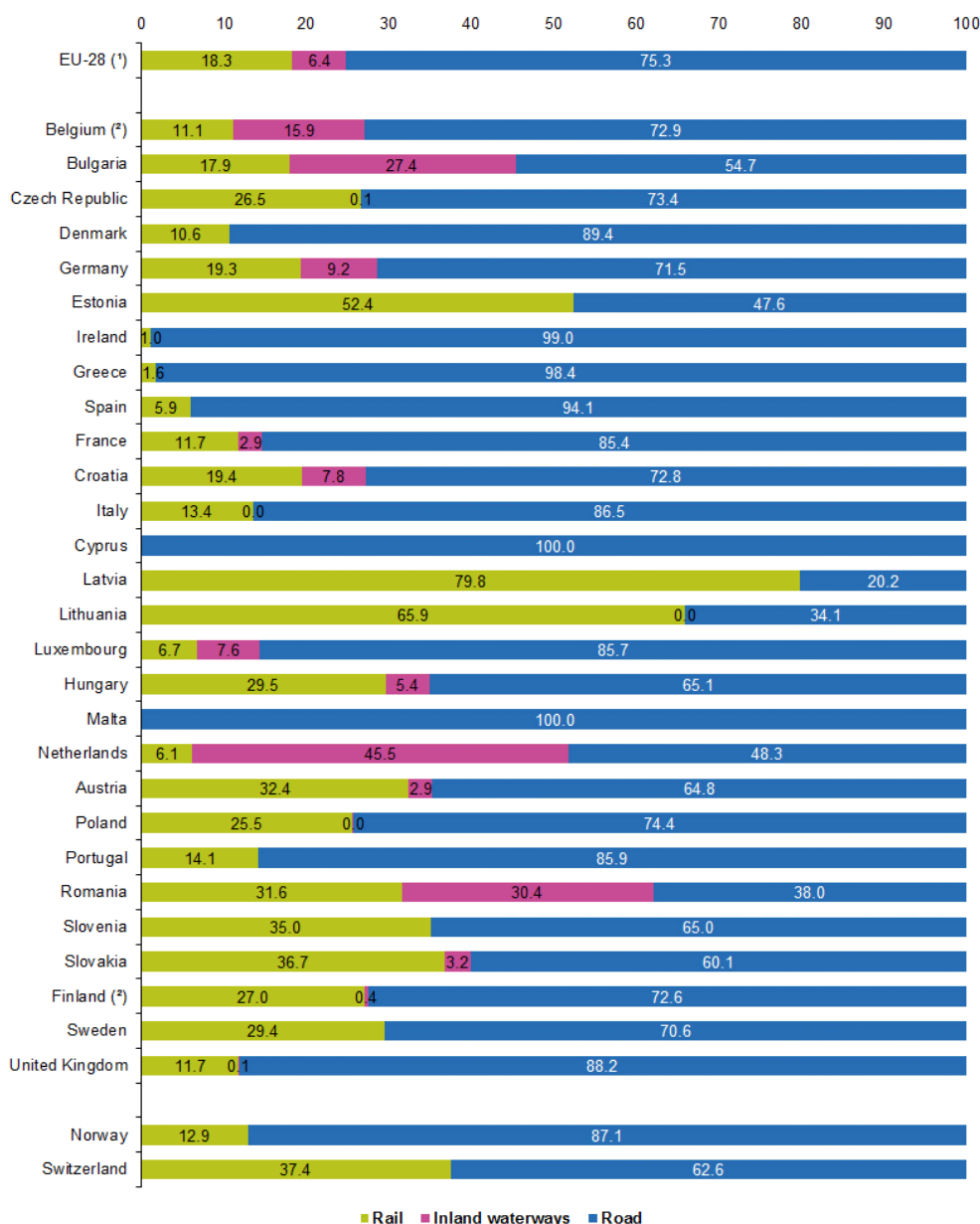
Данните на НСИ за страната разкриват убедителен ръст, през последните 10 години, на товарите за износ пред тези от внос, докато в началото на периода (2005 г.) съотношението между износа и вноса е било 11%/89% в полза на вноса. Доминиращата експортна дейност при българските речни пристанища произвеждат оптимистични прогнози за икономическо развитие в целевите крайдунавски територии.

Увеличеният експорт и товарен превоз по р. Дунав несъмнено генерира и по-висок брутен вътрешен продукт за съответната административно-териториална единица (област, община). Отсъстват данни, които да визуализират приноса на вътрешния воден транспорт за растежа на областния/окръжен БВП, но за сметка на това Евростат представя оценка на превозвани товари (само вътрешен транспорт) спрямо БВП. Съотношението превозвани товари/БВП илюстрира значението на търговския транспорт за икономическия растеж на съответната държава. Колкото по-висока стойност е съотношението, толкова нараства и ролята на транспорта за БВП. България оглавява тази класация със 101% ръст на превозвани товари към БВП в периода 2000-2015 г., докато Румъния регистрира резултат от 15%. За сравнение, страни като Германия, Франция, Италия, Испания, Великобритания отчитат намаляваща роля (негативен ръст) на товарния транспорт в БВП. За разлика от превоза на товари, ролята на пътничекотопа в БВП бележи отрицателен ръст за България и Румъния, като това е резултатът за повечето страни-членки на ЕС. Движението на стоки, а не на хора е структуро-определящо за икономическия растеж на България и Румъния. Това несъмнено предполага политики и действия, които да удовлетворят нарастващите търговско-транспортни потребности, отчитайки стратегическата локация на трансграничния регион Румъния-България. Немалка част от наземния товарен превоз между Европа и Азия минава през България, и, при правилна тарифна и инфраструктурна политика, страната може да генерира значителни икономически ползи. Един от



инструментите за това е интермодалният транспорт, и в тази връзка отново се явяват данни на Евростат за 2016 г. за ползването на видовете наземен транспорт, измерен като % от общите реализирани тонкилометри.

Фигура 3. Ползване на видовете наземен транспорт, като % от общите реализирани тонкилометри



(*) EU-28 includes rail transport estimates for Belgium, inland waterways transport estimates for Finland and does not include road freight transport for Malta (negligible). Figures may not add up to 100% due to rounding.

(*) Estimated values.

Източник: Евростат

Видно от илюстрацията, фокусът на национални и европейски усилия за стимулиране развитието на интермодалния транспорт в компонента речен транспорт следва да бъде насочен към Холандия, Румъния и България - двете



крайни точки на търговския и туристически воден път Рейн - Майн - Дунав. Това доказва безусловната роля на речните пристанища като мултимодални точки за начало и край както на между-континенталния, така и на вътрешно-континенталния превозен транспорт.

Горната илюстрация разкрива друга важна обособеност - към 2016 г. Румъния е единствената страна от ЕС, която отчита балансирана ползваемост на трите наземни видове транспорт: железопътен (31.6%), речен (30.4%), пътен (38.0%). Налага се безусловното заключение за висок интермодален потенциал на румънската транспортна система.

От гледна точка на динамиката на промяна на ползваемостта на трите основни наземни транспорти при товаро-потока, отново изпъква речният като най-динамично развиващ се и при България и при Румъния, следван от пътния транспорт и поставяйки жп превоза на последно място. Тези данни са много важни за формулиране на адекватни и фокусирани политики за развитие на интермодалния транспорт и обосноваване на необходимостта от и възвръщаемостта на целеви инвестиции за модернизация и разширяване на прилежащата инфраструктура.

Таблица 1. Динамика на развитие на структурата на наземния мултимодален транспорт, 2016/2000, (ръст на тонкилометри)

	България	Румъния	Средно за ЕС-28
Речен транспорт	419%	153%	-2%
ЖП транспорт	-81%	-58%	-5%
Пътен транспорт	49%	38%	1%

Източник: Евростат

Следва да се има предвид, че разделянето на различните видове транспорт и свързаните с тях дялове се изчисляват въз основа на използването на общия брой реализирани тонкилометри за наземния транспорт като знаменател. Това означава, че увеличаването на дела на даден транспорт не означава непременно по-висока ефективност. Вместо това, резултатът може да е продиктуван от сериозни свивания на другите видове транспорт. Резултатите за България и Румъния илюстрират сравнително малък спад на дела на жп транспорта, на фона на високия ръст на речния транспорт, затова данните за последния могат да се тълкуват като показателни.

Таблицата показва, че жп превозът е сериозна пречка пред подобряването на интермодалната транспортна структура в двете целеви държави. Превозените товари в контейнери и суапове по жп мрежата в България намаляват с 50% за периода 2007-2016 г., а в Румъния - с 40%. В трансграничния регион Румъния-България жп превозът има само два

мултимодални терминали, от които единият, в гр. Крайова, не е активен, а терминалът в гр. Констанца е затворен (Предварително проучване). Нефункционалността на жп терминали в мултимодалните транспортни точки (железопътната фериботна връзка Русе-Гюргево не представлява такъв терминал, макар че изпълнява сходни функции) на региона налагат търсенето на алтернативни транспорти, което пък води до неблагоприятни финансови показатели за търговците (поради оскъпяване на общите транспортни разходи), генерират социални загуби (по-малко логистични оператори, по-малко работни места), както и създават екологични и други рискове от устойчиво наложеното предпочитание за пътен превоз (замърсявания, инциденти).

Изведените в предварителното проучване недостатъци на отделните видове транспорт, при обслужване на товари в целевия регион, негативно рефлектират върху мащаба на протичащите икономически процеси. Немодернизираната претоварна и преработвателна техника в българските пристанища, както и морално остарялата и оперативна несъвместима, с европейски информационни и комуникационни технологии, железопътна мрежа, заедно с липсата на свързващи пътни мултимодални точки в целевия регион, водят до повишаване на себестойността на превозните услуги. А това е фактор, който отдръпва повечето стопански намерения за ползване на алтернативни, на пътният транспорт, механизми за превоз на товари. Обобщената негативна тенденция предопределя намалени или отсъстващи икономически ползи от комбинираното ползване на различни видове транспорт, изразяващи се в загуба на приходи и капитали в региона, висока безработица, влошаващи се екологични показатели.

Пример за обратната тенденция е пристанището на гр. Русе. То предстои да се обособи като единственият мултимодален терминал на р. Дунав в България. Пристанище Русе отчита ръст на инвестиционните разходи (Предварително проучване), за разлика от другите български дунавски пристанища. Ръстът на инвестиционните разходи, от своя страна, е отговор на нарастващото търсене на конкурентни транспортно-обслужващи услуги и на нарастващата ползваемост на речния транспорт. Модернизацията на пристанището е неразривно свързана с протичащите икономически процеси в Област Русе. Според изследване на социално-икономическото състояние и развитие на областите в България - Регионални профили: показатели за развитие 2016, област Русе се нарежда на шесто място по БВП на човек от населението през 2014 г. Спрямо 2010 г. областта има втория най-голям ръст на БВП (след Стара Загора) в страната и като абсолютен размер, и на човек от населението. Безработицата продължава да намалява, а заетостта се увеличава. В периода 2007-2015 г. произведената продукция бележи



средногодишен ръст от 39%, с 29% нарастват разходите за ДМА, а тези за НИРД отчитат забележителен ръст от 219%.⁴ Въпреки това вътрешните и външните инвестиции, както и усвояването на европейски средства от общините в областта, остават под средните за страната. Коефициентът на икономическа активност (50.3%) е близък до средните стойности за страната (53.3%)⁵. Качеството на пътната настилка, обаче, остава далеч под средните нива и продължава да се влошава. Местните данъци и такси са сравнително ниски. Не бива да се забравя и ролята на Индустриален парк Русе за областната икономика. Паркът генерира приблизително 5% от БВП на областта.⁶ Следователно, от социално-икономическа гледна точка са налице важни предпоставки за превръщане на пристанище Русе в основен мултимодален терминал на р. Дунав.

Необходимо условие за реализирането на речния, но и на интермодалния транспорт като цяло е алтернативното решение за изграждане на мултимодален терминал в пристанището на гр. Видин. От друга страна това решение не е дотам адекватно, тъй като социално-икономическото състояние на региона не оправдава това. Видин е сред областите с най-нисък вътрешен продукт на глава от населението и е областта с най-ниски заплати. Тези показатели предопределят и сравнително високите дялове на населението, живеещо с материални лишения, и на това, живеещо в бедност, като бедните достигат близо 50% от населението. На пазара на труда тенденцията на ръст на заетостта от последните години бележи обрат през 2016 г., а безработицата остава над двойно по-висока от средната за страната. Инвестиционната активност в областта също остава сравнително ниска, макар и да бележи подобрене. Видин затвърждава позицията си на областта с най-малко жители и е втората област с най-бързо застаряващо население.

От страна на Румъния, пристанището на гр. Констанца е всъщност единствената действаща мултимодална функционална платформа в трансграничен регион Румъния-България. Икономическите показатели на окръга са с най-високи стойности в целевия регион, следвани от тези на област Русе. Населението на окръга намалява само с 9% за периода 2007-2016 г. Лидер в демографската група е окръг Гюргево, който отчита свиване на броя на населението със 7% за същия период. Окръг Констанца регистрира и най-висок ръст на икономически растеж в трансграничния регион (58% за периода 2007-2014 г.), като това е предопределено основно от функционирането на града като ключов пристанищен център на Румъния. А след откриването на магистралата Букурещ - Констанца (единствената в трансграничния регион Румъния-България) през 2012 г. БВП на окръга нараства два пъти по-бързо от

⁴ <http://www.regionalprofiles.bg/bg/news/regional-profiles-indicators-of-development-2016/>

⁵ <http://www.regionalprofiles.bg/bg/news/regional-profiles-indicators-of-development-2016/>

⁶ <https://utroruse.com/article/721476/>



останалата част на икономиката.

Дунавското пристанище Русе и порта на гр. Констанца са двата ключови мултимодални терминали в трансграничния регион Румъния-България, или интермодални връзки от основната TEN-T мрежа. Избраният вариант 3 на Предварителното проучване за изграждане на интермодална транспортна система в трансграничния регион, освен Констанца и Русе, включва още редица градове, в чиито зони да се изградят точки за модален трансфер. В Румъния това са: Калафат и Гюргево за търговски транспорт и Корабия, Турну Мъгуреле, Олтеница, Кълъраш, ориентирани към туристическите потоци. В България точките са Видин и Горна Оряховица. Социално-икономическото развитие на посочените зони, обаче, е с показатели далеч под тези на Констанца и Русе (известно изключение прави Гюргево).

Необходимостта от инвестиции за подобряване достъпността и възможността за комбиниран превоз на стоки през трансграничния регион е безусловна. Тази необходимост е илюстрирана от Евростат с данни за 2016 г. за международния превоз с тежкотоварни автомобили.

Фигура 4. Международен превоз с тежкотоварни автомобили, дял в проценти

Territory driven upon:	Five main countries of registration of foreign lorries performing international transport										Cumulated share (%)
	First	Share (%)	Second	Share (%)	Third	Share (%)	Fourth	Share (%)	Fifth	Share (%)	
Belgium	Netherlands	25.1	Poland	18.0	Germany	11.9	France	6.6	Slovakia	6.2	67.7
Bulgaria	Romania	50.4	Poland	18.4	Czech Republic	9.9	Germany	4.9	Hungary	4.0	87.6
Czech Republic	Poland	44.9	Slovakia	25.9	Hungary	8.2	Germany	4.8	Romania	3.7	87.6
Denmark	Poland	24.6	Germany	24.0	Netherlands	11.3	Lithuania	6.2	Sweden	5.7	71.8
Germany	Poland	39.8	Czech Republic	10.9	Netherlands	9.7	Hungary	5.8	Slovakia	5.2	71.3
Estonia	Poland	35.2	Latvia	32.5	Lithuania	1.7	Bulgaria	0.6	Czech Republic	0.8	70.9
Ireland	United Kingdom	87.8	Poland	8.4	Netherlands	0.7	Spain	0.5	Hungary	0.3	97.7
Greece	Bulgaria	67.3	Poland	10.1	Romania	7.0	Slovenia	5.1	Hungary	3.5	93.0
Spain	Portugal	49.7	Poland	13.9	Lithuania	5.1	Bulgaria	4.6	Romania	4.5	77.8
France	Spain	35.4	Poland	13.2	Portugal	7.0	Germany	5.2	Belgium	4.9	65.7
Croatia	Bulgaria	33.0	Romania	16.5	Greece	14.8	Poland	10.9	Slovenia	9.1	84.3
Italy	Poland	17.2	Slovenia	9.9	Spain	8.8	Hungary	8.3	Germany	7.7	51.9
Latvia	Lithuania	44.8	Poland	35.6	Estonia	15.1	Slovakia	1.4	Czech Republic	0.7	97.7
Lithuania	Poland	61.8	Latvia	28.4	Estonia	5.9	Slovakia	1.0	Czech Republic	0.8	97.8
Luxembourg	Germany	25.2	Spain	12.8	Poland	12.3	France	8.7	Belgium	8.4	67.3
Hungary	Romania	41.4	Poland	18.7	Slovakia	11.0	Bulgaria	8.3	Czech Republic	7.5	86.9
Netherlands	Poland	29.5	Germany	27.0	Belgium	10.1	Czech Republic	4.2	Hungary	3.3	74.0
Austria	Hungary	17.2	Poland	16.4	Slovakia	13.5	Slovenia	12.5	Czech Republic	9.0	68.6
Poland	Lithuania	41.4	Latvia	21.8	Czech Republic	9.0	Slovakia	8.2	Germany	5.0	85.4
Portugal	Spain	88.1	Lithuania	2.6	Germany	1.9	Slovakia	1.6	Poland	1.5	95.6
Romania	Poland	34.2	Bulgaria	22.4	Hungary	21.1	Slovakia	6.5	Czech Republic	4.5	88.7
Slovenia	Hungary	24.8	Croatia	20.0	Romania	14.7	Bulgaria	12.2	Poland	7.0	78.7
Slovakia	Poland	57.1	Czech Republic	17.9	Hungary	11.9	Romania	3.6	Bulgaria	2.3	92.8
Finland	Poland	35.0	Estonia	21.5	Lithuania	14.0	Sweden	9.0	Latvia	7.2	86.7
Sweden	Poland	22.4	Norway	14.0	Finland	12.6	Estonia	8.7	Lithuania	7.0	64.8
United Kingdom	Poland	29.9	Netherlands	9.9	Spain	7.6	Hungary	7.1	Ireland	6.9	61.5
Norway	Sweden	25.1	Poland	18.8	Denmark	12.2	Lithuania	7.9	Estonia	6.2	70.3
Switzerland	Germany	19.2	Poland	17.0	Italy	9.9	Slovakia	6.2	Spain	5.1	57.4

Note: Malta and Cyprus are not available.

Източник: Евростат

Румънските камиони заемат 1^{во} място в международния сухопътен стокообмен с България, следвани от камиони на Полша, Чехия, Германия и Унгария. В България, през последните години натоварването на пътната мрежа става в резултат от нарастване броя на тежкотоварните автомобили. Транзитът



през страната се е увеличил (за разлика от Румъния, където намалява), а и броят на пътуващи камиони вътре в страната е нараснал двойно за последните десет години. С подобна тенденция, приносът на България за декарбонизация на транспорта намалява, вместо да се увеличава. Страната все още не е изградила адекватна тарифна система за ползване на пътната мрежа съобразно правилото „замърсителят плаща“, като по този начин намаляват и икономическите ползи от нарасналия транзит. От гледна точка на Румъния, класацията се води от Полша, следвана от България. Интензивният стокообмен между двете целеви държави все още продължава да се реализира при незадоволителни условия. Според данни на Предварителното проучване, през ГКПП при Русе-Гюргево трафикът е нараснал двойно спрямо близките изминали години, вместо както се очакваше новоизграденият мост при Видин да отнеме част от него. Причините за това защо е ниска ефективността на Дунав мост 2 са комплексни и са дискутирани в Предварителното проучване, но като основна може да се подчертае липсата на скоростен път Видин - Ботевград и задръстванията на моста, породени от функционирането на само един пропускателен коридор. Дори България и Румъния официално съгласуваха необходимостта от строителство на втори паралелен мост при ГКПП при Русе-Гюргево.

Идеалната структура на интермодалните превози включва технологията „шосе - железница/железница - вода“. Фундаментална пречка за нейното налагане на пазара (изключвайки необходимата инфраструктура за това) е фактът, че транспортните услуги при интермодалните доставки са с два-три дни по-бавни от тези при автомобилния транспорт (Предварително проучване). Участието на железопътния транспорт на пазара на пътническите превози в България показва непрекъснат спад, и това е съвсем закономерно предвид състоянието на железницата. За разлика от България, обаче, ползваемостта на жп превоза за товарен транспорт в Румъния бележи по-малка степен на свиване (виж по-горе). Необходими са огромни инвестиции за модернизиране и свързване на жп инфраструктурата в България с модалните транспортни точки. А ползите от тези инвестиции биха били огромни, отчитайки нарастващия транзит през страната и нейната стратегическа локация. В САЩ, например, където железопътният товарен превоз преминава през своеобразен бум, ефектите от неговото ползване са видими по много направления. Председателят на Zipline Logistics (една от големите логистични компании в САЩ) Андрю Линч⁷ посочва, че американските товарни железници са направили значителни инвестиции - повече от 635 млрд. долара от 1980 г. насам, което води до масово разширяване и осезаеми ползи за спедиторите и търговците. През последните две години Zipline Logistics помага на все повече

⁷ <http://www.globaltrademag.com/global-trade-daily/commentary/investments-rail-transportation-spur-advantages-growth?gtd=3850&scn=commentary>



клиенти да преминат от пътен към железопътен транспорт. В действителност, от юни 2015 г. до юни 2017 г., брутните приходи от железопътния транспорт на компанията са нараснали със 173%. Асоциацията на американските железопътни линии⁸ прогнозира, че интермодалните товари в Северна Америка ще нараснат с около 5.57% от 2017 до 2021 г. Разбира се, географският и търговски мащаб на САЩ дава чудесни предпоставки за развитие на жп транспорта, и този пример се дава именно от гледна точка на необходимостта от планиране на реалистични и целесъобразни политики и мерки за развитие на жп компонента от интермодалната транспортна структура. Когато говорим, обаче, за стимулирано използване на жп превоз на товари, основният нетърговски аргумент за това, е защита на околната среда. Добре е да се уточни, че обект на политики и мерки за развитие следва да бъде електрифицирания жп превоз, а не масово използвания дизелов превоз. Например, по степен на електрификация световен лидер е Швейцария, където са електрифицирани почти 100% от всички жп пътища. В редица страни се използват дизелови локомотиви, затова процентът електрифицирани пътища е нисък (Япония - 50%, Франция, Испания - 30%, САЩ - 25%).

Благоприятен фактор в намаляване на декарбонизацията е все по-успешно развиващата се електрификация и автоматизация на автомобилния транспорт. Електрическите автомобили и други алтернативни горива намаляват някои външни разходи, особено замърсяването на въздуха и шума, но от друга страна не помагат за разрешаването на други проблеми, измежду които риск от злополука и задръствания. Тази особеност на транспортната система е детайлно описана в ръководството *Transportation Cost and Benefit Analysis, Techniques, Estimates and Implications, Second edition* (2009), на *Victoria Transport Policy Institute*⁹. Наръчникът показва, че голяма част от транспортните разходи са външни, фиксирани и непазарни. Средно всеки долар, изразходван за оперативните разходи на превозното средство, налага на обществото около 2.55 долара от общите разходи. Трите групи разходи често се подценяват и това води до икономически прекомерно пътуване с моторни превозни средства, което изостря различни икономически, екологични и социални проблеми. Неотчитането на непазарните разходи може да доведе до решения, които водят до отрицателни нетни ползи. Например, ефектите на обществото са негативни, ако разширяването на пътя спести на автомобилистите 5 цента на километър за средна продължителност на пътуването, но налага средно 10 цента на километър допълнителни икономически и екологични разходи. Собствениците на превозни средства нямат стимул да ограничават пътуването само до такова, при което ползите надвишават общите разходи. Това води до икономически прекомерно пътуване

⁸ <https://www.aar.org>

⁹ <http://www.vtpi.org/tca/tca00.pdf>



на превозното средство (натрупване на разходи), което намалява производителността на транспортните системи.

II.2. АНАЛИЗ НА ДОБРИТЕ ПРАКТИКИ

Извършено е проучване и анализиране на добри практики в европейския контекст за разработване, управление и промотиране на продукти, свързани с използването на TEN-T мрежите чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и възможностите на интермодалните връзки. Изследват се използваните при тях методи, критерии, системи, потенциали и проблеми при функционирането им. Цел на тази част от анализа е да подпомогне постигането задълбоченост на Стратегията за развитие по проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“.

В съответствие с това, добрите практики обособяват няколко групи, като в настоящия раздел се представят по един ключов проект, докато подробен списък на добрите практики е представен в *Приложение № 2* към настоящата Стратегия:

1. Модел на управление

Тук се разглеждат два различни модела на управление - на управление и на собственост:

1.1.	ПРИСТАНИЩЕ ВУОСААРИ, ФИНЛАНДИЯ ¹⁰
<i>Модел на управление</i>	<i>Общинска собственост</i>
Кратко описание	<p>Пристанище Вуосаари е изградено в индустриалната зона на квартал Вуосаари (с население около 35 000 жители), част от град Хелзинки, като целта на инвестирането в този проект е изнасянето на товарните операции извън пристанищните зони в центъра на Хелзинки, като бъде обособено специализирано пристанище, което да разполага със всички необходими транспортни връзки и техническа инфраструктура, за да поеме контейнерния и ро-ро трафика на пристанище Хелзинки.</p> <p>Пристанището е многофункционален логистичен център за</p>

¹⁰ Предварително проучване, договор № 034/ 23.01.2017 г. с предмет: „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния - България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния - България на партниращата организация“



контейнери, товарни камиони и ремаркета с висококачествено оборудване за обработка на товари и отлични връзки с други големи пристанища в Европа. Също така предлага и пътнически превози от специално изграден терминал. Пристанище Вуосаари е напълно интегрирано с пътната и жп мрежа на Финландия посредством директна връзка с Ring Road III и E79, и собствена жп линия с дължина 19 км, която стига до самите терминали.

За управление на пристанището се използва моделът на общинското предприятие. То е типичен модел на собственост за финландските морски пристанища и е начин да се организират общинските бизнес дейности. Той е самостоятелна част от общинската администрация и финанси. Пристанищата, които следват т.нар. „модел на общинско предприятие“ са самостоятелни единици от счетоводна гледна точка, на която общинският съвет е предоставил по-независим бюджетен статут от този на останалите функционални общински единици (като традиционните пристанища).

Пристанище Вуосаари е самостоятелна единица към Пристанище Хелзинки със следния модел на действие:

- Собствениците на кораби могат да възлагат предоставянето на услуги въз основа на конкурентно оферирание, независимо от Пристанище Хелзинки.
- Пристанище Хелзинки действа като администратор на принципа на наемодателя, което налага пристанището да инвестира в инфраструктурата, да поддържа пристанищната територия и да администрира и отдава под наем терени на частни оператори.
- Усилията на частните оператори са концентрирани върху пристанищните съоръжения като кранове, терминали, машини, оборудване за обработка на товари и информационни системи, като пристанищните оператори са собственици на значителна част от специализираната апаратура за извършване на пристанищните услуги (кранове, машини и др.).



1.2.	ПРИСТАНИЩЕ ТАЛИН, ЕСТОНИЯ ¹¹
Модел на управление	„Модел на собственика“, без да извършва дейности на собствени товари
Кратко описание	<p>Пристанище Талин осигурява превоз на пасажери и на товари и се явява и най-голямо пристанище на Балтийско море.</p> <p>Като правна форма пристанище Талин е еднолично акционерно дружество, чийто капитал е изцяло собственост на държавата. Пристанище Талин функционира съгласно търговските закони, приложими и за частните дружества в Естония: не получава държавни субсидии, а вместо това заплаща годишен дивидент на държавата като акционер. Неговата финансова самостоятелност е почти пълна. Практиката показва, че политическият сектор запазва позициите си спрямо функциите на пристанището, тъй като Надзорният съвет на дружеството е съставен от осем членове, четири от които назначени от Министъра на съобщенията и икономическите връзки, а останалите четирима от Министъра на финансите.</p> <p>Пристанищните органи носят съвместна отговорност с държавните и общински власти за развитието на основната пристанищна инфраструктура и съоръжения. Разходите за изграждане и поддръжка на порта са единствено за сметка на пристанищните власти. Държавата отговаря за голяма част от изграждането на основни и мащабни обществени съоръжения и структури. Разходите на пристанищната администрация се одобряват годишно от Министерството на съобщенията и икономическите връзки на Естония.</p>

2. Модел на финансиране

Възможностите за финансиране на проекти, свързани с изграждането на инфраструктура и транспортни връзки са разнообразни. За целите на настоящата Стратегия се разглежда възможността за финансиране с публични средства на транснационален проект.

¹¹ Предварително проучване, договор № 034/ 23.01.2017 г. с предмет: „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния - България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния - България на партниращата организация“



2.1.	ПРОЕКТ ТЮРИН - ЛИОН - високоскоростна железопътна връзка ¹²
Модел на финансиране	Съвместно финансиране чрез публични средства
Кратко описание	<p>Проектът представлява изграждането на високоскоростната линия между Лион и Турин за 26 млрд. евро. Френският президент и италианският премиер одобриха финансирането за началните етапи на строителството и подписаха споразумение за изграждането му. През март 2016 г. френският президент Франсоа Оланд и италианският премиер Матео Ренци подписаха допълнителен протокол във Венеция, оторизирайки 8.4 млрд. евро финансиране, необходимо за започване на изграждането на основната част от проекта: 57 км базов тунел през Алпите между долината Суса в Италия и провинцията Мориев във Франция.</p> <p>Проектът HSR Турино - Лион е един от приоритетните железопътни проекти в рамките на коридор „Основна средиземноморска мрежа“ от TEN-T мрежата на Европейския съюз.</p> <p>Новият тунел е разположен в коридора Рейн - Алпи, един от най-оживените европейски товарни маршрути.</p> <p>Според доклада на ОИСП „Изисквания за стратегическа транспортна инфраструктура до 2030 г.“ се очаква обемите на железопътните товари по протежение на коридора да достигнат около 38 млн. т до 2019 г. и 45 млн. т до 2030 г. Поддръжниците твърдят, че новият тунел ще облекчи скоростта на задръстванията нагоре по маршрута.</p> <p>Тунелът също така се надява да увеличи сегашния капацитет на претоварения френско-италиански преход и да позволи да се транспортират до 30 или 40 милиона тона товари годишно с жп транспорта. Влакът също така ще намали времето за пътуване на пътниците между Лион и Турино от текущите три часа 30 минути до само един час и 47 минути.</p> <p>В съответствие с новото споразумение, подписано на 8 март, съществените строителни работи трябва да започнат през 2018 г. и откриването на линията е насрочено за 2028 или</p>

¹² https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/lyon-turin-project_en



	<p>2029 г.</p> <p>ЕС се очаква да покрие 40% от общите разходи по проекта, като още 34.70% са платени от италианското правителство и 25.26% от френското правителство.</p> <p>През януари ЕС ангажира 813.3 млн. евро за проекта като част от програмата „Механизъм за свързване на Европа“.</p>
--	--

3. Модел на успешно сътрудничество

Моделите на успешно сътрудничество са многообразни като примери - сътрудничество между публични и частни организации, международни партньорства или изграждане на партньорски мрежи или платформи за подкрепа. Най-съществените добри практики, които могат да се вземат предвид при изпълнението на Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване капацитета на интермодалните възли, са следните:

3.1.	ПРИСТАНИЩЕ ОЛБОРГ¹³
<i>Модел на успешно сътрудничество</i>	<i>Мрежа за устойчиво развитие</i>
Кратко описание	<p>Пристанището на Олборг влиза в партньорство заедно с различни компании и институции от югоизточната част на Олборг за решаване на основни екологични проблеми. При създаването на партньорството се включват над 50 компании и мрежата се разширява непрекъснато. В резултат на това са проведени редица съгласувани и обществено одобрени екологични инициативи.</p>

3.2.	Платформата Будапеща¹⁴
<i>Модел на успешно сътрудничество</i>	<i>Широка партньорска мрежа</i>
Кратко описание	Платформа Будапеща е международна организация с

¹³ Предварително проучване, договор № 034/ 23.01.2017 г. с предмет: „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния - България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния - България на партниращата организация“

¹⁴ <http://budapestplatform.eu/>



	<p>членове като Министерството на вътрешните работи и кралските въпроси на Холандия, работните комитети на Галисия-Норте и Северна Португалия/ Кастилия де Леон, частната организация Централно-европейски услуги за трансгранични инициативи и други правителствени и неправителствени организации.</p> <p>Основните задачи на обединението са:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ да създават професионална поддържаща мрежа на европейско равнище; ▪ да споделят опита, придобит по време на тяхната работа; ▪ да използва този опит за обща полза; ▪ да хармонизират професионалните си дейности; ▪ да реализира общи инициативи, професионални програми и проекти; ▪ и чрез посочените по-горе дейности да развиват по сложен начин граничните райони на страните, представени от тези организации.
--	--

3.3.	Автомагистрала М5, Унгария¹⁵
Модел на успешно сътрудничество	Публично частно партньорство
Кратко описание	<p>Унгарската автомагистрала М5 е част от Транс-европейски коридор IV и е с дължина 157 км. Тя е водеща пътна отсечка за района на Южна Унгария и важна международна транспортна връзка в посока Белград и Букурещ.</p> <p>След три кръга на подбор на потенциални контрагенти през периода 1992-1994 г. за магистралата е сключен концесионен договор за срок от 35 г. Частният партньор е целевият френско-австрийско-унгарски консорциум Алфloyd Концесионс Аутопалия (АКА), с основни акционери строителните компании „Бойгис“ АД и „Бау</p>

¹⁵ Предварително проучване, договор № 034/ 23.01.2017 г. с предмет: „Изготвяне на предварително проучване на територията на българската част от трансграничния регион Румъния - България, както и интегриране на изготвеното проучване с проучването на румънската част от трансграничния регион Румъния - България на партниращата организация“



Холдинг“ АГ.

Експлоатацията и поддръжката на магистралата е предоставена Мейгар Интертол РТ, дъщерна фирма на специализираната компания от ЮАР Интертол.

Концесионната процедура е проведена в съответствие с националния закон за концесиите XVI/1991.

По отношение на размера на пътната такса (5 HUF (унгарски форинта)/км. през 1993 г.), по условията на концесионния договор частният партньор АКА има правото да я индексира съобразно евентуална инфлация и девалвация на унгарската валута. Клаузите на сключения концесионен договор предвиждат предпазен механизъм в случай на неблагоприятни обстоятелства, които водят до пречки при реализирането на печалба. Унгарското правителство се задължава през първите шест и половина години на търговска експлоатация (до 2006 г.) да изплаща на концесионера АКА компенсация под формата на кредитна линия под условие, която се активира в случай на равнища на печалба, по-ниски от тези, предвидени в приетия базов сценарий за хода на проекта. Стойността на кредитната линия е приблизително 50 милиона евро.

Друг принос на унгарското правителство е неговото съдействие при предварителното техническо проектиране на проекта, издаването на необходимите разрешения и екологични оценки, отчуждаване на прилежащата земя, и ангажимент за определени мерки за облекчаване на трафика с използването на съседни пътни маршрути.

По отношение на разпределението на риска, АКА поема всички асоциирани оперативни, търговски и финансови рискове. Това, както и задължението за погасяване на взетите банкови кредити и изискването за изплащане на дивиденди на акционерите на консорциума, оказва натиск на частния партньор да генерира ефективни решения и да осигурява механизми за добра събираемост на потребителските такси.

При прегледа на проекта за концесиониране на магистрала М5 могат да се направят следните основни изводи: **Този проект подчертава важността на разработването на балансирано разпределение на риска между ангажираните партньори, конкретно във връзка с**



	<p>намаляване на риска от спадове в реализирания трафик. Това е от особено значение при първоначалното въвеждане на пътни такси. Началото на експлоатацията на магистралата посочва възможните неточности в прогнозите на очаквания пътен трафик и на приемливите равнища на събираеми пътни такси, особено в случаите на първоначално въвеждани пътни такси. Отчитайки несигурността по отношение на прогнозите за обем на трафика и събираемост на пътните такси, унгарското правителство приема условия, които пряко осигуряват финансовата устойчивост на проекта, както и косвено - отмяна на премия за риск, която в противен случай биха очаквали инвеститорите на концесионера.</p> <p>Висококвалифицираният правен, инженерен, финансов и аналитичен персонал изиграва важна роля в изпълнението на задачите и на двете партниращи страни в хода на осъществяването на взаимно приемливо разпределение на риска и на разработването на механизъм за подкрепа на предвидената печалба. Финансовата устойчивост на проектите в областта на транспортната инфраструктура (за които е характерна значителна капиталоемкост) е обвързана с осигуряването на приемливи срокове на привлеченото кредитиране.</p>
--	---

4. Модел на опазване на околната среда

4.1.	ПРИСТАНИЩЕ СТОКХОЛМ ¹⁶
Модел на опазване на околната среда	Система с екологично диференцирани пристанищни такси
Кратко описание	<p>Въвежда се система с екологично диференцирани пристанищни такси като стимул за корабните компании да намалят въздействието си върху околната среда. Корабните компании, които използват пристанищата, плащат намалена такса ако отговарят на определени екологични стандарти. Отстъпки се дават на плавателни съдове, които използват горива с ниско съдържание на сяра (<0.5%) и за съдове, които</p>

¹⁶ <http://www.portsofstockholm.com/about-us/news/2015/ports-of-stockholm-is-working-to-make-the-baltic-sea-environment-better/>



	<p>са въвели мерки за намаляване на азотния оксид като каталитични преобразуватели, монтирани на всички двигатели.</p> <p>За да се насърчат круизните кораби да сортират и рециклират отпадъците си, пристанищата на Стокхолм правят отстъпка от около една трета от таксата за изхвърляне на отпадъци на всеки пътник, ако отпадъците са сортирани.</p>
--	--

Други примери за въвеждане на икономически стимули за прилагане на конкретни мерки за опазване на околната среда са пристанищата в Хамбург, Гьотеборг и Раума (Предварително проучване).

5. Модел на иновативни решения

По-надолу са представени основните акценти от прегледаните добри практики по отношение на прилагане на иновативни решения:

5.1.	ВОДОРОДНА МАГИСТРАЛА
<i>Модел на иновативни решения</i>	<i>Изграждане на инфраструктура за алтернативно гориво в подкрепа на осигуряване на транспортна свързаност за превоз на стоки и хора</i>
Кратко описание	<p>Водородна магистрала е наименованието на различни проекти за строителство на станции за зареждане на водород край автомобилните шосета.</p> <p>Разпространението на водородния транспорт се спъва от липсата на инфраструктура за зареждане на водородно гориво. Правителствата на различни страни приемат програми за строителство на инфраструктура за зареждане с водород, в това число и на станции за зареждане, в които се използват различни технологии за добив на водород.</p> <p>Планирани са и са в процес на изграждане водородни магистрали в САЩ и Канада, част от които са свързващи за двете държави.</p> <p>Такъв проект е и HyNor, който има за цел улесняване, ускоряване и координиране процеса на въвеждане на водорода като гориво с нулеви емисии в Норвегия от 2003 г. до 2012 г. Целта на проекта е демонстрация в реални условия на пазарния потенциал за изграждане на станции за зареждане с водород, като предпоставка за въвеждане в употреба на екологично чисти водородни превозни средства. Проектът обхваща всички стъпки, необходими за развитието</p>



на водородно общество с адаптиране към местните условия. Използвайки двигателя с вътрешно горене като съществуваща технология за ускоряване реализацията на реалния водороден свят, може да се развие водородна инфраструктура много по-бързо. НуNor се фокусира върху въглеродно неутрална инфраструктура и използването на водород в автомобилите.

С НуNor се цели и търговското въвеждане на водородни автомобили, въвеждането им в комерсиална експлоатация и поддържане на диалог с водещите производители на автомобили в скандинавските страни и по света. Проектът предвижда различни видове транспорт: автобуси, таксите и частни автомобили и различни видове транспортни системи: градски, междуградски, регионални и дори национални.

Проектът НуNor стартира като национално поддържан проект за водородна магистрала в Норвегия. Той е инициран през 2003 г. от големи индустриални участници като Statoil ASA - мултинационална компания за нефт и газ със седалище в Норвегия, 67% от акциите на която са собственост на Норвежкото правителство и Norsk Hydro ASA - компания за производство на алуминий и възобновяема енергия със седалище в Норвегия, близо 44% от акциите, на която също са собственост на Норвежкото правителство.

В резултат от изпълнението на проекта са изградени станции за зареждане с водород маршрута от гр. Осло до гр. Ставангер, с дължина 580 километра. От 2006 г. до сега са открити седем станции за захранване с водород по маршрута - по една в градовете Ставангер, Порсгрун, Драмен, Лилестръом, и три в Осло. Планирани са и водородни станции за Берген и Лингдал, но тези проекти никога не се извършвали навън.

Проектът НуNor за водородна магистрала е открит официално на 11 май 2009 г. в Осло. През октомври 2011 г., във връзка със заявеното намерение на Statoil за напускане на проекта, е създадена нова компания НуOP, която поема собствеността и експлоатацията на станциите. Повечето от станциите, продължават да функционират и днес.

Към настоящия момент НуOP е собственост на Kjeller Innovation, Erikstølen Invest и четирима акционери с по-малък дял. Тя е водещ доставчик на водородни горива в страната с четири станции в експлоатация, с планове за откриване на пета станция през 2017 г. С това НуOP постепенно се



превърща в компания, която създава и експлоатира мрежа от търговски обекти. HyOR е партньор в проекта на ЕС „Водородна мобилност Европа“ и планира изграждането на три станции от следващо поколение като част от този проект. Целта е дружеството да участва в цялата верига - от производството на водород до разпределението и продажбите на водородно гориво на водородните станции.

Като част от проекта HyNor, през декември 2009 г., е създадена и Hynor Lillestrøm AS, в която, наред с търговски компании, участват и Норвежкото министерство на енергетиката, гр. Лилестрьом и община Шедсму. Компанията има за цел създаване и експлоатация на завод за производство на водород със зарядна станция, използването на съоръжението като център за изпитване и обучение. Партньори на компанията са както търговски компании, така и департамента по енергийни технологии - Международен водещ изследователски институт в областта на технологиите за възобновяеми енергийни източници, община Шедсму, Института за изследване на отбраната - Съвместен партньор в проекта, работещ с горивни клетки и община Акарсхус - финансов партньор за стимулиране за използването на възобновяемата енергия в транспорта.

Концепцията на Hynor Lillestrøm се основава на идеята за създаване на водородна станция с малък мащаб, базирана на децентрализиран и местно произвеждан водород от възобновяема енергия. Водорода се произвежда от биогаз чрез електролиза, за която електроенергията идва от мрежата и от слънчевата енергия. Предполага се, че в бъдеще ще има нужда от голям брой децентрализирани пунктове за снабдяване с водород въз основа на местната възобновяема енергия. Hynor Lillestrøm AS демонстрира как това може да се направи на практика. По този начин допринася за въвеждането на водород като гориво и за постигане целите на държавата в областта на климата и развитието на енергийно ефективна индустрия в дългосрочен план.

Съоръжение за производство на водород и станцията за зареждане на автомобили с водород са създадени и функционират в Лилестрьом, като по този начин компанията се е превърнала в една от движещите сили в ранното използване на водородни автомобили от Норвегия.

Друг резултат от проекта е, че производителите на



	<p>автомобили започват серийно производство на автомобили с водород от 2015 г., а Норвегия е една от първите страни в света, които имат достъп до тях. В допълнение към производството на гориво, е установено сътрудничество с производители на автомобили и участници в научните изследвания, бизнеса, образованието и обществеността, за популяризирането на този вид автомобили. По този начин се предоставя необходимата информация, умения и знания за вземането на решения от бъдещите ръководители на компании и на потребителите на автомобили, като по този начин се създава пазар за норвежката технология и опит.</p> <p>Изградената по проекта инфраструктура е част от скандинавското партньорство за водородни магистрали, което е стартирано през 2006 г., за да се свърже мрежа за водородни линии (Дания), Hufuture (Швеция) и Hynor (Норвегия).</p> <p>Проектът за строителство на водородна инфраструктура в Дания е приет през 2005 г. Първите седем станции за зареждане с водород са построени през 2008 г. През 2009 г. са построени станции в три града. До 2018 г. Дания планира да инвестира във водороден транспорт 250 млн. евро.</p>
--	--

5.2.	CityMobil2 и EasyMile EZ-10
Модел на иновативни решения	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Използване на превозни средства, задвижвани по алтернативен начин и имащи приложение в мултимодалните транспортни системи; ▪ Начин на финансиране; ▪ Начин на управление
Кратко описание	<p>Това е автономно електрическо превозно средство, имащо огромен потенциал в множество сфери на мобилността, една от които е при развитието на мултимодални и логистични вериги.</p> <p>Не толкова отдавна, идеята за автоматизирано превозно средство без водач е възприемана като фантазия или научна фантастика. И все пак днес съществуват редица прототипни автоматизирани транспортни системи и транспортни системи в различни етапи на развитие. В момента функционират автоматизирани транспортни системи в Холандия, САЩ,</p>



Обединеното кралство и ОАЕ, макар и в границите на специална, защитена инфраструктура.

Проектът *CityMobil2*, финансиран от ЕС, се стреми да достигне до следващото ниво: автоматизирани транспортни системи, използващи съществуващата пътна инфраструктура. Подобни системи могат да осигурят транспорт при поискване за онези райони, където няма достатъчно търсене на конвенционални транспортни системи. Проектът има за цел да покаже, че автоматизираните системи притежават транспортни възможности за крайградските райони и малките градове, като разработи технологията и демонстрира нейните възможности, тъй като няма склонност да се инвестира в скъпи, непроверени системи.

С партньорите, включващи системни доставчици, публични власти, изследователската общност и мрежовите организации, *CityMobil2* е закупил необходимата технология, за да докаже, че автоматизираният транспорт е осъществим. Проектът включва три широкомащабни, шестмесечни демонстрации в различни европейски градски среди - френския крайбрежен град Ла Рошел, кампусът на EPFL в района на Западна Лозана в Швейцария и Трикала в Гърция. *CityMobil2* също така изучава дългосрочните социално-икономически, екологични, културни и поведенчески последици от автоматизирания транспорт. Получените анализи на тези и техническите аспекти на проекта ще бъдат използвани за очертаване на евентуален бъдещ курс, кое първо да бъде автоматизирано - обществения транспорт, частните автомобили или разпределението на товари.

Благодарение на *CityMobil2*, две френски компании - Ligier Group и Robosoft Technology - създават съвместното предприятие EasyMile, което произвежда в промишлен мащаб първото автоматизирано автомобилно превозно средство. Това е EasyMile EZ-10, електрически автомобил, който не само е идеален за превоз на пътници, но може да бъде адаптиран и за логистична и товарна употреба.

Ligier EZ10 EasyMile е автономно електрическо превозно средство, задвижвано от батерии, проектирано от Ligier и пуснато на пазара от EasyMile. EasyMile SAS е съвместно предприятие, създадено през юни 2014 г. от Ligier и Robosoft Technology PTE Ltd (Франция). Джойнт венчърът е резултат от проекта *CityMobil2*, съфинансиран от Седмата рамкова



програма на ЕС за научни изследвания и технологично развитие (FP7)

EZ10 има капацитет до шест души и позволява да се настани и инвалидна количка. То представлява електрическа совалка, предлагаща интелигентна мобилност, предназначена да покрива кратки разстояния по предварително определени маршрути в мултимодални логистични вериги. Целта е да се осигури транспорта в „last mile“ - началото или края на пътуването чрез нещо като „хоризонтален лифт“.

Софтуерната технология *Easymile* обслужва автономни превозни средства от 2008 г. насам. 1 500 000 пътници са транспортирани досега и броят им продължава да нараства. Експертните области на EasyMile обхващат:

- Техники за локализиране на множество сензори;
- Откриване и избягване на препятствия;
- Навигация, планиране на маршрута и контрол;
- Свързване;
- Управление на парка;
- Безопасност и киберсигурност;
- Платформа за превозни средства.

Партньорът в проекта - Ligier Group, има признат опит във VIPA (Автономен индивидуален пътнически автомобил). Той осъществява целия производствен процес на автомобила: от проектирането и производството на шасито и корпуса до интегрирането на компонентите и поддръжката на автомобила.

Възможни са 3 режима на работа на автоматизираното превозно средство:

В режим „метро“ совалките спират на всички станции. EZ10 следва определен график и пътниците могат да се качват или слизат на всяка спирка.

В режим „автобус“, то спира на спирка при поискване. EZ10 функционира като автобус, покриващ предварително определен маршрут, и спира на спирки само при наличие на качващи се пътници или при слизане на пътници, които са заявили това.

Режимите „метро“ и „автобус“ предлагат следните възможности - в режим „хоризонтален асансьор“ EZ10 се движи напред и назад по една и съща линия на движение, а в



режим „loop“ EZ10 се движи в кръг.

При услугата „при поискване“ EZ10 може да бъде повикан като такси. Заявката за услуга до местоназначението се изпълнява с помощта на приложение за смартфон.

Предоставяната чрез използването на EZ10 транспортна услуга е лесно адаптираща се и при това в желанието от нейния оператор мащаб. EZ10 се нуждае само от лека инфраструктура за работа и отговаря на интелигентните изисквания за транспортиране. Транспортната услуга се изпълнява на виртуални маршрути, които лесно могат да бъдат конфигурирани така, че да отговарят на краткосрочни промени в търсенето. Операторът на услугата може лесно да настрои нови графици и да създаде нови виртуални спирки, за да улесни потока на трафика.

Предоставяните чрез използването на EZ10 транспортни и логистични услуги са безопасни и сигурни. Благодарение на вградените системи, вдъхновени от авионавигацията, EZ10 гарантира безопасността на пътниците и пътищата от опасностите на пътя и техническите повреди.

- Използваният хибриден сензорен подход локализира совалката чрез използването едновременно на визуализация и лазерна технология, отделно от използваната GPS. Този подход осигурява безпрепятствена работа независимо от инфраструктурните ограничения, видимостта и/или метеорологичните условия.

- За откриване на статични или движещи се обекти и хора разчита на вградените системи за възприемане. При откриване на такъв обект EZ10 регулира своята траектория и скорост, за избягване на препятствията.

- „Верига за безопасност“ като самостоятелна функция за избягване на сблъсък допринася за безопасността на превозното средство и на потребителя.

Софтуерът за управление на парка позволява отдалечено наблюдение и контрол в реално време на флота от совалки EZ10.

Като „хоризонтален асансьор“, EZ10 е предназначен за транспорт както на пътници, така и на товари. Проектите, за които могат да бъдат използвани, са за транспорт в зони за мултимодална мобилност - мултимодални терминали, университетски центрове, центрове за видеонаблюдение,



паркинги с възможност за кръгово движение, в зони за интермодален транспорт за достигане на свободни места, автогари, летища, пристанища, атракционни паркове, болнични центрове или индустриални и бизнес паркове.

Въпреки че е твърде рано да се осмислят окончателните резултати от проекта, бъдещето на автоматизирания транспорт е оптимистично, но за това е необходимо правилно насочване на автоматизацията към положително въздействие върху транспорта и логистиката, а не да се остави на стихийното развитие, което може да доведе до негативни въздействия върху транспортните системи. С правилните насоки и съществуващите политики, включително с изменението на транспортните инфраструктури, автоматизацията може да предефинира транспортната система, за да стане тя по-ефективна и устойчива.

По проекта *CITYMOBIL2* са използвани две групи от по шест превозни средства без водачи в Италия, Франция, Швейцария, Финландия, Гърция и Испания. В тези превозни средства, оборудвани със системи за локализация и възприемане, са инсталирани бордови компютри, за обработка на данни и контрол на превозните средства. Автомобилите успешно са комуникационно свързани с централизирана система за управление, която взема решения на ниво парк, като предава задачи на всяко от превозните средства в зависимост от търсенето на транспортна услуга.

До момента, по-конкретно са реализирани следните проекти:

В края на 2015 г. окръг Гелдерланд в Холандия планира да го използва на 7 километров маршрут между гарата Ede-Wageningen и университета в Уагенинген и изследователския център.

Град Вантаа, разположен в метрополията в Хелзинки, изгражда нова кръгова транспортна линия. Целта е свързването на новите квартали Кивисто - най-големият нов жилищен район, и Авиаполис - най-големият район за бизнес дейности, осигуряващи съответно, жилища за над 25 000 нови жители и нови работни места за над 20 000 души. И в двата района се разполагат станции на новата линия. От юли 2015 г. са въведени в експлоатация 4 совалки EZ10 между тези станции. Целта е да се осигури движението на 2 500 души дневно и капацитет 350 пътници на час в пиковите часове.



През септември 2016 г. в село Афелша започна пилотен проект, представляващ кратък път за обществен транспорт, обслужван от две превозни средства EZ10.

През август 2016 г. Финландия въвежда тестово в експлоатация совалки EZ10 без шофьор по обществените пътища в Хелзинки, като част от пилотен проект SONJOA. Проектът се координира от Университета по приложни науки в Хелзинки и има за цел да реши предизвикателствата на градската мобилност и да намери най-добрите решения за градския трафик, безопасността на потребителите и мултимодалността. Автономните совалки EZ10 се движат в реални условия на движение във Финландия, последователно на три различни места (Хелзинки, Еспоо и Тампере) за една година.

През 2017 г. микробусът EZ10 е внедрен в Талин, Естония, във връзка с естонското председателство на Съвета на ЕС, от EasyMile и технологични компании в Естония, които съфинансират проекта. Два автобуса обслужват официално една линия, включително участък от трамвайна линия в реконструкция, и се движат в града месец и половина. Линията в Талин е първата, където автобусите EZ10 се свързват и взаимодействат с трафика в реални условия.

Като част от инициативата *CityMobil2*, в експлоатационния бизнес парк Sophia Antipolis, разположен близо до Ница в южната част на Франция, функционират три EZ10 совалки.

Трансферната услуга обхваща 1 километров маршрут, с пет спирки по пътя. Услугата функционира от понеделник до петък от 8:00 до 18:30 часа.

Ключово предизвикателство за проектите е използването на автомобилите по улиците в седем различни държави, в които са налице седем различни законодателни рамки. В Гърция действа специален закон, допускащ движението на напълно автоматизиран автобус, но в други държави като Франция движението на автоматизирани автобуси е допустимо, стига да има човек на борда, готов да поеме управлението.

Постигнатите в рамките на проекта резултати, позволяват развитие и в по-голям мащаб. Автоматизираният транспорт може да се прилага и за печеливш автоматизиран обществен транспорт, в това число и на по-дълги разстояния, но затова има нужда от съответна промяна на правна рамка.



II.3. АНАЛИЗ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

Процесът на вземане на решения е сложен, продължителен и често се осъществява в условията на динамична среда. Ефективните секторни политики за транспорт, свързаност и достъпност се основават изключително на приноса на заинтересованите страни, от които ключова роля имат различните институции (местни, регионални и централни) и неправителствени организации. Активното привличане в процеса на взимане на решения на различните участници води до ефективни резултати и най-вече до отразяване на нагласите и очакванията на гражданите към развитието на общността в перспективните решения. То позволява постигането на ясен и широк консенсус при дефинирането на целите и мерките за изпълнението на съответните политики.

Ролята на анализа на заинтересованите страни е да идентифицира категориите заинтересовани страни, целеви групи, да определи тяхната роля и на базата на това да се формулират релевантни механизми за включването им в процеса на вземане на решения при изпълнение на Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България. От правилното идентифициране на активните участници зависи успешното им приобщаване в процеса на реализация на Стратегията.

Приетите дефиниции за целите на настоящия анализ са:

- **Заинтересованите страни:** хора, групи от хора, организации и институции, за които съществува възможност да бъдат засегнати (в положителен или отрицателен смисъл) от Стратегията, или такива, които могат да окажат влияние върху резултатите и последствията от осъществяването на Стратегията.
- **Целеви групи:** групи/категории институции, организации, бизнес или частни лица, които се очаква да ползват резултатите от изпълнението на Стратегията.
- **Партньори:** В контекста на обществената ангажираност, партньорствата се определят като сътрудничество между хора и организации с цел постигане на обща цел, които често споделят ресурси и компетенции, рискове и ползи.

Партньорът участва в реализацията на Стратегията съвместно с нейните автори, като споделя отговорността и има придадена стойност с наличните ресурси, допринасящи за ефективното и ефикасно изпълнение на Стратегията и постигането на устойчиво изпълнение.

Друга форма на партньорство е **публично-частното партньорство**, което, в широкия смисъл на думата, е всяка форма на партньорство между публичния сектор и частния сектор за целите на осигуряването на Стратегията,



за онези нейни части, които ще се изпълняват от публичния сектор.

ПЧП покрива широк диапазон от социални, комунални и икономически дейности. От правна гледна точка има два типа ПЧП:

а) Договорни отношения (концесии, обществени поръчки, проектно финансиране)

и

б) Институционализирани (създаване на нови дружества със специална цел и смесено участие).

▪ **Инвеститори:** Предприятия или частни лица вложили всякакъв вид активи/авоари, в съответствие със законите разпоредби, като:

▸ Движима и недвижима собственост, както и свързаните със собствеността наеми, ипотечи и залози;

▸ Права, произтичащи от капитали, акции, облигации и всяка друга форма на участие в търговско дружество;

▸ Парични средства;

▸ Права в областта на интелектуалната собственост, техническото развитие и ноу - хау;

▸ Права по силата на концесии, предоставени със закон, административен акт или по силата на договор от компетентния за това орган.

Анализът на заинтересованите страни има за цел както да ги идентифицира, така и да установи техните конкретни интереси. Това се прави, за да се консолидират целите и да се определят някои рискове при изпълнението на Стратегията. Анализът поставя основата и структурира планирането, мониторинга и оценката на стратегическия документ чрез участие в тези процеси на всички, които са заинтересовани и имат отношение към нея. Този анализ е основен елемент от стратегическото управление и планирането и е предпоставка за партньорство и партниране.

Анализът води до:

▪ Идентифициране на основните заинтересовани страни на територията на трансграничния регион Румъния-България;

▪ Изясняване отношението на заинтересованите страни върху прилагането на Стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България;

▪ Изяснено възможно влияние на заинтересованите страни върху Стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България;

▪ Дефинирани индикатори за влияние и показатели за групиране;

▪ Дефинирани основни групи заинтересовани страни и изготвен списък



(база данни) с конкретни организации;

▪ Изготвянето на План за включване на заинтересованите страни на етап разработване на Стратегията и нейното последващо реализиране, мониторинг, оценка и актуализация.

II.3.1. МЕТОДОЛОГИЯ

Използваната методология е универсално приложима при идентифициране и анализ на заинтересованите страни, като в настоящия анализ е съобразена с областта на въздействие на Стратегията.

Анализът в процеса на разработването и изпълнение на Стратегията, включва два вида дейности:

• Идентифициране/определяне на заинтересованите страни, които от своя страна в съответствие с последващото им включване в реализирането на Стратегията могат да се разглеждат, като:

- ▶ Целеви групи;
- ▶ Партньори;
- ▶ Потенциални инвеститори.

• Анализ на интересите.

Идентифициране/определяне на заинтересованите страни е процес, при който са дефинирани страните и са групирани в списък.

Идентифицирането в настоящия анализ включва:

• Определянето на страните, които ще бъдат засегнати пряко или косвено, положително или отрицателно от реализирането на Стратегията, както и потенциалното им бъдещо квалифициране като партньор, целева група или потенциален инвеститор;

• Степента на въздействие на всяка една от заинтересованите страни, върху процеса на изпълнение, мониторинг, оценка и актуализация на Стратегията.

За целите на анализа е използвана стандартната форма за идентифициране на заинтересованите страни чрез оценка и аранжиране на следните елементи:

- Кои са потенциалните облагодетелствани страни?
- Кои са подложени на неблагоприятно въздействие?
- Кои заинтересовани страни могат да повлияят негативно?
- Кои имат капацитет и интерес да подкрепят планираните дейности?

Анализът на интересите

С прилагането на техниката наречена PRES (Pressure Analysis) са определени интересите на заинтересованите страни.

Чрез метода се прави връзката на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР с други организации, които имат определени интереси за *подобряване на TEN-T*



мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България.

Анализът преминава през следните фази:

- Изясняване и конкретизиране на заявените интереси от всяка общност;
- Съгласуване на интересите на отделните заинтересованите страни с интересите заложен в Стратегията.

Правилната оценка на отношението, значимостта и степента на влияние на заинтересованите страни има съществено значение за включването им при консултирането, последващото изпълнение, мониторинга, оценката и актуализация на Стратегията.

При извършването на анализа са взети следните, съществени индикатори за натиск и влияние:

- Власт и статус - политически, социален и икономически;
- Контрол над стратегически ресурси;
- Неформално влияние;
- Степен на организираност;
- Властови взаимоотношения с други заинтересовани страни;
- Значение за изхода и успеха на Стратегията.

В таблицата по-долу е представена методиката за избор на ключови заинтересовани страни за участие при разработване и прилагане на Стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България.



Таблица 2. Методиката за избор на ключови заинтересовани страни

Заинтересована страна	Критерии за оценка					Резултат	
	Интерес	Отношение	Власт	Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
Списък на заинтересованите страни	Измерване на мотиви и притеснения, които заинтересованата страна има по отношение на политиката за развитие на устойчиво икономическо развитие на ТГС Румъния-България. Възможно е да се тълкува и като евентуални изгоди и/или загуби за съответната заинтересованата страна от реализирането на стратегията. Изброяват се трите основни интереса.	Отразява потенциалната реакция на отделните заинтересовани страни по отношение реализираната на Стратегията. Оценява се по следната скала: 3 - силен поддръжник; 2 - умерен поддръжник; 1 - неутрален/независим; -2 - умерен опонент; -3 - силен опонент.	Властта на отделните заинтересовани страни се отнася до количеството ресурси, както следва: Ч - човешки, Ф - финансови, П - политически, ресурсите с които заинтересованите страни разполагат и способността им да мобилизират тези ресурси в подкрепа или против реализацията на Стратегията. В тази колона се идентифицира силата на всяка заинтересована страна по отношение наличието Ч, Ф и П ресурси. Силата за всеки един от видовете ресурси се определя по скала от	Нивото на влияние на всяка заинтересована страна се определя от сумата на дадените оценки за всеки един от видовете ресурси, т.е. влияние = Ч+Ф+П;	Оценка за всяка от заинтересованите страни е произведение на отношението/позицията и влиянието, т.е. Обща оценка = Отношение x Влияние.	Необходимостта от включване на всяка една заинтересована страна в процеса на разработване и реализиране на Стратегията се определя по следния начин: Ако общата оценка е по-голяма от 10 в абсолютна стойност - заинтересованата страна трябва да участва, ако общата оценка е по-ниска от 10 в абсолютна стойност, заинтересованата страна може да бъде поканена.	В тази колона се идентифицира нивото на ангажираност на заинтересованите страни в процеса на подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България и нейното устойчиво развитие. За целта на анализа заинтересованите страни могат да бъдат разделени в три групи: Група 1: Със силно позитивно или негативно отношение към целите и приоритетите на Стратегията и високо ниво на сила/власт (Тази група участва активно в процеса на взимане на решения). Група 2: С умерено



			<p>1 до 5, където:</p> <p>5 - много силна;</p> <p>4 - силна;</p> <p>3 - средно;</p> <p>2 - слаба;</p> <p>1 - много слаба.</p>				<p>позитивно или негативно отношение и средно ниво на власт/сила (с тази група трябва да бъдат провеждани консултации).</p> <p>Група 3: С умерено позитивно или негативно отношение и ниско ниво на власт/сила (тази група трябва да бъде информирана).</p> <p>Когато общата оценка в абсолютна стойност на заинтересована страна е: между 10 и 20 - Трябва да бъде информирана;</p> <p>между 20 и 30 - Участва в консултации;</p> <p>Повече от 30 - Активно участие в процеса на взимане на решения.</p>
--	--	--	---	--	--	--	---



II.3.2. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

Съставен е списък на основните групи заинтересовани страни, който включва различните институции, организации и групи, които могат да имат отношение и/или да въздействат върху Стратегията, или върху които изпълнението ѝ може да окаже влияние.

Целта на този списък е да даде информация за разработване на матрица за анализ на интересите.

При изготвянето на списъка сме се ръководили от разбирането, че отношение към въздействие и/или влияние от подготовката и изпълнението на Стратегията имат следните групи:

- Представители на централната власт;
- Представители на местната власт;
- Представители на регионална власт;
- Междуправителствена организация;
- Представители на бизнеса;
- Представители на структурите на гражданското общество (СГО), в това число НПО, браншови организации, камери и т.н.;
- Представители на научни организации и образователни институции.

По конкретно, списъкът (*Приложение № 3*) на заинтересованите страни при разработването и изпълнението на *Стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България* включва следните групи:

Таблица 3. Групиране на заинтересованите страни

ГРУПА	ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ
Централна власт	<p>България</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията; ▪ Министерство на регионално развитие и благоустройство; ▪ Министерство на околната среда и водите; ▪ Министерство на вътрешните работи; ▪ Министерство на икономиката; ▪ Басейнова дирекция - Дунавски район; ▪ НК „Железопътна инфраструктура“; ▪ Агенция „Пътна инфраструктура“; ▪ ДП „Пристанищна инфраструктура“; ▪ ИА „Железопътна администрация“; ▪ ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав“; ▪ Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна



ГРУПА	ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ
	<p>администрация“.</p> <p>Румъния</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Министерството на регионалното развитие, публичната администрация и европейските фондове; ▪ Министерство на транспорта; ▪ Министерство на околната среда и изменението на климата; ▪ Министерство на икономиката; ▪ Министерство на публичните финанси; ▪ Министерство на земеделието и развитие на селските райони; ▪ Агенцията за регионално развитие на Югоизточните райони.
<p>Регионални власти</p>	<p>България</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Регионални съвети за развитие; ▪ Регионални инспекции по околна среда и водите към Министерство на околната среда и водите; ▪ Областни управители. <p>Румъния</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Агенцията за регионално развитие на Югозападните райони участват; ▪ Областни съвети.
<p>Местни власти</p>	<p>България</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Общински администрации; ▪ Общински съвети. <p>Румъния</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Окръжни администрации; ▪ Градски администрации.
<p>Междуправителствени организации</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Дунавската комисия (ДК) със седалище гр. Будапеща; ▪ Международната КОМИСИЯ за опазване на р. Дунав; ▪ Смесената българо-румънска комисия за р. Дунав; ▪ Смесената техническа комисия за проверка на техническото състояние на моста над р. Дунав между Русе и Гюргево; ▪ Съвместната българо-румънска техническа комисия за състоянието на моста на р. Дунав при Видин - Калафат
<p>Бизнес</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Спедиторски фирми; ▪ Транспортни фирми;



ГРУПА	ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Корабоплавателните компании; ▪ Железопътни оператори; ▪ Концесионери на магистрали и скоростни пътища; ▪ Концесионери на пристанища; ▪ Концесионери на жп гари.
Структури на гражданското общество (НПО)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сдружения в обществена полза; ▪ Асоциации в обществена полза; ▪ Местни инициативни групи; ▪ Браншови сдружения на бизнеса; ▪ Организации на работодатели; ▪ Търговско - промишлени палати.
Научни институции	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Научноизследователски организации; ▪ Университети.

II.3.3. АНАЛИЗ НА ИНТЕРЕСИТЕ

Анализът на интересите е реализиран, както вече бе казано, чрез метода PRES.

В анализа са включени само онези групи, които имат реални и подлежащи на мобилизиране ресурси, които биха могли да бъдат използвани в процеса на разработване и прилагане на Стратегията, както и в съответствие с интересите на групите.

Анализът се фокусира върху два ключови елемента:

а) Интересът, който имат по отношение реализирането на Стратегията,

и

б) Количеството и видове ресурси, които те могат да мобилизират, за да повлияят на резултатите ѝ.

Таблица 4. Анализ на интересите на заинтересованите страни

ГРУПА	ИНТЕРЕСИ НА ГРУПАТА КЪМ ПРОБЛЕМА	РЕСУРСИ	ПОТЕНЦИАЛ ЗА МОБИЛИЗИРАНЕ НА РЕСУРСИТЕ
Централна власт (потенциален партньор и/или целева група)	Отговаря за националните политики, политиките за регионално и местно развитие	Определя финансовите рамки	Използване на национален бюджет Използване на европейски ресурси



ГРУПА	ИНТЕРЕСИ НА ГРУПАТА КЪМ ПРОБЛЕМА	РЕСУРСИ	ПОТЕНЦИАЛ ЗА МОБИЛИЗИРАНЕ НА РЕСУРСИТЕ
Регионални власти (потенциален партньор и/или целева група)	Отговарят за стратегическите направления на регионално и областно ниво	Не разполагат с механизъм за разпределение на ресурси	Нямат бюджет
Местни власти (потенциален партньор и/или целева група)	Отговарят за местното развитие	Разполагат със средства от общинския/окръжния бюджет	Използване на общински/окръжен бюджет Използване на европейски ресурси
Междуправителствен и организации (потенциален партньор и/или целева група)	Отговорни за реализиране на секторни политики на междуправителствено ниво	Не разполагат с механизъм за разпределение на ресурси	Разполагат с механизми за привличане на ресурси в партньорство с публични власти
Бизнес (потенциален партньор, целева група) (Потенциални инвеститори)	Заинтересован от възможностите за намаляване на разходите и програми за стимулиране Заинтересовани от увеличаване на заетостта и доходите	Не отделят достатъчно средства за развитие	В зависимост от наличието на браншови организации
Структури на гражданското общество (НПО) (потенциален партньор и/или целева група)	Заинтересовани от наличието на проекти за развитие	Знание и наличие на обществени мрежи	Нисък - не разполагат със средства
Научни институции (потенциален партньор и/или целева група)	Отговарят за развитието на научните изследвания и развитието на иновации. Участват в	Нямат ресурси	Не разполага със средства, но възможности за мобилизиране на експертиза и използване на



ГРУПА	ИНТЕРЕСИ НА ГРУПАТА КЪМ ПРОБЛЕМА	РЕСУРСИ	ПОТЕНЦИАЛ ЗА МОБИЛИЗИРАНЕ НА РЕСУРСИТЕ
	<p>разработването на политики и участват в реализирането на политики.</p> <p>Отговаря за развитие на образователните програми и насочването им към придобиване на знания и умения продиктувани от нуждите на социално-икономическата среда.</p>		европейски ресурси

Групата „бизнес“ се очаква да участва активно в реализацията на Стратегията, тъй като мерките в стратегията ще се изпълняват с комбинирано финансиране от няколко източника и ще изискват мобилизация на частен капитал за реализацията им. Също така ще се разчита на организациите за повишаване информираността на предприятията в трансграничния регион за предприетите мерки и възможностите за икономическо развитие на региона и директни ползи за тях.

Представителите на тази група се разглеждат и като потенциални инвеститори по договори за публично-частни партньорства. Прилагането на модела за публично-частно партньорство следва да бъде анализирано конкретно за всеки проект при бъдещата реализация на проекти за надграждане на Стратегията, чрез анализ на приложимостта и предпроектни проучвания. В рамките на предварителните проучвания и финансово-икономически анализи следва да се установят нивата на търсене и реалната рентабилност на инвестициите.

Всяка от заинтересованите страни, включени в идентифицираните групи, може в различните етапи от реализирането на Стратегията и в съответствие с разработването и изпълнението на конкретен проект от нея, да бъде разглеждана/включена, като: партньор и/или целева група.



Таблица 5. Оценка и избор на ключови заинтересовани страни и степен на участие

Заинтересована страна	Критерии за оценка						Резултат		
	Интереси	Отношение	Власт			Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
			Ч ¹⁷	Ф ¹⁸	П ¹⁹				
Централна власт	Изгода. Разработване на политики и привличане на инвестиции за реализиране на транспортната държавни политики при реализиране на общо европейските политики по отношение използването на TEN-T мрежата, играеща ключова	3 (Стратегията допринася за постигането на стратегически цели на ниво държавна политика и политика на ЕС)	4	3	5	12	36	Да	Активно участие

¹⁷ Човешки

¹⁸ Финансови

¹⁹ Политически



Заинтересована страна	Критерии за оценка						Резултат		
	Интереси	Отношение	Власт			Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
			Ч ¹⁷	Ф ¹⁸	П ¹⁹				
	роля за осигуряването на свободното движение на пътници и товари в рамките на Европейския съюз чрез оптимизирането на мултимодалните логистични вериги, повишаването на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи, пазарни стимули и опадване на околната среда.								
Регионални власти	Провеждат	2	4	2	5	11	33	Да	Активно



Заинтересована страна	Критерии за оценка					Резултат			
	Интереси	Отношение	Власт			Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
			Ч ¹⁷	Ф ¹⁸	П ¹⁹				
	<p>държавната политика на регионално ниво, координират работата на органите на изпълнителната власт и на техните администрации на територията на региона и взаимодействието им с местната власт.</p> <p>Осигурява съответствие между националните и местните интереси, организира разработването и изпълнението на</p>	(Стратегията допълва и надгражда заложените мерки в Регионалните планове за развитие на плановите региони, както и Областните стратегии)							участие



Заинтересована страна	Критерии за оценка						Резултат		
	Интереси	Отношение	Власт			Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
			Ч ¹⁷	Ф ¹⁸	П ¹⁹				
	областни планове, стратегии и програми за регионално развитие, осъществява взаимодействие с органите на местното самоуправление и местната администрация.								



Заинтересована страна	Критерии за оценка						Резултат		
	Интереси	Отношение	Власт			Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
			Ч ¹⁷	Ф ¹⁸	П ¹⁹				
Местна власт	<p>Основен фактор при разработването и изпълнението на стратегии.</p> <p>Реализиране на политики на местните власти.</p> <p>Утвърждаване и развитие на местното самоуправление, като основна форма на местната демокрация и защита на местните интереси.</p> <p>Косвен положителен стопански резултат, създаване условия за инвестиране и</p>	3 (Стратегията допълва и надгражда заложен мерки в Планове за развитие на общините/окръзите)	4	2	5	11	33	Да	Активно участие



Заинтересована страна	Критерии за оценка					Резултат			
	Интереси	Отношение	Власт			Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
			Ч ¹⁷	Ф ¹⁸	П ¹⁹				
	др.								



Заинтересована страна	Критерии за оценка						Резултат		
	Интереси	Отношение	Власт			Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
			Ч ¹⁷	Ф ¹⁸	П ¹⁹				
Междуправителствени организации	Провеждат секторни политики на междудържавно ниво	3 (Стратегията допълва и надгражда заложените цели на организациите)	3	2	5	10	33	Да	Активно участие
Бизнес	Интерес	3	3	4	3	10	30	Да	Активно участие
Структури на гражданското общество (НПО)	Интерес. Участват в разработването на политики, стратегически документи и т.н. по отношение на устойчивото развитие, социално-икономическите	3	2	3	3	8	24	Да	Участва в консултации



Заинтересована страна	Критерии за оценка						Резултат		
	Интереси	Отношение	Власт			Влияние	Обща оценка	Необходимост от включване	Степен на участие
			Ч ¹⁷	Ф ¹⁸	П ¹⁹				
	ефекти върху обществото и съответните браншове и други сфери свързани с разработването и реализирането на Стратегията.								
Научни институции	Интерес. Участие с експертиза при разработването на национални и регионални политики и стратегически документи. Засилване на връзка наука - образование - икономика.	3	4	2	2	8	26	Да	Участва в консултации



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ
ИНВЕСТИРАМЕ ВЪВ ВАШЕТО БЪДЕЩЕ!



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО

РУМЪНИЯ - БЪЛГАРИЯ



Interreg



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Заинтересованите страни играят ключовата роля при разработването и прилагането на стратегически документи, което от своя страна превръща анализа на заинтересованите страни в жизнено важен.



II.3.4. ПЛАН ЗА ВКЛЮЧВАНЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

С разработването на плана са дефинирани технически подходи при включване на заинтересованите страни в процеса на разработване, изпълнение, управление, мониторинг, оценка и актуализация на Стратегията. Целта е да се подобри и улесни процеса по вземане на решения и да се създаде атмосфера на разбирателство с активното и навременно участие на всички страни, засегнати от Стратегията, както и други заинтересовани страни, така че да им се даде подходяща възможност да изразят мненията и опасенията си, които на свой ред биха могли да повлияят на реализирането на Стратегията. Планът е инструмент за управление на комуникацията между АДО „Дунав“, Фондация „Група за екологична инициатива и устойчиво развитие“ и заинтересованите страни от трансграничен регион Румъния-България.

Планът преследва следните основни цели:

- Да се предоставят насоки за ангажиране на заинтересованите страни, които да отговарят на стандартите на международните добри практики;
- Да се идентифицират най-ефективните методи и структури за разпространяване на информация по Стратегията и да се осигурят редовни, достъпни, прозрачни и подходящи начини за обществен дебат/консултации;
- Да се предоставят насоки на авторите на Стратегията за изграждане на дългосрочни и взаимноизгодни отношения със заинтересованите страни, основани на споделено уважение;
- Да се разработи процес за ангажиране на заинтересованите страни, който им дава възможност да влияят върху реализацията на Стратегията на етап разработване, реализиране, мониторинг, оценка и актуализация;
- Да се дефинират ролите и отговорностите за реализацията на Стратегията;
- Да се дефинират мерките за отчетност и мониторинг, чрез които да се осигури ефективността на Стратегията и периодичния ѝ преглед въз основа на направените изводи;
- Да се подпомогнат двете организации (автори на стратегията) при осигуряването и поддържането на социално одобрение за изпълнението на Стратегията, през всичките ѝ фази.

Включването на заинтересованите страни е процес без манипулация, намеса, принуда или сплашване и се опира на своевременна, съотносима, разбираема и достъпна информация. Този процес включва взаимодействия между идентифицирани групи от хора и дава на заинтересованите страни възможност да споделят опасенията и мнението си (под формата на срещи, проучвания, интервюта и/или фокус групи). Гарантира, че тази информация ще бъде взета под внимание, когато се вземат различни решения по Стратегията.



Ефективното включване на заинтересованите страни създава „социално одобрение“ за изпълнението на Стратегията и зависи от взаимното доверие, уважение и прозрачност в комуникацията между авторите на Стратегията и заинтересованите страни.

По този начин се подобрява и процесът на вземане на решения от отговорните за управление на Стратегията, както и постигането на резултати ѝ чрез:

- **Намаляване на разходите:** Ефективното ангажиране може да помогне на поддръжниците на Стратегията да избегнат редица разходи, докато липсата му може да има висока цена както по отношение на финансови средства, така и на репутация;
- **Управление на риска:** Ангажирането помага на органа за управление на Стратегията и на местните общности да идентифицират, предотвратят и смекчат екологичните и социални въздействия, които биха могли да застрашат жизнеспособността на Стратегията;
- **Изграждане и подобряване на репутацията на Стратегията:** Създаване на имидж основан на зачитане на човешките права, опазване на околната среда и устойчиво развитие.
- **Избягване на конфликти:** Отчитане и разбиране на настоящи и възникващи въпроси и проблеми, като например напрежението, предизвикано от наплива на хора, търсещи работа, и възможностите за трудова заетост и т.н.;
- **Идентифициране, мониторинг и докладване на въздействията:** Отчитане на въздействията, които Стратегията има върху заинтересованите страни, оценката им и намирането на механизми, които да адресират тези въздействия;
- **Управление на очакванията на заинтересованите страни:** Общественото консултиране на Стратегията дават възможност на двете управляващи организации, които са отговорни за реализацията на Стратегията, да са наясно с отношението и очакванията на заинтересованите страни към тях и съответно да могат да управляват тези очаквания.

Принципи за ефективно включване на заинтересованите страни

Включването на заинтересованите страни обикновено се базира на набор от принципи, които дефинират основните ценности, предопределящи взаимодействието със заинтересованите страни.

Общите принципи, основани на международните добри практики, включват:

- **Ангажираност (отговорност)** е налице тогава, когато има осъзната нужда да се разбере, ангажира и идентифицира местната общност и да се



предприемат съответните действия още на ранен етап;

- **Интегритет** се демонстрира тогава, когато заинтересованите страни са ангажирани по начин, който насърчава взаимно доверие и уважение;
- **Уважение** се създава, когато правата, културните убеждения, ценности и интереси на заинтересованите страни и съседните местни общности са взети предвид;
- **Прозрачност** има тогава, когато тревогите на местните хора биват разглеждани бързо, открито и ефективно.
- **Приобщаване** се постига, когато широкото участие се насърчава и подкрепя чрез подходящи за целта възможности;
- **Доверие** се гради чрез открит и стойностен диалог, в който се демонстрира уважение и се поддържат убежденията, ценностите и мненията на местната общност.

Методи за ангажиране на заинтересованите страни

1. SARAP (SARAR)

SARAP е призната методика за работа със заинтересовани страни от различни равнища, ангажираща техните творчески способности в решаването на проблеми при планирането и реализирането на Стратегически документи. Абревиатурата SARAP (SARAR) отразява петте най-важни принципи, върху които се базира прилагането на този метод, така че участието на заинтересованите страни да бъде динамичен и самоподдържащ се процес.

- **Самоуважение (self-esteem)**: чувство за собствената ценност като човек, както и като ценен източник на идеи;
- **Асоциативна сила/ способност за работа в екип (associative strength)**: способност за формулиране на приоритети и работа с обща цел чрез взаимно уважение, доверие и съдействие;
- **Находчивост (resourcefulness)**: способност да се представят нови решения на проблемите, както и готовност да се поемат предизвикателства и рискове;
- **Планиране на действията (action planning)**: съчетаване на критично мислене със способност за творческо прилагане на нови, ефективни и базирани на реалността планове, в които всеки участник има полезна роля;
- **Отговорност (responsibility)**: изпълнение на задълженията до приключването на Стратегията и реализирането на нейните цели.

Целите на метода SARAP са:

- ✓ да формира екип, който е мултидисциплинарен и обхваща различни йерархични равнища;
- ✓ да насърчи участниците да се поучат от собствения си опит, вместо да разчитат на външни експерти;



✓ да даде възможност на хората от общността или отделните служби да предложат различни действия.

2. Системни консултации

При провеждането на системни консултации се прилага набор от техники за подобряване на връзките между авторите на Стратегията, които са отговорни за реализирането на стратегията, преките и непреки ползватели и заинтересовани страни от реализирането Стратегията.

Основна цел на системните консултации е да се идентифицират потребностите на заинтересованите страни чрез провеждането на периодични консултации.

На етап разработване на Стратегията основният използван метод е системни консултации със заинтересованите страни чрез техника „кръгли маси“. С прилагането на метода се постигна:

- Представяне на информация за Стратегията пред голяма аудитория от заинтересовани страни;
- Да се даде възможност на групи от заинтересовани страни да изразят своите възгледи и мнение;
- Изграждане на взаимоотношения със заинтересованите страни;
- Консултиране на място в рамките на дискусиите, както и чрез попълване на анкета, за мисията и визията на Стратегията, както и предимствата за бъдещата ѝ реализация и предизвикателства пред нея.

В етапите на изпълнение, мониторинг и оценка на Стратегията, заинтересованите страни ще бъдат ангажирани с включването на техни представители в *Трансграничен комитет по наблюдение на Стратегията*.

Комитетът ще се състои от ръководители и членове. Ръководители ще бъдат заемащите ръководни длъжности в АДО „Дунав“ и Фондация „Група за екологична инициатива и устойчиво развитие“, членовете могат да бъдат:

- Оперативни екипи на АДО „Дунав“ и Фондация „Група за екологична инициатива и устойчиво развитие“;
- Представители на местни и регионални власти;
- Представители на централни власти;
- Представители на междуправителствени организации;
- Представители на други заинтересовани страни - бизнес, инвеститори, браншови организации, неправителствени организации, научни организации, университети и други.

Ангажирането на заинтересованите страни в процесите по изпълнение, мониторинг и оценка на Стратегията води до:



- По-голяма прозрачност и отчетност на Комитета;
- Подобряване на качеството на Стратегията, защото членовете на Комитета ще получават информация за различните възможни ефекти, които може да има, до която те иначе не биха имали достъп;
- Стратегията отговаря на и отразява в по-голяма степен обществения интерес;
- Подобряване на прилагането на Стратегията;
- Предвидимост на Стратегията;
- Отчитане на различни гледни точки и интереси.

Инструментите за включването на заинтересованите страни в изпълнението, управлението, мониторинга, оценката и актуализация на Стратегията могат да бъдат: подписване на Меморандум и/или Споразумения за сътрудничество, сформиранието на консултативни работни групи, обмяна на опит и други форми на неформално търсене на обратна връзка за изпълнението на Стратегията.

II.3.5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В следствие на реализираните стъпки за определяна заинтересованите страни могат да се прилагат различни стратегии за привличане на заинтересованите страни в разработването и прилагането на Стратегията, като се вземат под внимание:

- Интересите, значението и влиянието на всяка заинтересована страна;
- Необходимостта от специални усилия за приобщаване на значими заинтересовани групи, които имат ограничено влияние;
- Адекватните форми за участие.

Успешното реализиране на *Стратегията* зависи от общите усилия на публичния (управленски), бизнес (частен), междуправителствения, научния и неправителствения (НПО) сектори.

В рамките на анализа е изготвен списък (*Приложение № 3*), включващ подробни данни за включените организации в основните групи заинтересованите страни, които е необходимо да се привличат в процеса на стратегическо планиране и изпълнение, и които имат явен интерес от развитието на трансграничния регион Румъния-България.

Ефективното ангажиране на заинтересованите страни създава „социално одобрение“ за изпълнението на Стратегията и води до взаимното доверие между всички страни, участници в разработването и реализирането на Стратегията.



II.4. SWOT Анализ

SWOT анализът е традиционна техника, чиято роля е да определи и анализира силните и слабите страни на планирането, както и възможностите и заплахите, които се откриват на базата на събраната информация.

Макар и първоначално разработен за целите на фирменото планиране, този тип анализ се превърна в неразделна част от интегрираното планиране.

Настоящият SWOT анализ е изготвен като надграждане на ситуационния анализ, направен от предварителното проучване. Същевременно обаче настоящият SWOT анализ е разработен за целите на очертаване на стратегически и специфични цели в Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“. Анализът разкрива силните и слабите места на Стратегията и предимствата и заплахите на външните фактори.

Таблица 6. SWOT анализ

Силни страни:	Слаби страни:
<p>Географско положение на трансграничния регион България-Румъния;</p> <p>Разработените на ниво Европейски съюз политики, които създават предпоставка за внедряване на мерки за интермодалност в трансграничния регион Румъния-България;</p> <p>По-голям превозен капацитет, с който се характеризира интермодалният транспорт;</p> <p>Съществуващи мрежи от интермодални терминали на територията на Румъния;</p> <p>Висока гъстота на съществуващата пристанищна инфраструктура, и съответно наличие на свободен пристанищен капацитет за поемане на допълнително натоварване;</p>	<p>Липса на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура видимо от - остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране и лошо състояние на кейовете;</p> <p>България, на територията на трансграничния регион, не разполага със съоръжения, тясно специализирани за обработка и оперативно съхранение на голямотонажни контейнери;</p> <p>Липса на изградени директни оперативни (логистични) връзки между железопътния и морския транспорт;</p>



Добре изградена транспортна свързаност между съществуващата инфраструктура - железопътна мрежа и пътна инфраструктура;

Засилена координация в последните години и реализиране на съвместни българо-румънски инвестиционни проекти, които подобряват инфраструктурната свързаност между двете държави;

Ръстът на инвестиционните разходи в пристанище Русе - видимо от нарастващото търсене на конкурентни транспортно-обслужващи услуги и на нарастващата ползваемост на речния транспорт;

Висока степен на хармонизация на националните стратегически документи в националното законодателство на България с установените с европейските стратегически документи политики и съответстващите им изисквания, регламентирани с европейските нормативни актове.

Липса на практическо познание относно различните модели за изграждане и управление на интермодални терминали;

Слаба координация между субектите (национални, регионални, местни институции, пристанищни власти), участващи в управлението на транспортната инфраструктура;

Липса на обща стратегия и/или генерален транспортен план (MasterPlan) за трансграничния регион за развитие на интермодалния транспорт;

Липса на политика за привличане на инвестиции и концесиониране на съществуващата пристанищна и летищна инфраструктура;

Различна - смесена собственост на пристанищната инфраструктура на част от пристанищните терминали - сграден фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения;

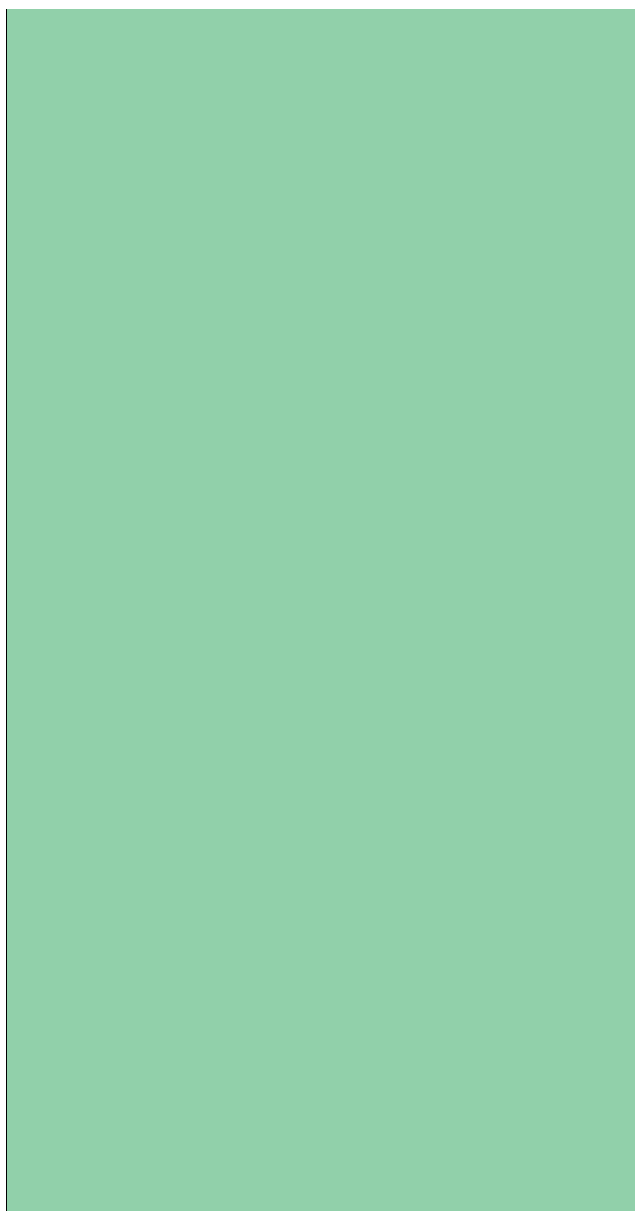
Не добра интеграция на железопътната мрежа в европейската железопътна мрежа;

Забавяне изпълнението на Националния план на Република България за внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик;

Нефункциониране на жп терминали в мултимодалните транспортни точки;

Слабо развити съоръжения за контрол върху замърсяването;

Изискванията касаещи мултимодалния транспорт, определени в стратегическите и нормативни европейски актове са регламентирани



в множество актове от националното ни законодателство, при това от най различна степен, което затруднява тяхното практическо прилагане при евентуално осъществяване на проекти развитие на мултимодални терминали и логистични вериги.

Определените в стратегическите документи изисквания за: достъпност до транспортната мрежа, оптимизиране на използването на съществуващата пътна инфраструктура и развиване потенциалът ѝ за преразпределение към други видове транспорт, включително и към по-широко използване на обществен транспорт с по-висока енергийна ефективност, както и пътната безопасност и безопасността на транспортната инфраструктура, както и тези, касаещи инфраструктурата за алтернативни горива, като предпоставка за опазване на околната среда, установени с европейските стратегическите документи и нормативни актове са нормативно регламентирани само по отношение на планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии.

Възможности:

Съществуващите мрежи от интермодални терминали на територията на Румъния са предпоставка за споделяне на добри практики за тяхното цялостното развитие в региона;

Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортните услуги в региона;

Заплахи:

Наличната транспортна мрежа не осигурява добра свързаност между двете държави, липса на лесен достъп на пограничните райони до коридорите TEN-T и главните национални коридори;

Намаляване на конкурентоспособността на развитието на железопътния



Повишаване на ангажираността на бизнеса и широката общественост в усилията за изграждане на TEN-T мрежата;

Подобряване управлението на корабоплаването по река Дунав;

Повишаване на дейностите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории, видимо от тенденции за концесиониране на пристанищата и либерализация на пристанищните услуги;

Намаляване на темповете на нарастване на пътническите превози с автомобилен транспорт - шанс за развитие на пътническата превозна дейност с железопътен транспорт, като транспортът, отнасящ се „най-дружелюбно“ към околната среда и климата;

Развитие и модернизация на пътната инфраструктура, и изграждане на интермодални терминали, като начин да се преодолеят социално-икономическите различия на национално, но и на трансгранично ниво;

Интермодалността като механизъм за подобряване състоянието на сухопътния транспорт (автомобилен и железопътен), за подобряване на трафика и използването на екологично съобразните начини на придвижване.

транспорт, поради недоброто състояние на железопътните трасета, недостатъчна товароносимост, както и остарял вагонен и машинен парк;

Общата тенденция на плавно намаляване в количеството на обработените товари в българските речни пристанища;

Интермодалните превози са рентабилни на дълги разстояния и е известно - тенденцията в Европа е повечето от превозите на стоки да се извършват на кратки разстояния - около 57% от превозваните стоки се движат в радиус от 50 км;

Превозените товари в контейнери и суапове по жп мрежата в България намаляват с 50% за периода 2007-2016 г., а в Румъния - с 40%, което е сериозна пречка пред подобряването на интермодалната транспортна структура в двете целеви държави.

Разгледани от гледна точка на целите на стратегията **силните страни** са свързани с географско положение на трансграничния регион България-Румъния. Стратегията се основава изцяло върху наличните ресурси свързани с това географско положение - минаващите от тук коридори на TEN-T мрежата, както и произтичащите от това инвеститорски и транспортни интереси. В същото време **огромен ресурс** за реализирането на стратегията са разработените на ниво Европейски съюз политики, които създават **предпоставка** за внедряване на мерки за интермодалност в трансграничния регион Румъния-България. Същевременно през дейностите на стратегията тези политики следва да се използват като ресурс за популяризирането на



интермодалния транспорт и в трансформирането им в част от националните политики.

Високата степен на хармонизация на националните стратегически документи и в националното законодателство с установените европейски стратегически документи, политики и съответстващите им изисквания, регламентирани с европейските нормативни актове е силна страна, тъй като предполага ясно фокусиране на бъдещите политики, към отстраняване на пропуските и разработването на планове за тяхното прилагане.

От своя страна високата гъстота на съществуващата пристанищна инфраструктура, като предпоставка за наличие на свободен пристанищен капацитет за поемане на допълнително натоварване, създава ресурс за привличане на инвеститорски интерес и за истинско приоритизиране на политиката по изграждане на интермодални възли, в сравнение с друг тип транспортна политика.

Слабите страни са свързани с липса на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната инфраструктура, което е видимо от остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране и лошо състояние на кейовете. От гледна точка на стратегията това означава потенциален проблем, свързан с поставянето на интермодалните връзки на дневния ред на общините и привличане на бизнес и инвеститорски интереси.

Същевременно липсата на изградени директни оперативни (логистични) връзки между железопътния и морския транспорт, отлагат във времето фокусът на местните и национални политики от започване на изграждане на интермодални центрове.

Липсата на практическо познание (от страна на различните местни, регионални и национални институции) относно различните модели за изграждане и управление на интермодални терминали, изисква Стратегията да започне изпълнението на своите дейности с основно ограмотяване и образователни дейности, преди изпълнението на своите цели. Същевременно обаче, запознаването с тези практики в рамките на предварителното проучване е силна страна на бъдещото изпълнение на целите на Стратегията.

Същевременно идентифицирана слаба страна е координацията между субектите (национални, регионални, местни институции, пристанищни власти), участващи в управлението на транспортната инфраструктура, което би затруднило силно реализирането на целите на стратегията.

В този смисъл е и фактът, че се наблюдава различна - смесена собственост на пристанищната инфраструктура на част от пристанищните терминали - сграден фонд, складови съоръжения, претоварните и транспортните съоръжения, което допълнително усложнява нужната



координация, при реализирането на стратегията.

Липсата на обща стратегия и/или генерален транспортен план (MasterPlan) за трансграничния регион за развитие на интермодалния транспорт, означава затруднение при определянето на ясни приоритети и етапи за реализирането на Стратегията, което поражда необходимост от допълнителни усилия за координация на съществуващите транспортни политики и стратегии с настоящата Стратегия.

Същевременно изискванията, касаещи мултимодалния транспорт, определени в стратегическите и нормативни европейски актове, са регламентирани в множество актове от националното законодателство на двете държави, при това от най-различна степен, което затруднява тяхното практическо прилагане при евентуално осъществяване на проекти развитие на мултимодални терминали и логистични вериги.

Липсващата политика за привличане на инвестиции и концесиониране на съществуващата пристанищна и летищна инфраструктура, също се отчита като слаба страна, тъй като на практика е необходимо създаването на такава, без това да е основен фокус на настоящата Стратегия. В този смисъл е идентифицираният проблем за забавяне изпълнението на Националния план на Република България за внедряване на Европейската система за управление на железопътния трафик.

Определените в стратегическите документи изисквания за: достъпност до транспортната мрежа, оптимизиране на използването на съществуващата пътна инфраструктура и развиване потенциалът ѝ за преразпределение към други видове транспорт, включително и към по-широко използване на обществен транспорт с по-висока енергийна ефективност, както и пътната безопасност и безопасността на транспортната инфраструктура, както и тези, касаещи инфраструктурата за алтернативни горива, като предпоставка за опазване на околната среда, установени с европейските стратегическите документи и нормативни актове, са нормативно регламентирани само по отношение на планиране и проектиране на комуникационно-транспортните системи на урбанизираните територии. Тоест ако се спази препоръката на предварителното проучване, интермодалните терминали да се изграждат извън населените места, то е необходимо разработването на нови регламенти, касаещи неурбанизираните територии.

По отношение на **възможностите**, съобразно целите на Стратегията, те са свързани с повишаване на ангажираността на бизнеса и широката общественост в усилията за изграждане на TEN-T мрежата, през предвидените в Стратегията дейности. В следствие на координиращата и законодателна активност би се постигнало повишаване на дейностите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории,



свързано със създаването на предпоставки, за оползотворяване на тенденциите за концесиониране на пристанищата и либерализация на пристанищните услуги.

Като цялостна възможност е да се развие и модернизира пътната инфраструктура, и да се изградят интермодални терминали, като начин да се преодолеят социално-икономическите различия на национално, но и на трансгранично ниво. По този начин да се повишат ефективността и конкурентоспособността на транспортните услуги в региона.

Основните **заплахи** пред реализирането на стратегията са свързани с факта, че наличната транспортна мрежа не осигурява добра свързаност между двете държави, и липсва лесен достъп на пограничните райони до коридорите TEN-T и главните национални коридори. В този смисъл изграждането на интермодални възли би било възпрепятствано от независещи от Стратегията обективни фактори - липса на средства за подобряване на тази свързаност, не висок приоритет на тези дейности в политическия дневен ред на двете държави, липса на координирана политика (на национално, регионално, местно ниво) и други.

Общата тенденция на плавно намаляване в количеството на обработените товари в българските речни пристанища е сериозна заплаха за реализирането целите на Стратегията, тъй като ако тази тенденция се запази, изграждането на интермодални възли би се оказало финансово и икономически неизгодна политика, което би го поставило назад в политическия дневен ред.

III. ПРИОРИТЕТИ, ВИЗИЯ, МИСИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

В исторически план, усилията на ЕС за развитие на интермодалния транспорт датират от началото на 90-те години на миналия век, когато тогавашните 12 страни-членки решават да въведат такава инфраструктурна политика на общностно равнище, която да подпомогне функционирането на вътрешния пазар на ЕС чрез непрекъснати и ефективни мрежи в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите. Близо 20 години след старта на концепцията за интермодален транспорт могат да се отчетат редица постижения, но и още много предизвикателства продължават да отдалечават реалната транспортна инфраструктура на ЕС от визията ѝ като конкурентоспособна система, която повишава мобилността, намалява емисиите и допринася за растежа и заетостта (Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство 2050).

Възникването на политиката за развитие на TEN-T през 1996 г. се породило от несъответствието на националните инфраструктури на страните-членки на ЕС с нуждите на неговия вътрешен пазар, в резултат на което се създава

Генерален план за свързване на националните мрежи на всички видове транспорт в условията на оперативна съвместимост. В следствие, политическите намерения и практически решения към все по-доброто развитие на европейската TEN-T мрежа се обединяват в първата Бяла книга за транспорта. От нейното публикуване през 2001 г. до 2011 г., когато Бялата книга се актуализира съобразно постигнатите резултати и неудовлетворените потребности, се извършва огромна промяна в различните аспекти на транспорта. С новата европейска политика финансирането за транспорта от страна на ЕС се увеличава три пъти до 26 млрд. евро за периода 2014-2020 г. и в същото време се пренасочва към точно определена централна и разширена мрежа. Измежду постигнатите резултати са: осъществено по-нататъшно отваряне на пазара във въздушния, автомобилния и отчасти в железопътния транспорт; успешно стартиране на „Единното европейско небе“; сигурността и безопасността на всички видове транспорт се повишиха; бяха приети нови правилници за условията на труд в сектора и за правата на пътниците; трансевропейските транспортни мрежи (финансирани от програмата TEN-T, структурните фондове и кохезионния фонд) допринесоха за териториалното сближаване и изграждането на високоскоростни железопътни линии; международните връзки и сътрудничество бяха заздравени; много беше направено и за подобряването на екологичните показатели на транспорта. Тези постижения, обаче, не успяха да рефлектират върху свързаността на транспортната инфраструктура между източната и западната част на ЕС, като първата продължава да се развива неравномерно и колебливо, а това налага навременни, устойчиви и ефективни мерки за нейното уеднаквяване.

Транспортните системи на България и Румъния продължават да заемат последни места в европейски класации по свързаност, мобилност и интермодалност, въпреки извършения напредък на двете страни в тази посока след присъединяването им към ЕС през 2007 г. и въпреки високата степен на хармонизация на националните стратегически документи с европейските релевантни политики и нормативни актове. Двете страни споделят обща речна граница, която е обект на европейски транспортни политики и действия, тъй като е част от централната транспортна мрежа на ЕС - коридор 7 „Рейн - Майн - Дунав“. От устройствена гледна точка, трансграничната територия осигурява възможност за достъп по въздух, суша, река и море, свързвайки Централния петоъгълник на Европейския съюз с Азия. За да може да се използва географското разположение са необходими инвестиции за довършване на 4-ти коридор, обезпечаваш връзката в европейското пространство между Виена на запад и Истанбул на изток, с продължение по мрежата ТРАСЕКА към Грузия и Азербайджан и на отсечката от 9-ти коридор, която свързва общо севера и юга на европейското пространство и конкретно Румъния, България и Гърция. Високият модален потенциал на трансграничен регион Румъния-България го



превръща в територия с благоприятни условия за развитие на интермодалния транспорт и на синергията между видовете начини за придвижване. Като основен проблем на целевия регион е идентифициран, че наличната транспортна мрежа не осигурява достатъчно добра свързаност между двете страни, нито лесен достъп на пограничните райони до коридорите TEN-T и главните национални коридори. В предварителното проучване по настоящия проект са детайлизирани, а в други тематични разработки по Стратегията, както и в SWOT анализа, са обобщени още редица дефицити на интермодалната транспортна инфраструктура в региона. Всичко това, налага необходимостта от навременни действия и подкрепа както на публичните власти, така и на всички заинтересовани страни, участващи в започналия процес по повишаване свързаността и мобилността на целевия регион при съобразяване с определената от ЕС времева (до 2050 г.), тематична (ефикасност/икономика, околна среда (зелена мобилност, качество на живот, свързаност, сигурност) и целева рамка (60% намаление на емисиите). С настоящата Стратегия, АДО „Дунав“ и ФГЕИУР си поставят за цел да допринесат за планирането, разработването и координирането на трансгранични транспортни системи за по-добри връзки с TEN-T мрежата в трансграничния регион. С други думи казано, да фокусират общественото внимание, публичните усилия, инвестиционните потоци, да повишат уменията и знанията на човешките ресурси в региона за по-добра мобилност и свързаност и да съдействат за създаване на по-благоприятна нормативна и технологична среда, която да насърчи и улесни модернизацията на интермодалната инфраструктура в трансграничния регион и свързаните с нея услуги.

Изготвянето на стратегическата рамка за подобряване на TEN-T мрежата се подпомогна от структура от източници, конструирана съобразно нивата на публично планиране, чиито политики формират стратегическата база, на която Стратегията стъпва. Целта е да се постигне съответствие и взаимодействие с европейските, националните, регионалните, областните/окръжните и общински стратегически документи, свързани с транспортната инфраструктура и развитие на TEN-T мрежата. Стратегическата рамка е разработена по начин, който подпомага изпълнението на предложения, в Предварителното проучване, Вариант 3 за изграждане на интермодални връзки/възли в рамките на трансграничния регион Румъния-България. В този вариант са включени обекти на три нива:

- Интермодални възли/връзки, включени в обхвата на основната TEN-T мрежа;
- Интермодални възли/връзки, включени в обхвата на разширената TEN-T мрежа;
- Интермодални възли/връзки - регионално ниво, определени, съобразно



разработеният модел на териториалното развитие на трансграничния регион Румъния-България.

Съгласно избрания вариант 3, се предвижда изграждане на: (1) Нови мостове между Силистра/Кълъраш, Никопол/Турну Мъгуреле, Орхово/Бекет, Русе/Гюргево; (2) Интермодални терминали и/или точки за модален трансфер в Румъния: Калафат, Гюргево, Констанца (ориентирани приоритетно към товарния транспорт) и Корабия, Турну Мъгуреле, Олтеница, Кълъраш (ориентирани към туристическите потоци). В България се запазва броят на предвидените интермодални терминали за изграждане: Видин, Русе и Горна Оряховица. Вариант 3 е избран като най-добър от гледна точка на инфраструктурна обезпеченост, икономически и социални ползи за населението, неговия принос за достигане на 60% намаление на емисиите през 2050 г. Чрез този вариант се постига най-добра свързаност в трансграничния регион, включително се преодолява и изолацията на вътрешната част на региона. Предимство е възможността за подобряване свързаността между двойки градове, разположени от двете страни на река Дунав.

След синтезиране на ключовите фактологически, нормативни и инвестиционни постановки при планиране на стратегическата рамка на Стратегията, се пристъпи към очертаване на нейните параметри - а именно, дефиниране на визия и мисия на Стратегията, които да адресират конкурентните предимства на целевия регион и същевременно да предоставят възможности за преодоляване на идентифицираните му слабости.

Визията и мисията бяха определени след провеждане на широка обществена и експертна дискусия, като целта на включване на заинтересованите страни още на този етап бе да се изберат визия и мисия, които в максимална степен да обединят различните виждания при спазване принципите, заложи в Методологията за стратегическо планиране на Република България. Поради отсъствие на аналогичен документ в системата от стратегически и планови документи на Румъния, екипът се фокусира основно върху българския.

Общата стратегическа рамка, в контекста на която са дефинирани визията и мисията на Стратегията, е:

<p>ЕС (2050)</p>	<p><i>Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство</i></p>	<p>Интегрирана, устойчива и ефективна TEN-T мрежа за мобилност</p>
------------------	--	--



Макрорегионално ниво - р. Дунав	<i>Стратегия за развитие на Дунавския регион</i>	Създаване на връзки в рамките на региона на река Дунав и с останалата част от Европа от гледна точка на инфраструктура, системи и хора
Трансграничен регион Румъния-България (2045)	<i>Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България</i>	Създаване на връзки между местата и хората за създаване на конкурентоспособна територия в една ценна природна и културна рамка
Национално ниво (България 2030)	<i>Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.</i>	Ефикасен (с минимални разходи), ефективен (с максимални ползи) и устойчив (с минимални външни влияния) транспорт
Национално ниво (Румъния 2030)	<i>Общ устройствен план на Румъния</i>	Няма конкретно дефинирана визия, но поставя силен акцент върху развитието на интермодалния транспорт, от гледна точка на икономическо развитие, ефективност, безопасност и устойчивост

III.1. Визия

Визията на Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на интермодалните възли в трансграничния регион е изготвена и дефинирана съблюдавайки основните принципи, залегнали както в Методологията за стратегическо планиране на Република България, така и в добрите практики за изработване на стратегически документи на европейско ниво.

Визията предлага сценарий за желано състояние на интермодалния транспорт в трансграничния регион, който преодолява слабите страни и усилва силните, така че да се оптимизира свързаността на района с TEN-T мрежата. Тя дава отговор на въпроса, как искаме да видим трансграничния регион след определения времеви хоризонт, а именно 2050 г.



След провеждане на широка обществена консултация с различните групи заинтересовани страни, дефинираната Визия за реализиране на Стратегията е:

Устойчиво развити интермодални възли за по-добре свързан трансграничен регион Румъния-България с TEN-T мрежата, където зеленото, ефективно и безопасно придвижване на хора и стоки е превърнато в мисия за всеки

Избраната визия обединява ключовите виждания на различните участници в транспортната система и местната общност за визия за развитие на TEN-T мрежата в трансграничния регион. Тя включва също така перспективата за постигане на промяна в посока широко участие и обществена ангажираност. Тази визия прави илюстрация на бъдещо желано състояние, което се постига чрез споделено участие на всички заинтересовани лица. В този смисъл, визията отива отвъд политиките за транспортна достъпност и свързаност, като налага по-интегриран подход за търсене и реализиране на връзката между транспорт и благоденствие.

III.2. Мисия

Мисията на АДО „Дунав“ и Фондация „Група за екологична инициатива за устойчиво развитие“ за постигане на визията на Стратегията следва внимателно да балансира между реалистичния и желания принос на двете организации в постигане на целите на Стратегията. Тя е съобразена с правомощията и възможностите за подкрепа на двете партньорски организации в реализацията на транспортни решения и инфраструктурни подобрения. АДО „Дунав“ и ФГЕИУР изпълняват проактивна роля в подобряване качеството на изпълнение на определени публични политики - подпомагат работата на местни власти, бизнеса, НПО, научни институти чрез повишаване на информираност, знания, капацитет; улесняват диалога между заинтересованите страни; инициират партньорски и застъпнически проекти и събития в полза на преследвани публични цели. В този смисъл двете организации изпълняват функция на фасилитатори на протичащи социално-икономически процеси в трансграничния регион, като в конкретния случай задават посоката на подобряване на достъпността и свързаността на трансграничния регион с TEN-T мрежата, и най-важното - осигуряват и поддържат участието на всички заинтересовани страни в свързаните с това процеси.

На база на очертаните специфики на контекста и възможностите на двете организации да влияят върху оптимизацията на интермодалния



транспорт в региона е дефинирана следната мисия в изпълнението на Стратегията:

Успешно да модерирате процесите, подобряващи планирането, развитието и координирането на развитието на интермодалните възли за осигуряване на ефективна свързаност на трансграничния регион Румъния-България с TEN-T мрежата

Дефинираната мисия проектира лидерската роля на двете неправителствени организации в реализацията както на публичните политики и мерки, така и на частните (развитието на интермодални възли не може да се осъществи без намесата на частни предприемачи), за подобряване достъпността и свързаността на региона с TEN-T мрежата. Съответно тази мисия разширява ангажиментите и функциите на двете неправителствени организации да подпомагат институциите в етапите на публично управление и да предлагат модели на взаимодействие в търсене на обществен консенсус, като определя лидерската им роля при развитието на интермодалните системи и TEN-T мрежата в полза на повишаване на свързаността на трансграничния регион Румъния-България.

III.3. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ

В програмния период 2014-2020 г. ЕС променя значително своето виждане и политика в развитието на Трансевропейските коридори. Мобилизира се по-голям финансов ресурс, транспортната мрежа се структурира в две нива (основна и разширена) и се дефинират нови цели, насочени към сближаване, ефикасност, устойчивост и увеличаване на ползите на TEN-T мрежата за нейните потребители. Нововъведените подходи за развитие на транспорта обосновават необходимостта от разработване и приемане на такава целева стратегическа рамка за трансграничен регион Румъния-България, която да обедини и предложи интегрирани и иновативни решения за подобряване на свързаността в отговор на новите политики на ЕС, на потенциала и съвременните нужди на региона за икономически конкурентна и чиста екологична среда. „Проблемите в региона са свързани най-вече с липсата на координирано планиране, финансиране и осъществяване. Съществуващите междуправителствени органи се нуждаят от подкрепа за постигането на достатъчно на брой конкретни резултати. Тъй като мобилността и достъпността изискват големи инвестиции, е важно всичко да се планира, така че тези инвестиции да се използват в пълния им потенциал (например съвместни инвестиции, планирани в транснационален мащаб, със споделени разходи и ползи)“.



Добре известен факт е, че инвестициите в транспортната инфраструктура оказват положителен ефект върху икономическия растеж, създават благосъстояние и нови работни места, улесняват търговията, географската достъпност и мобилността на гражданите. Затова и надпреварата за устойчива мобилност се води в световен мащаб. Транспортният сектор на ЕС е изправен пред растяща конкуренция в бързо развиващите се световни транспортни пазари. „Много европейски предприятия са световни лидери в инфраструктурата, логистиката, системите за управление на трафика и производството на транспортно оборудване, но сега, когато други региони в света започват мащабни, амбициозни инвестиционни програми за модернизиране на транспорта и инфраструктурата, жизнено важно е европейският транспорт да продължи да се развива и да инвестира, за да запази конкурентното си положение“. Инфраструктурата трябва да се планира, така че да се увеличи максимално положителното влияние върху икономическия растеж и да се сведат до минимум отрицателните последици за околната среда. Мултимодалните възли и платформите за трансбордиране трябва да изпълняват все по-значима роля не само от гледна точка на достъпността, но и като оптимални места за концентриране на бизнеса и промишлеността. Ако не бъдат предприети никакви действия, транспортът ще остане почти изцяло зависим от нефта и особено уязвим от два мощни фактора: увеличаващия се дисбаланс между световното търсене и предлагане на нефт и необходимостта от намаляване на емисиите на парникови газове. В този смисъл, съгласуваността на трансгранично и международно равнище е особено важна. Ситуация, при която например една държава-членка решава да инвестира само в електромобили, докато друга държава-членка – само в биогорива, ще обезсмисли концепцията за свободно пътуване през Европа.

Както беше разгледано в по-големи детайли в предходните части на Стратегията, целите на ЕС за развитие на видовете транспорт до 2050 г. включват интервенции за премахване на конвенционалните горива в автомобилния сектор, за доминирано използване на устойчиви горива с ниски въглеродни емисии в корабоплаването и авиацията, за изравнен, по степен на натоварване, дял на железопътния и воден транспорт с този на автомобилния. Кумулативното постигане на отделните транспортни цели трябва да доведе до намаляване на емисиите от транспорта с 60%. Целта е да се създаде единно европейско транспортно пространство с по-голяма конкуренция и напълно интегрирана транспортна мрежа, която свързва различните видове транспорт и дава възможност за промяна в транспортните схеми за пътници и товари. Структурните промени в транспорта могат да подобрят качеството на живот и на околната среда, като същевременно запазят свободата на пътуване на хората и конкурентоспособността на промишлеността на ЕС. В съответствие с водещата инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“,



създадена в рамките на стратегията „Европа 2020“, основната цел на европейската транспортна политика е да подпомогне установяването на система, която предлага висококачествени услуги за мобилност, като същевременно използва по-малко ресурси. На практика транспортът трябва да използва по-малко енергия, по-екологично чиста енергия и по-добре да експлоатира една модерна инфраструктура, като същевременно се запази балансът между икономическите, социалните и екологичните съображения.

В контекста на обобщената дотук нова визия на ЕС за развитие на интермодалния транспорт до 2030 г. партньорите АДО „Дунав“ и ФГЕИУР обединяват усилия, за да отговорят на идентифицираните потребности и да намерят общ подход за справяне с проблемите. Така, настоящата целева рамка на Стратегията е проектирана върху широк спектър от цели, които кореспондират с цели на други тематични стратегически и планови документи, измежду които:

(1) ЕС - Бялата книга на ЕС и пътната карта за нейната реализация поставят следните цели за развитието на конкурентоспособна и ефективна транспортна система с 60% намалени емисии: (а) Развиване и внедряване на устойчиви горива и системи за задвижване; (б) Оптимизиране на работата на мултимодални логистични вериги; (в) Повишаване на ефективността на използването на транспорта и инфраструктурата с информационни системи и пазарни стимули.

(2) Стратегия за развитие на Дунавския регион, Стълб „Създаване на връзки за региона на река Дунав“ - основната цел е подобряване на възможностите за създаване на връзки в рамките на региона на река Дунав и с останалата част от Европа от гледна точка на инфраструктура, системи и хора. Стълбът набляга на три приоритетни области: 1) Подобряване на мобилността и мултимодалността (с обхващане на шосейните, железопътните и въздушните връзки и вътрешните водни пътища); 2) Насърчаване на по-широкото използване на енергия от по-устойчиви източници (с обхващане на енергийната инфраструктура, пазарите и чистата енергия) и 3) Насърчаване на дейности в областта на културата и туризма, както и на преките контакти между хората.

(3) Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България: (а) Развитие на свързаността в подкрепа на устойчиво полицентрично териториално развитие; (б) Повишаване на привлекателността на публичното пространство и осигуряване на комунални услуги и услуги от общ интерес за местните жители и туристите; (в) Укрепване на мрежата от културни и природни ценности и нейното свързване с подобни мрежи в региона на река Дунав и Черно море; (г) Развитие на институционалния капацитет за сътрудничество за засилване на икономическото, социалното и териториалното сближаване

(4) Програма Interreg V-A Румъния-България: Специфична цел 1.1



„Подобряване на планирането, разработването и координирането на трансгранични транспортни системи за по-добри връзки с транспортна мрежа TEN-T“.

(5) Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. (България): (а) Повишаване на конкурентоспособността и ефективността на транспортния сектор; (б) Подобряване на транспортната свързаност и достъпност; (в) Ограничаване на отрицателните ефекти от развитие на транспортния сектор.

(6) Общ устройствен план на Румъния: (а) Ползите от инвестициите в транспорта трябва да надвишават свързаните с тях разходи; (б) Развитието на устойчивите видове транспорт - железопътен, автобусен и речен/морски - които са по-енергийно ефективни и генерират по-ниски емисии, следва да се приоритизира; (в) Инвестициите в транспорта трябва да водят до по-безопасна транспортна система; (г) Транспортните инвестиции трябва да минимизират отрицателното въздействие върху физическата среда; (д) Транспортната система трябва да бъде конфигурирана, така че да позволява икономическото развитие както на национално, така и на регионално равнище.

Освен целенасочено дефиниране на стратегическите цели на Стратегията в съответствие с техни аналози в горе-изредените политики и документи на ключовите йерархични нива на публичното управление, при формулиране на целите и приоритетите се спазваха и следните принципни постановки:

- Отражават методологическите изисквания за добре формулирани цели;
- Насоченост към постигане на визията на Стратегията;
- Покриване на икономическите, екологичните и социални аспекти на развитието на транспортната система;
- Обхващат всички видове транспорт и взаимодействието между тях;
- Съответствие с приоритетите и изискванията, заложиени в Предварителните условия на Европейската комисия за усвояване на европейските фондове в периода 2014-2020 г., както и в регламентите за Трансевропейската транспортна мрежа;
- Адресират приложимите тематични предварителни условия, поети като ангажимент в Споразуменията за партньорство на България и Румъния.

От проучените стратегически документи, цитирани по-горе, в комбинация със SWOT анализа на Стратегията, биха могли да се направят следните изводи и тенденции, които формират съдържателната база на стратегическите цели, приоритети и план (представен в следващия раздел) на Стратегията:

- Подобряването на транспортната достъпност и свързаност е стратегически приоритет на всички транспортни политики, който среща пълно съответствие с



потребностите на трансграничен регион Румъния-България;

- Интер- и мултимодалността в транспорта е бъдещата посока на неговото развитие. Трансграничен регион Румъния-България е територия, която в максимална степен благоприятства реализацията на тази политика - налични са инфраструктурни активи с различна степен на развитост от сухоземен, речен, морски, жп и въздушен транспорт;
- Обръщане на фокуса от единствена транспортна инфраструктура към интегрирано развитие на транспортните функции с други елементи на средата - най-вече с околна среда и безопасност. Търсеният баланс между повишената конкурентоспособност на транспорта и по-чистата и безопасна околна среда е ключово предизвикателство на всички транспортни политики;
- Намаляване на публичните ресурси за транспортна модернизация за сметка на стимулирано насърчаване на частни инвестиции в изграждането и поддържането на мултимодални терминали при спазване на пазарни условия за това.

Така, първоначалният вариант на стратегически цели и приоритети на Стратегията придоби следната конфигурация:

Стратегическа цел 1: Превръщане на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в надежден партньор за реализиране на интермодални транспортни политики

Приоритет 1.1: Координиране планирането и изпълнението на инициативи, свързани с разработване и прилагане на интегрирани транспортни политики за развитие на интермодалността в трансграничния регион

Приоритет 1.2: Развитие на междурегионално и транснационално сътрудничество по протежението на транспортните коридори от TEN-T мрежата, преминаващи през трансграничния регион Румъния-България

Стратегическа цел 2: Осъществяване на подкрепа за планиране и развитие на интермодални решения, които да целят подпомагането на реализацията на интегрирани транспортни системи от TEN-T мрежата

Приоритет 2.1: Повишаване на капацитета на участващите страни в оптимизацията на интермодалната транспортна мрежа и в предоставянето на свързаните с нея услуги

Приоритет 2.2: Повишаване ролята на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в осигуряването на експертна подкрепа на местните публични и бизнес институции, участващи в разширяването и модернизирването на интермодалната транспортна инфраструктура

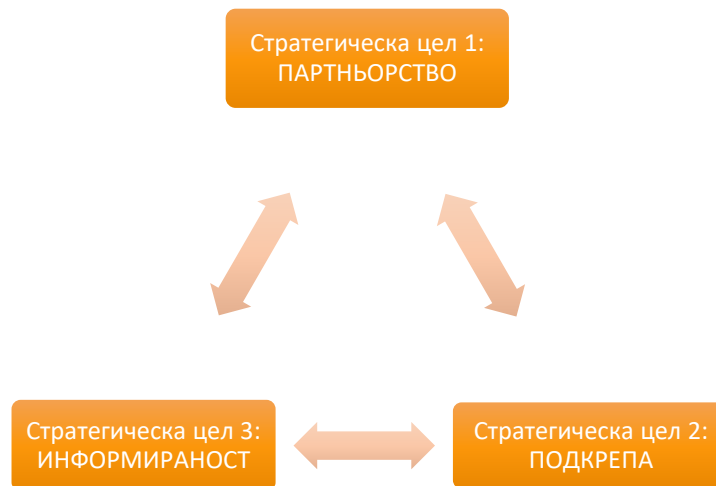


Стратегическа цел 3: Популяризиране на целите и насърчаване ползването на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България

Приоритет 3.1: Повишаване на осведомеността в подкрепа на интегрираното и устойчиво развитие на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България

Приоритет 3.2: Насърчаване ориентацията на реални и потенциални потребители на транспортни услуги към интермодалния транспорт

Най-общо, трите стратегически цели, насочени към развитието на интермодалния транспорт и подобряване на свързаността с TEN-T мрежата, могат да се обобщят по следния начин:



Трите цели са взаимноподкрепящи се, но всяка една от тях преследва конкретни и открояващи се, един от друг, резултати, които кумулативно допринасят за осъществяването на визията и мисията на Стратегията.

Основният фокус на Стратегическа цел 1 попада върху изграждането на партньорства между АДО „Дунав“, ФГЕИУР, публични органи и частни компании, които имат намерения и/или вече реализират такива за развитие на мултимодални терминали от основната и разширена TEN-T мрежа в трансграничен регион Румъния-България. Целта е АДО „Дунав“ и ФГЕИУР да се превърнат в надеждни партньори и своеобразен ресурсен център, който да оказва подкрепа и консултации на всички преминаващи по пътя на интеграция на трансграничната транспортна мрежа. Изграждането на основните за партньорство се планира да се реализират в две приоритетни посоки:

(1) Координиране от страна на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР на процесите, свързани с планиране, разработване и прилагане на интегрирани транспортни политики за развитие на интермодалността в трансграничния регион. Тази



роля на двете организации е присъща за тяхната дейност и опит; изисква активно участие в дискусиите и инициативите, свързани с реализацията на транспортни проекти. Често това участие следва да бъде провокирано и организирано от самите тях, в случаите когато има необходимост от медиаторска намеса за изясняване на спорни моменти в етапите от публичното управление на транспортните политики или от застъпничество за определени промени в различни политики и нормативна рамка, съпътстващи развитието на интермодалния транспорт;

(2) Инициране и/или активно участие на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в изграждане и поддържане на междурегионално и транснационално сътрудничество със сходни организации, функциониращи по протежението на транспортните коридори от TEN-T мрежата, преминаващи през трансграничния регион Румъния-България. Всички институционални усилия са насочени към обединяване на интереси, ползи, ресурси и т.н. за постигане на общ напредък в транспорта, чиито директни и индиректни ефекти засягат различни икономически и обществени сектори. Редица европейски документи и институции насърчават изграждането на транснационални мрежи в транспорта, чиито членове се обединяват под общата цел - създаване на нова, модерна инфраструктура, и отговаряща на потребностите за ефективен, екологосъобразен и безопасен транспорт на хора и стоки. В условията на ограничени публични ресурси, изграждането на мултимодални терминали не би било възможно без намесата на частни капитали и ноу-хау. Точно тук, АДО „Дунав“ и ФГЕИУР фокусират усилия и ресурси за свързване на частни, неправителствени и публични интереси в модернизиранието на транспортната инфраструктура по поречието на р. Дунав.

Факт е, че вътрешноводните канали са често предпочитан търговски транспорт за насърчаване при планирането на устойчиви транспортни политики. Европейският парламент (ЕП) подчертава необходимостта от полагането на значителни усилия за укрепване на вътрешните водни пътища като приоритет на стратегията на ЕС за устойчив транспорт. Предвид факта, че въздействието на вътрешното корабоплаване върху околната среда е относително слабо (при него се отделя 3.5 пъти по-малко CO₂ на тонкилометър в сравнение с камионите), то е много важен вид транспорт. Обединени чрез канала Майн–Дунав, реките Рейн и Дунав свързват пряко единадесет държави от Северно море до Черно море по протежение на 3 500 км. Поради това река Дунав представлява гръбнака на региона. При все това развитието на водните пътища като плавателни коридори трябва да става в съчетание с изграждането на модерни и ефективни интермодални пристанища за интегриране на корабоплаването с железопътния и автомобилния транспорт.

Потенциалът на река Дунав, обаче, не се използва в пълна степен. Обемът на товарите, превозвани по реката, е едва между 10% и 20% (в



зависимост от използваните параметри) от обема на товарите, превозвани по река Рейн. Този потенциал би могъл да се използва по по-добър начин, например чрез повишена мултимодалност, подобрена инфраструктура, подобро логистично управление или по-добро оборудване (например модерни компютъризирани съоръжения за подпомагане на корабоплаването). Съществуващите характеристики на по-голяма част от пристанищната инфраструктура в трансграничния регион (кейови и тилови претоварни фронтони и складови съоръжения) не съответстват на характеристиките на отделните транспортни средства, видове товари и изисквания към технологията за тяхната обработка и съхранение. Това ограничава конкурентоспособността на корабоплаването по река Дунав през цялата година (най-вече в случай на продължителни периоди на ниско ниво на водите). Пристанищата трябва да се модернизират и да се пригледят към мултимодалните изисквания. През последните десетилетия се наблюдава липса на инвестиции и твърде малко иновации в речния флот. Недостигът на персонал (особено капитани и лоцмани) е резултат от недостатъчната учебна база, миграционните тенденции и високия дял на хората над 50-годишна възраст.

Очертаният кръг от проблеми и трудности са адресирани в обхвата на стратегическа цел 2 „Осъществяване на подкрепа за планиране и развитие на интермодални решения, които да целят подпомагането на реализацията на интегрирани транспортни системи от TEN-T мрежата“. Планирани са две основни посоки на действие на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР, произхождащи от техните функции на неправителствени организации:

(1) Повишаване на капацитета на участващите страни в оптимизацията на интермодалната транспортна мрежа и в предоставянето на свързаните с нея услуги;

(2) Осигуряване на експертна подкрепа на местните публични и бизнес институции, участващи в разширяването и модернизирането на интермодалната транспортна инфраструктура.

Докато първата стратегическа цел залага на мобилизацията на партньорски ресурс в планирането на транспортните политики и конкретни проекти, благоприятстващи достъпността и свързаността на региона с TEN-T мрежата, то втората цел измества стратегическия фокус към практическа подкрепа за реализация на транспортните политики и проекти. По време на консултативния процес по проекта се идентифицира огромна нужда от обучение на специалисти в транспортния и логистичния сектор. В подкрепа на това мнение е и ЕП, който счита, че условията на труд и живот на работната сила в логистичната верига са се влошили значително през последните години, което прави този сектор по-непривлекателен за новите поколения, и по-



конкретно за мобилните работници. В тази връзка АДО „Дунав“ и ФГЕИУР биха могли да допринесат за разрешаването на тези проблеми като идентифицират нуждите от обучение и учене на равнище трансграничен регион, както и условията на труд, разходите и пречките, които възпират работната ръка от навлизане в транспортния сектор, и да представи спешно мерки за повишаване на привлекателността на отрасъла за младите хора и бъдещите поколения. Друг пример в тази посока е извършването на оценка на възможността за финансови инвестиции в дуално и професионално обучение в транспортния сектор. Тези и други примерни дейности попадат в обхвата на Стратегическа цел 2, като са по-детайлно представени в следващия раздел - Стратегически план.

Ключова потребност, която целта също адресира, е и необходимостта от поддържане на актуален и постоянен дебат в публичното пространство за ускорено, ефективно, екологосъобразно и безопасно развитие на интермодалния транспорт в целевия регион, за да може да се преодолеят съществуващи инфраструктурни дефицити и да се изградят модерни терминали, които ще повишат добавената стойност на транспортните услуги в региона, а това ще доведе до неговото икономическо съживяване и увеличена конкурентоспособност. Своеобразният „натиск“, който двете организации могат да окажат върху публичните органи за създаване на благоприятни условия за развитие на комбинирания транспорт, в съчетание с активен инвестиционен маркетинг за изграждане и управление на мултимодални терминали от частни или публично-частни оператори е оптимална посока на действие на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР, чиито параметри подкрепят Стратегическа цел 2. Важно е бизнесът да осъзнае необходимостта от развитието на мулти- и интермодалните превози, защото ролята на държавата всъщност не е да създава мултимодални терминали, изземайки функциите на частните инвеститори, а да предостави на бизнеса условията за развиването на интермодални превози.

Политиката на ЕС и на държавите-членки в областта на логистиката и товарния транспорт следва да улеснява поддържането на благоприятна среда, преодоляването на трудностите и използването на потенциала за растеж и заетост в сектора на фона на променящите се икономически и социални тенденции, динамичните технологични промени и все по-глобализираната търговия. Нарастващите енергийни разходи, необходимостта от намаляване на емисиите на CO₂, конкуренцията за привличането на таланти работници и служители в застаряващите общества, ускоряването на цифровизацията и автоматизирането и автономното функциониране на превозните средства и обработката, все по-интегрираните вериги на доставки и осъществяваната контейнеризация са израз на широк спектър от предизвикателства и възможности, които оказват въздействие върху сектора на интермодалния



транспорт и логистиката. Тези и други аспекти са обхванати от рамката на Стратегическа цел 3 на настоящата Стратегия - „Популяризиране на целите и насърчаване ползването на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България“. Целта поставя акцент върху повишаване осведомеността на всички заинтересовани страни за ползите от развитието на комбинирания транспорт, за необходимостта от намаляване на вредните емисии от транспорта, като се популяризират предимствата и тенденциите в развитието на транспортните средства, ползващи неконвенционални горива, както и в дигитализацията на транспортните услуги.

Друг ракурс на въздействие и интервенции от страна на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в рамките на Стратегическа цел 3 е оказване на принос в повишаване обезпечаването на транспортната инфраструктура в целевия регион с информационни системи, стимулиращи търсенето на интермодални услуги. Така, целта има две основни перспективи на действие:

- (1) Повишаване на осведомеността за ползите на интермодалния транспорт;
- (2) Насърчаване ползването на интегриран мултимодален товарен транспорт и свързаните с него услуги.

IV. СТРАТЕГИЧЕСКИ ПЛАН

IV.1 Специфични цели към Стратегическия план

В практиката на стратегическото целеполагане специфичните цели задават конкретната посока на действие за постигане на целите от по-високо йерархично ниво. Тоест, представеният, в предходния раздел, съдържателен обхват на стратегическите цели на Стратегията и нейните приоритети допълнително се конкретизира през специфичните цели, а това позволява последните да се изготвят, съобразявайки се с основни принципни постановки:

- Да определят конкретната посока на действие;
- Осъществяването им да води до постигане на стратегическите цели;
- Да са фокусирани, реалистични и изпълними в определения времеви диапазон;
- Да са измерими и да улесняват процеса по наблюдения и оценка изпълнението на Стратегията.

Обвързаността на функционалните характеристики на специфичните цели с контекста, който представят е внимателно обмислена, за да се избегнат възможни свръхамбициозни намерения, които биха дискредитирали Стратегията, както и да се гарантира, че стратегическият план съответства на кръга от правомощия и функции на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР. Изходна точка при дефинирането на специфичните цели са изводите от Предварителното проучване, SWOT анализа и разширения и актуален нормативен преглед на



релевантното транспортно законодателство в настоящата Стратегия, съотнесени към потенциала на трансграничния регион за реализиране на желани мерки и дейности (обект на обосновка в следващия раздел) за развитие на интермодалния транспорт.

На първо време следва да се подчертае, че транспортните политики на България и Румъния съответстват на очертаните насоки и виждания на ЕС и целят чрез интегриране на транспортния процес да се осъществи ново изграждане и модернизация на съществуващата инфраструктура, което заедно с усъвършенстване на услугите, модерен мениджмънт и нови технологии да осигури по-висока конкурентоспособност на националните транспортни мрежи. Отчетена е силна необходимост от изграждане на нови интермодални възли в целевия регион (особено мултимодални пристанищни терминали по р. Дунав), едновременно с модернизацията на жп линии и пътни артерии, които заедно да благоприятстват достъпността и свързаността на региона с TEN-T мрежата. Паралелно с това, се наблюдава недостатъчна осведоменост за атрактивността на възможностите за комбиниран транспорт сред обществото и заинтересованите страни. Разбира се непривлекателността на интермодалния транспорт и ниското търсене на негови услуги в региона е по-скоро последица, а не причина за слабото развитие на комбинирания транспорт, която е провокирана от липсата на адекватно функционираща инфраструктура. Ето защо, специфичните цели на Стратегията обхващат именно тези два практически аспекта на желаната подобрена достъпност и свързаност на трансграничния регион с TEN-T мрежата.

В обобщен план, специфичните цели са композирани по следния начин:



Стратегическа цел 1

Превръщане на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в надежден партньор за реализиране на интермодални транспортни политики

Приоритет 1.1

Координиране планирането и изпълнението на инициативи, свързани с разработване и прилагане на интегрирани транспортни политики за развитие на интермодалността в трансграничния регион

Специфична цел 1.1.1

Развитие на про-активно застъпничество сред медиите, власти и бизнес за ефективна реализация на проекти от основната и разширена TEN-T мрежа в трансграничния регион

Приоритет 1.2

Развитие на междурегионално и транснационално сътрудничество по протежението на транспортните коридори от TEN-T мрежата, преминаващи през трансграничния регион Румъния-България

Специфична цел 1.2.1

Създаване и развитие на трансгранична партньорска мрежа за разработване и реализиране на интермодални транспортни политики



Стратегическа цел 2

Осъществяване на подкрепа за планиране и развитие на интермодални решения, които да целят подпомагането на реализацията на интегрирани транспортни системи от TEN-T мрежата

Приоритет 2.1

Повишаване на капацитета на участващите страни в оптимизацията на интермодалната транспортна мрежа и в предоставянето на свързаните с нея услуги

Специфична цел 2.1.1

Поддържане на актуален обществен дебат по въпросите, свързани с подобряването на достъпа и свързаността на трансграничния регион Румъния-България с TEN-T мрежата

Специфична цел 2.1.2

Повишаване знанията и уменията на заинтересованите страни (публични органи, бизнес, граждани/служители в транспортно-логистични компании, центрове и други) за реализиране на иновативни транспортни решения и модели

Приоритет 2.2

Повишаване ролята на АДО Дунав и ФГЕИУР в осигуряването на експертна подкрепа на местните публични и бизнес институции, участващи в разширяването и модернизирването на интермодалната транспортна инфраструктура

Специфична цел 2.2.1

Повишаване знанията и уменията на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР за реализиране на иновативни транспортни решения и модели

Специфична цел 2.2.2

Подпомагане на областните/окръжните, общински администрации и бизнес предприятия в подобряване на достъпността и свързаността на региона с TEN-T мрежата



Стратегическа цел 3

Популяризиране на целите и насърчаване ползването на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България

Приоритет 3.1

Повишаване на осведомеността в подкрепа на интегрираното и устойчиво развитие на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България

Специфична цел 3.1.1

Проучване на обществени нужди, липсващи знания и умения за екологосъобразно движение на хора и стоки в целевия регион

Специфична цел 3.1.2

Насърчаване на използването на алтернативни горива в транспорта

Приоритет 3.2

Насърчаване ориентацията на реални и потенциални потребители на транспортни услуги към интермодалния транспорт

Специфична цел 3.2.1

Повишаване обезпечаването на транспортната инфраструктурата в целевия регион с информационни системи, стимулиращи търсенето на интермодални услуги



Специфичните цели на Стратегическа цел 1, накратко обобщена като „Партньорство“, фокусират дейностите на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в две, присъщи за неправителствените организации, посоки: (1) Застъпничество за ускорена и ефективна реализация на проекти от основната и разширена TEN-T мрежа в трансграничния регион (Специфична цел 1.1.1) и (2) Създаване на широка коалиция от заинтересовани страни за реализиране на интермодални транспортни политики (Специфична цел 1.2.1).

Добре известен е фактът, че основна задача на процеса за устойчиво развитие на транспорта е непрекъсната модернизация на транспортната инфраструктура и транспортните средства. В интермодалния транспорт, обаче, тази модернизация не попада изцяло в прерогативите на публичното управление, дори напротив - необходимите инфраструктурни активи следва да се изградят с преобладаващо частни средства, за да се спазва пазарния характер на търсенето и предлагането на конкурентни транспортни услуги. Ролята на държавата в този процес е да създаде необходимите нормативни, административни и други, благоприятстващи привличането на частни инвестиции, предпоставки за развитие на интермодални възли. Публичните интервенции следва да улесняват поддържането на благоприятна среда, преодоляването на трудностите и използването на потенциала за растеж и заетост в сектора на фона на променящите се икономически и социални тенденции, динамичните технологични промени и все по-глобализираната търговия. В този контекст е предвидена Специфична цел 1.1.1 - да се планират и извършат застъпнически инициативи в полза на промени, които да доведат до по-голяма инвестиционна дейност и успешно приключени транспортни проекти в региона.

Изхождайки от спецификата на целевата територия като трансграничен регион с граница вътрешноводен канал, свързващ Изтока и Запада, формулирането и реализацията на транспортни политики е нецелесъобразно да се извършва едностранно, без участието на партньори от различни сектори и държави с излаз на р. Дунав, които споделят обща визия и ползи. Това е основният мотив за дефинирането на Специфична цел 1.2.1 „Създаване и развитие на трансгранична партньорска мрежа за разработване и реализиране на интермодални транспортни политики“. Принципът на партньорство е фундаментален за транспортния сектор, където се генерират мащабни по размер трансгранични спилувър ефекти и е най-често използваният инструмент за реализация на публично-частни проекти в транспорта и свързаните с него услуги.

Публично-частните партньорства са най-насърчаваният от европейските институции инструмент за финансиране, изграждане и управление на обществено ползваеми транспортни активи. Европейската банка за



възстановяване и развитие разширява обхвата на своята финансова подкрепа за ПЧП от приоритетно пътни концесии към пристанища и летища²⁰. Въпреки нарастващата популярност на ПЧП за развитие на интермодалния транспорт, в трансграничния регион Румъния-България почти отсъстват такива инициативи, с изключение на няколко оператори на дунавски пристанища от румънска страна, вкл. терминалът в Констанца. Липсата на достатъчно ПЧП практики в транспортния сектор в региона е продиктувана от разнообразни фактори, като предмет на техния анализ и мерки за преодоляването им са планирани в обхвата на Приоритет 2.2 на Стратегическа цел 2, наричана за по-кратко „Подкрепа“. Това са *Специфична цел 2.2.1 „Повишаване знанията и уменията на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР за реализиране на иновативни транспортни решения и модели“* и *Специфична цел 2.2.2 „Подпомагане на областните/окръжните, общински администрации и бизнес предприятия в подобряване на достъпността и свързаността на региона с TEN-T мрежата“*. Част от мерките на двете цели са насочени към повишаване капацитета на АДО „Дунав“, ФГЕИУР, публичните администрации и потенциални инвеститори за подготовка и реализация на ПЧП проекти в изграждането на интермодални възли.

Едновременно с липсата на административен капацитет за използване на европейските фондове в публично-частните партньорства и концесиите, в това число на инструменти за финансов инженеринг, секторно ориентирани грантове, грантове, които подкрепят кохезионната политика на ЕС и държавите членки, е налице друга сериозна пречка пред успешната реализация на интермодални проекти - дефицитът на квалифицирани кадри. Съществуващите тенденции сочат, че транспортният и логистичният сектор са изправени пред недостиг на квалифицирана и неквалифицирана работна ръка в идните години, който би могъл да засегне тяхното функциониране. Също така, трябва да бъдат преодоляни известните слабости в социалните условия в този сектор, така че той да стане по-привлекателен за младите хора и бъдещите поколения. Бързото технологично развитие ще поражда допълнителни предизвикателства през следващите години и бавното приспособяване на работната сила към новите технологии, включително цифровите технологии, би могло да накърни дейността на сектора. В тази връзка се обособява *Специфична цел 1.2.1 „Повишаване знанията и уменията на заинтересованите страни (публични органи, бизнес, граждани/служители в транспортно-логистични компании, центрове и други) за реализиране на иновативни транспортни решения и модели“*, която включва дейности, насочени идентифициране на нуждите от обучение, както и условията на труд, разходите и пречките, които възпират работната ръка от навлизане в транспортния сектор, и да се реализират мерки за повишаване на привлекателността на отрасъла за младите хора и бъдещите

²⁰ Стратегия за транспорт на ЕБВР, 2013 г.



поколения. Това следва да се разглежда като възможност за увеличаване на дела на жените, включително чрез мерки за положителна дискриминация, и на новите участници на пазара на труда в транспортния сектор, например на гражданите на трети държави. Стратегическите инвестиции в обучение и по-добри условия на труд следва да включват инициативи за разработване на демонстрационни и тестови терени, където научните изследвания и иновациите, свързани с товарния транспорт и логистиката, могат да бъдат прилагани и изпитвани в реални условия.

Не на последно място стои необходимостта от поддържане на актуален обществен дебат по въпросите, свързани с подобряването на достъпа и свързаността на трансграничния регион Румъния-България с TEN-T мрежата (Специфична цел 2.1.1). Регулярните дискусии на широк кръг от практически теми - разходи/ползи, безопасност, околна среда, кадрови дефицити ще позволи да се преодолеят редица трудности по пътя на планирането и реализацията на интермодални проекти, които често са провокирани от неразбиране на техните специфики.

Опазването на околната среда е политически приоритет № 1 за всички нива на публичното управление. Около една четвърт от парниковите газове в ЕС се дължи на транспортния сектор, предвижда се и увеличение на товарния превоз с около 70% (включително международния превоз по море) за периода 2010-2050 г., съгласно настоящите тенденции и приети политики. Следователно TEN-T е разпозната като ключов инструмент за постигане на целта за декарбонизация на европейската транспортна политика, който може да даде важен принос към осъществяването на целите от Парижкото споразумение, постигнато в рамките на 21-вата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата, както и към постигането на дългосрочните цели на Съюза, свързани с климата. От друга страна, технологичните нововъведения могат да предложат по-бърз и по-евтин преход към ефективна и устойчива европейска транспортна система, като съсредоточат действията към три основни фактора: (1) ефективност на транспортните средства чрез нови двигатели, материали и проектиране, (2) използване на по-чиста енергия чрез въвеждане на нови горива и системи за задвижване, особено предвид факта, че 95% от потреблението на енергия в транспортния сектор в ЕС се основава на петрол, както и (3) по-пълноценно използване на транспортните мрежи чрез въвеждане на информационни и комуникационни технологии²¹. Тези три ключови направления формират съдържателния обхват на Стратегическа цел 3, наричана за по-кратко „Информираност“. Специфичните цели, подкрепящи изпълнението на стратегическата цел адресират по-фокусирано два ключови кръга от проблеми:

²¹ Доклад на ЕП относно логистиката в ЕС и мултимодален транспорт в новите коридори на TEN-T, 2016 г.



- Недобра структура на енергийния баланс в транспорта, оставяща много назад дела на газообразни горива и електроенергия, които, освен че са екологично чисти, в преобладаващата си част са от местни енергоизточници (*Специфична цел 3.1.2 „Насърчаване на използването на алтернативни горива в транспорта“*);

- Неефективна организация на транспортните процеси (в т. ч. неефективно планиране на спедиционната дейност и използването на отделните видове транспорт), резултираща в неатраktivност на комбинирания транспорт и свързаните с него услуги, което от своя страна увеличава ръста на енергийното потребление в транспорта, в сравнение с темповете на нарастване на извършваната работа, измерена в реализирани пътничкилометри и тонкилометри (*Специфична цел 3.2.1 „Повишаване обезпечаването на транспортната инфраструктурата в целевия регион с информационни системи, стимулиращи търсенето на интермодални услуги“*).

В подкрепа на институционалните усилия на ЕС за стимулиране по-широкото ползване на комбиниран товарен транспорт през 2017 г., ЕК отправи предложение за изменение на Директива 92/106/ЕИО относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите-членки. Промените са насочени към опростяване и актуализиране на определението за комбиниран транспорт, както и от изясняването на условията и способите за правоприлагане (доказателства за допустимост на операцията като операция по комбиниран транспорт):

Определението за комбиниран транспорт се състои от:

- Изясняване и опростяване на определението на отсечката с автомобилен превоз с цел постигане на точност (150 км. или 20% от общата дължина), приложимо в комбинация с всеки вид транспорт;
- Премахване на всякакви ограничения за дължината на отсечката с различен от автомобилния превоз;
- Допълнително уточняване, че ще се вземат под внимание само стандартизирани товарни единици. Това ще улесни проследяването и преброяването на товарните единици, когато се изчисляват обемите комбиниран транспорт, за които са необходими мерки за подкрепа.

Що се отнася до условията за доказване на допустимост, ясното определяне на необходимите доказателства и разрешението за използване на електронни документи ще улеснят потвърждаването на аспекта на „комбиниран транспорт“ на превозите както за органите, извършващи пътните проверки, така и за тези, които отговарят за мерките за подкрепа. Така, институционалните усилия за създаване на благоприятни предпоставки за развитие на интермодалния транспорт вървят ръка за ръка с паралелни мерки за дигитализация на транспорта. Стъпвайки върху логиката и последователността за развитие на комбинирания транспорт се формулираха



две релевантни специфични цели под общия знаменател на Стратегическа цел 3: *Специфична цел 3.1.2 „Насърчаване на използването на алтернативни горива в транспорта“*, в чиито обхват попадат мерки за насърчаване декарбонизацията в транспорта чрез гъвкавостта и ползите на интермодалния транспорт, и *Специфична цел 3.2.1 „Повишаване обезпечаването на транспортната инфраструктура в целевия регион с информационни системи, стимулиращи търсенето на интермодални услуги“*. В обхвата на втората са позиционирани редица предложения за дигитализация на транспортни услуги, така че да се повиши тяхното търсене и предлагане. Допълнителен фактор, който налага това е и непрестанно задълбочаващата се цифровизация на комуникациите, информационните услуги, производството и бизнес процесите, която оказва огромно въздействие върху начина на организация и осъществяване на товарните превози и логистичните услуги.

Според Доклада на ЕП от декември 2016 г. относно логистиката в ЕС и мултимодален транспорт в новите коридори на TEN-T²², в областта на автомобилния транспорт акцентът трябва да бъде поставен ясно върху повишаването на ефективността и върху борбата с неблагоприятните въздействия. Последните тенденции, като например онлайн товарен обмен, могат да спомогнат за намаляване на празните курсове, като по този начин се постига по-добра ефективност без нужда от по-големи камиони. Също така незадължителните мерки, като например даването на предимство на „зелени“ превозни средства, които са в съответствие с най-строгите стандарти за емисии, следва да бъдат използвани за насърчаване на устойчивостта на автомобилния товарен транспорт съвместно с разгръщането на инфраструктура за зареждане с алтернативно гориво поне в рамките на коридорите на TEN-T. Следователно, *Специфична цел 3.1.2* обединява в себе си редица мерки и дейности, насочени към насърчаване на използването на алтернативни горива в транспорта.

В горесцитирания доклад, ЕП насърчава търсенето на по-активни решения за ефективното използване на възможностите за транспорт отвъд националните граници. В рамките на все по-сложни логистични вериги е от първостепенно значение потребителите на логистична инфраструктура да разполагат с достъпна, точна и надеждна информация относно мултимодалните и логистичните услуги в ЕС. Това важи особено за МСП, които вероятно разполагат с ограничен капацитет за събирането на тази информация. Равният достъп до правилата и най-добрите практики в мултимодалния товарен транспорт следва да бъде улесняван с информационни материали, срещи със заинтересовани страни и други мерки. Равният достъп до данни и обменът на данни, интегрирането и оперативната съвместимост на информационните

²² <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A8-2016-0384+0+DOC+PDF+V0//BG>



системи (нови, съществуващи и в трансграничен мащаб) са основни въпроси, които трябва да бъдат разглеждани наред с (кибер) сигурността, борбата с измамите и аспектите на сигурността, които са от решаващо значение за комуникацията между предприятията и публичните органи. Появяващите се съвместни транспортни системи и възможните автоматизирани и автономни транспортни решения обещаваат допълнителен потенциал за нововъведения в тази област. По-доброто интегриране на всички видове транспорт в една истинска мултимодална визия, заедно с по-широкото използване на информационни и комуникационни технологии, не само ще даде възможност за по-голяма енергийна ефективност, но също така ще бъде от основно значение за по-ефективната експлоатация на транспортната мрежа. Във връзка с това стратегическата програма на Комисията за изследвания и иновации в областта на транспорта планира да постави акцент върху интелигентните мултимодални решения за товарен транспорт и трансбордиране. В отговор на тази потребност и съобразно съществуващото и желано бъдещо състояние на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България, са предвидени редица мерки и дейности в обхвата на *Специфична цел 3.2.1*, които популяризират и насърчават дигитализацията на транспортни услуги.

IV.2. Мерки и дейности за постигане на специфичните цели

Изпълнението на стратегическата рамка на Стратегията, която обхваща период от 33 години (2018-2050), се подкрепя от 45 дейности, тематично групирани в 15 мерки, за целите на стратегическото планиране, управление, наблюдение и оценка. Мерките и дейностите, заедно с индикативна времева рамка за тяхното изпълнение, са представени в *Приложение № 4*.

Превръщането на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в надежден партньор за реализиране на интермодални транспортни политики (Стратегическа цел 1) се подкрепя от изпълнението на 4 групи мерки, както следва:

(1) Мярка 1.1.1.1: Ангажиране на заинтересованите страни в регулярни и ad hoc дискусии по актуални и стратегически въпроси на интермодалния транспорт в трансграничния регион

Успешното развитие и функциониране на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България не би могло да се постигне без широка обществена подкрепа. А това е изключително предизвикателна задача, отчитайки немалката площ и броя население на целевата територия, различната степен на информираност и знание за спецификите на този вид транспорт, добавяйки, също така, заинтересовани лица от други региони, държави, сектори. За да се улесни комуникацията между всички лица и институционални и организационни нива, е планирано АДО „Дунав“ и ФГЕИУР да изградят своеобразна електронна дискусийна платформа за проучване, събиране и регистриране мнението на заинтересованите страни по теми от развитието на интермодалния транспорт в региона, както и да организират

среци на заинтересовани страни за обсъждане на горещи точки от планирането и реализация на инвестиционни проекти за подобряване на интермодалния транспорт в целевия регион. Тези дейности биха могли да се подкрепят и от провеждане на тематични онлайн анкети, инициране на електронни дебати, провеждане на маркетингови кампании и други. Както Предварителното проучване отбелязва, например, би могло да се организират подходящи маркетингови кампании за насърчване на потенциалните потребители на спедиторски и логистични услуги да се възползват от конкурентните предимства на вътрешноводния транспорт.

(2) Мярка 1.1.1.2: Провеждане на застъпнически кампании за извършване на законодателни промени, благоприятстващи реализацията на ефективен, безопасен и екологосъобразен товарен и пътнически превоз в целевия регион

Мярката е от изключителна важност за подобряване параметрите на транспортната среда в целевия регион. Идентифицирани са няколко посоки на действие, които имат нужда от нормативно изясняване и стимулиране на търсени ефекти и ползи. На първо място, това е необходимостта от опростяване на правните разпоредби и административните процедури в транспортния сектор, така че изцяло да се основават на принципа на свободното движение на хора, стоки и услуги; необходимост от опростяване на митническите процедури за всички видове транспорт и на различните етапи в логистичните вериги. За целта АДО „Дунав“ и ФГЕИУР следва да направят анализ на излишното законодателство в областта на транспорта и мобилността в посока премахване на свръхрегулациите, излишните законодателни актове и новите бариери, които възпрепятстват свободното движение на стоки, така че да се увеличи стокообмена през граничните пунктове и зоните за свободна търговия (Видин и Русе) и да се подобри транспортната система през границата. Изключително бавна е обработката на документите, касаещи МПС и товара от страна на митническите и контролни органи, както и редицата процедури свързани с преминаването на границата - винетни такси, измерване на товар и други. За да се преодолеят тези проблеми и да се облекчи преминаването, е препоръчително да бъдат анализирани проблемите и координирани мерките и изпълнението на взетите решения от отделните структури и организации, в съгласуваност със съответните компетентни органи от румънска и българска страна. Интермодалният транспорт, при който разписанието и срокът на доставка са от съществено значение, не допуска извънредни престои за формалности при неясни принципи и неясни разходи. Намаленото институционално съпротивление в никакъв случай не означава липса на контрол. Напротив, но контрол, целящ да засегне нарушителите и непречещ на транспортния процес на редовните стоки. Преодоляването на това институционално съпротивление следва да е сред приоритетите в работата на различните браншови организации с отношение към транспорта, вкл. на АДО

„Дунав“ и ФГЕИУР.

Друга линия на застъпническо действие от страна на двете неправителствени организации, в контекста на интермодалния транспорт, е активно участие и роля в насочване на местните законодателни усилия в правилна посока за насърчаване ползването на електрически транспортни средства. Данъчните облекчения, например, са важен стимул за формиране и насърчаване на потребителското търсене на екологични превозни средства и са насочени главно към намаляване или освобождаване от данък върху превозните средства. Двете организации биха могли, чрез анализи и изследвания, да оценят необходимостта от допълнителни местни стимули и облекчения за ползвателите на електрически транспортни средства.

Не на последно място, идентифицирана е огромна нужда от проучване на нормативни практики и модели за въвеждане на европейските принципи „потребителят плаща“ и „причинителят на замърсяването плаща“ при реализацията на транспортни проекти. Политиката на ЕС се основава на фундаменталната постановка - всички видове транспорт да заплащат разходите, респ. щетите, които са причинили, включително икономическата цена на злополуките и замърсяването на околната среда. АДО „Дунав“ и ФГЕИУР биха могли да инициират и/или да участват във вече стартирани процеси, свързани с разработване на примерни схеми за определяне и управление на такси за ползване на местни транспортни коридори, в които да се вземе предвид и въздействието върху околната среда при тяхното ползване. През следващите години и десетилетия ще има все по-големи трудности при намирането на средства за инвестиране в транспортната инфраструктура, като някои фактори за това са:

- Предполага се, че разходите за социално осигуряване на застаряващото общество ще поемат все повече ресурси;
- Икономическата криза от 2008-2009 г. сериозно засегна публичните бюджети и частното кредитиране. Резултатът от нея ще бъдат продължителни процеси на консолидация;
- Въвеждането на превозни средства, задвижвани от алтернативни горива, и по-широкото използване на обществения транспорт ще намалят приходите от акцизи върху бензина и дизеловото гориво.

Тези фактори ще ускорят тенденцията към намаляване на финансирането на транспортната инфраструктура от държавния бюджет, което преди кризата беше до известна степен компенсирано от увеличение на финансирането в частния сектор. Недостигът на финансиране трябва да бъде покрит посредством комбинирани усилия на държавното управление, ЕС, финансовите институции и чрез нови модели на капиталови пазари и нови механизми за ценообразуване, като такси за задръстване. Цялостният механизъм на финансиране на транспорта трябва да възприеме в по-голяма



степен принципа „потребителят плаща“. Двете организации биха могли да ръководят този процес в трансграничния регион Румъния-България.

В подкрепа на тяхната ръководна роля се явява комплексът от мерки на Приоритет 1.2 „Развитие на междурегионално и транснационално сътрудничество по протежението на транспортните коридори от TEN-T мрежата, преминаващи през трансграничния регион Румъния-България“ на Стратегическа цел 1.

(3) Мярка 1.2.1.1: Търсене и прилагане на съгласувани решения, с общи публични ползи, между различни държави и интереси в развитието на интермодални възли в целевия регион

В рамките на тази мярка са предвидени редица дейности, които целят да улеснят обмена на действащи споразумения, инструменти, конвенции, законодателство и най-добри практики в областта на мултимодалния транспорт в ЕС, като в по-далечно бъдеще, на база на събрана информация, данни и опит да се разработи наръчник, който да подпомага икономическите оператори на интермодални възли. Най-общо казано, мярката е насочена към изграждане на съвместна платформа за координиране на дейността по транспортните въпроси в трансграничния регион Румъния-България, с оглед ускоряване на изпълнението на проекти. Възможна посока на действие е по-активно стимулиране участието на частния сектор в изграждането и модернизирването на мултимодални терминали, поради неговия капацитет за иновации и оптимизиране на разходите. Важно е бизнесът да осъзнае необходимостта от развитието на мулти- и интермодалните превози, защото ролята на държавата всъщност не е да създава мултимодални терминали, изземайки функциите на частните инвеститори, а да предостави на бизнеса условията за развиването на интермодални превози. Далеч по-удачен е вариантът инвестициите в такива терминали да са изцяло с частен капитал, а държавата да реализира проекти в транспортна инфраструктура, обезпечаваша връзката на терминалите с националната транспортна мрежа. За това, е необходимо да се засили координацията и реализацията на съвместни българо-румънски инвестиционни проекти, които подобряват свързаността между двете държави. Вследствие на глобализацията, административно-териториалните единици са все по-зависими от решения на международни и транснационални органи. Градовете и общините се сблъскват с отражението на тези решения, което изисква нови форми на публично управление и териториално партньорство. Дунавският маршрут има по дължината си седем пристанищни двойки градове, чиято роля е да свързват двете столици с коридорите TEN-T (респективно IV и IX). Затова е предвидена дейност „Изграждане на партньорство и обмяна на опит с отговорни институции/предприятия, управляващи интермодални възли от обхвата на TEN-T мрежата“. Роля на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР е да насърчат партньорството между двойки градове Видин - Калафат, Бекет - Оряхово, Турну Мъгуреле - Никопол, Кълъраш - Силистра, следвайки утвърдения пример за



сътрудничество между Гюргево и Русе. Например, биха могли да предприемат мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови. Също така, биха могли да инициират съвместно отстраняване на проблемите, свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Недостатъчната дълбочина на фарватера ограничава рационалното използване на товароподемността на плавателните съдове, поради което са възможни превози само на определени видове товари, а това непосредствено е свързано със загуба на пазарни позиции от вътрешноводния транспорт и намаляване на потребителското търсене. За някои от по-старите пристанища и най-вече за тези с регионално значение параметрите на отделните пристанищни зони - складови, тилови претоварни фронтове и сухопътни връзки и тяхното ситуационно разположение спрямо кейовите и входно изходните зони не са съобразени с големините и маршрутите на товаропотоците, които са характерни за търговските пристанища. Не на последно място, двете неправителствени организации биха могли да се включат с динамични и проактивни действия за изграждане на Дунав мост 3 Русе - Гюргево, за да се осигури висока степен на пропускливост на трафика, който нанася изключително сериозни икономически и екологични вреди в региона. Като основа за тази дейност следва да се разработят (или преразгледат) национални планове за развитие на пристанищата с оглед тяхното интегриране в местните и регионалните стратегии за развитие, както и гарантиране спазването на принципите на пазарната икономика. Защото, по-ефективна транспортна инфраструктура може да спомогне за привличане на товаропоток, но недобре решеният въпрос с експлоатацията ѝ може да доведе до обратен ефект и търсене на алтернативни маршрути в региона. Оперирането на инфраструктурен обект почти винаги е свързано с монополно положение на оператора в по-малка или по-голяма степен и обектите в транспорта не правят изключение. Качествен транспортен, спедиторски или логистичен продукт може да се получи само при наличието на свободен пазар, регулиран единствено от търсене и предлагане. Така, АДО „Дунав“ и ФГЕИУР следва да се превърнат в надежден партньор за пазарна реализация на интермодални транспортни политики.

(4) Мярка 1.2.1.2: Осъществяване на независим мониторинг в планирането и изпълнението на интермодални проекти в трансграничния регион Румъния-България

Лидерската роля на двете неправителствени организации в планирането и провеждането на процеси за подобряване достъпа и свързаността на трансграничния регион с TEN-T мрежата не би могла да се обособи без извършването на мониторингови дейности на изпълнението на интермодални проекти в трансграничния регион Румъния-България. Независимият мониторинг



е обективен инструмент, който гарантира спазването на основни пазарни и европейски принципи в реализацията на инфраструктурни проекти от високо обществено значение. Скорошен пример в тази посока е инициативата на Асоциация „Прозрачност без граници“ за извършване на независим мониторинг на процедурата за възлагане и изпълнение на обществената поръчка за проектиране и изграждане на тунел „Железница“ от автомагистрала „Струма“. Независимите наблюдатели ще осъществят мониторинг на процедурата за възлагане, на проектирането и изграждането на близо двукилометровия тунел, който ще бъде най-дългият от досега изгражданите в България. Други възможни перспективи на действие в тази посока са: участие в работни групи, делегации и консултации, свързани с привличане на инвестиции в транспортния сектор и с реализацията на транспортни политики в региона; извършване на текущи независими оценки, от гледна точка на въздействие и ефекти, на реализацията на транспортни политики в региона и отправяне на предложения за оптимизация на практиките (ако има необходимост); създаване на система за независим мониторинг на работата на мултимодалните терминали с оглед защита правата на работници и граждани за безопасност и чиста околна среда. Примерна практическа стъпка към решение на наболели екологични проблеми в целевия регион е създаването на онлайн мониторингов инструмент за анализ и оценка на атмосферния въздух в избрани територии с по-развити транспортни системи и трафик, като например Русе, Гюргево, Крайова, Констанца. Инструментът може да бъде развит по модела на <https://airsofia.info/>.

Изпълнението на **Стратегическа цел 2 „Осъществяване на подкрепа за планиране и развитие на интермодални решения, които да целят подпомагането на реализацията на интегрирани транспортни системи от TEN-T мрежата“** се подкрепя от следните 6 групи инициативи, целящи създаването на териториален капитал за партньорско управление и усъвършенстване на маршрута:

(1) Мярка 2.1.1.1: Отразяване на актуални дискуссионни въпроси в публичното пространство и ангажиране на заинтересовани страни с пряко участие в дебатите

Актуалното състояние на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България е все още много далече от желаното развитие. Тепърва предстои да се извърви дълъг път, който изисква участие на разнообразни заинтересовани страни с различна степен на знание за същността на модерните транспортни системи, което често поражда конфликтни позиции и бариери пред ускореното и ефективно развитие на транспортни активи. Изграждането и управлението на мултимодални терминали и подобряване на тяхната свързаност с транспортните коридори от TEN-T мрежата е изключително предизвикателна инициатива, чиято реализация допълнително се утежнява от необходимостта от партньорско участие на публичния и частния



сектор с ясно разпределени и споделени ползи и рискове. В това партньорство обществото, макар и неформална, е неизбежна страна със своите разбирания и потребности. АДО „Дунав“ и ФГЕИУР следва внимателно да модерират в публичното пространство дискусия по широк кръг от практически теми, свързани с развитието на интермодалния транспорт - разходи/ползи, безопасност, околна среда, кадрови дефицити и мерки за преодоляване на проблема и други. За целта, първо е добре да проучат вижданията на местните общности по целеви въпроси, за да се удостоверят пропуски в разбиранията и да се подготви адекватен план за тяхното преодоляване (Дейност 2.1.1.1.1), включващ например провеждане на периодични събития с конфликтни страни за изясняване на спорни въпроси, и предлагане на решения, оптимизиращи транспортното развитие на региона (Дейност 2.1.1.1.2). Не на последно място, двете неправителствени организации следва да извършват регулярен медиен мониторинг за коректно артикулиране на обществения дебат по въпросите на достъпността и свързаността на целевия регион с TEN-T мрежата (Дейност 2.1.1.1.3), защото често се случва медиите да насочат своето послание в неблагоприятна и нереалистична посока, а това е способно да дискредитира усилията на всички страни за превръщане на целевия регион в икономически конкурентна, безопасна и екологично чиста територия.

(2) Мярка 2.1.1.2: Включване развитието на интермодалния транспорт в целевия регион в дневния ред на европейски, национални и регионални политики за развитие транспорта, достъпността и свързаността

Своеобразен начин за превенция и противодействие на некоректно артикулиране на обществения дебат по въпросите на достъпността и свързаността на целевия регион с TEN-T мрежата се явяват планираните инициативи за включване в дневния политически ред на ключови въпроси от настоящата Стратегия. Концесиониране, либерализация, изграждане на пазарно-ориентирани транспортни системи и услуги, осигуряване на прозрачни и недискриминационни условия за достъп до транспортния пазар, осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт, търсене на спешни и ефективни решения за справяне с проблема с дефицита на кадри в сектора са само малка част от темите, които АДО „Дунав“ и ФГЕИУР следва да налагат в политическите дискусии за развитие на трансграничния интермодален транспорт. Това може да бъде постигнато чрез участие на двете организации в национални и международни тематични събития с акцент върху развитието на устойчиви транспортни решения и чрез изготвяне на аналитични, стратегически и тематични проучвания и предложения за развитието на транспорта в целевия регион и представянето им на релевантни публични органи.



(3) Мярка 2.1.2.1: Организиране, координиране, провеждане и участие на представители на заинтересовани страни в национални и международни изложения, борси и обучения по въпроси от транспортно естество

Достъпът до международни иновации и постижения, както и обмяната на опит с частни и публични институции от сферата на изследваната проблематика, е задължителна предпоставка за успешно планиране и реализация на транспортни проекти в региона. Отчита се огромна нужда от инвестиции в ново знание, образование, обучение във всички, свързани с интермодалния транспорт, отрасли, като на преден план изпъкват мултимодалните терминали и речното корабоплаване. Много е търсена и ценна обмяната на опит, идеи и знания между речните оператори, научни работници и потребители на товарни превозни услуги от различни европейски държави. Помощ в тази посока може да бъде намерена и разпространена чрез тематични бюлетини на ЕК, публикации от ОП Транспорт, чрез участия в специализирани мероприятия като MachTech & Metal - B2B, международните изложения Save the Planet (покрива теми като безопасност и защита, енергетика и добив, транспорт), Bulgaria Building Week (посветено на строителна техника и материали, електротехника, транспорт, AUTOTECH (авто-мото-велотехника, транспорт) и много други, които могат да бъдат открити тук: <http://tofairs.com/fairs.php?fld=24&rg=1&cnt=&cty=&sct=>.

Един от най-наболелите проблеми, които тази мярка адресира е проблемът с дефицита на квалифицирани кадри в транспортния сектор. Както се отбелязва в Предварителното проучване, числеността на персонала, зает в пристанищата, непрекъснато се съкращава, като през 2012 г. в порт Видин тя намалява приблизително с 2.6 пъти спрямо 2009 г., а в Лом и Русе съответно с 27 и 63 служителя. В сектора на корабоплаването по река Дунав понастоящем се наблюдава недостиг на корабен персонал, което се дължи и на ограничените възможности за обучение и образование в дунавските държави. Съществуващите образователни институции използват различни учебни планове. С оглед да се улесни наличието и мобилността на работната сила на европейско равнище трябва да се положат усилия за изготвяне на общи профили на образование и обучение. В тези рамки дунавските държави следва да привлекат и обучат млади хора за професията „член на екипаж за плаване по река Дунав“. Участващите дружества в транспорта по вътрешните водни пътища (пристанища, транспортни дружества, клиенти и други) и образователните и изследователските институции следва да създадат образователни платформи и мрежи за увеличаване на конкурентоспособността и компетентността на всички участници. Добра практика в тази посока е проектът „Създаване на мрежи за сътрудничество в сферата на логистиката и образованието в областта на речното корабоплаване, насочени към транспорта по вътрешните водни пътища в коридора на река Дунав и подкрепени от иновативни решения (NELI)“. Основната цел на проекта е подобряването на



образованието и обучението в областта на транспорта по вътрешните водни пътища в региона на река Дунав. В сътрудничество със съществуващите мрежи като EDINNA (образование в областта на речното корабоплаване в Европа) партньорите в NELI целят да улеснят обмена и бъдещото сътрудничество по образователни и учебни въпроси. Конкретните резултати са услугите за електронно обучение в областта на корабоплаването по вътрешните водни пътища, концепцията и изграждането на информационни и учебни центрове и насърчаването на конкретни дейности сред младите хора. Първа стъпка в търсене на устойчиви трансгранични решения за справяне с кадровия проблем в транспорта може да бъде например Дейност 2.1.2.1.2 „Разработване и внедряване на информационна система за оценка на компетенциите на работната сила в областта на интермодалния транспорт, в сътрудничество с частния сектор и научно-образователни институции от целевия регион“, която да се реализира по модела на Българска Стопанска Камара (БСК) с учредяване на Национален съвет за оценка на компетенциите. В резултат на застъпнически дейности на БСК и други браншови организации, в последните години се извършиха редица законодателни промени, които разпознават новите потребности за специалисти в транспортния сектор. Така, в Списъка на професиите за професионално образование и обучение, утвърждаван със Заповед на министъра на образованието и науката, е включена специалност „Електрически превозни средства“ към професията „Техник на транспортна техника“ (трета професионално квалификационна степен) от професионално направление „Моторни превозни средства, кораби и въздухоплавателни средства“ (през 2012 г. към същата професия бе добавена и специалност „Автомобилна мехатроника“). През 2013/2014 г. е разработено допълнението за тези специалности на Държавното образователно изискване придобиване квалификация по професията „Техник по транспортна техника“.

Следваща практическа стъпка би могла да бъде реализацията на Дейност 2.1.2.1.3 „Оказване на подкрепа за изграждане на информационен и учебно-симулационен център за обмяна на кадри и обучение на нови такива в сферата на интермодалния транспорт“. Недостигът на подходяща работна сила продължава да бъде основен проблем пред българските и румънски работодатели в региона. Настъпващата криза на пазара на труда може да създаде катастрофални последици за развитието на икономиката и инвестиционната среда. В създадената ситуация е изключително важно да бъдат установени и използвани всички възможности за насърчаване на трудовата заетост и мобилността на работната сила. По време на кръглите маси участници подчертаха, че в региона отсъства учебно-квалификационен център и работодатели са принудени да търсят възможности за повишаване на квалификацията на техни служители в други страни, което начинание отнема изключително голям времеви и финансови ресурс. Изграждането на такъв регионален център е ниша с огромен потенциал и би могла да се превърне в печеливша инвестиция, отчитайки нововъзникнали потребности, очакван ръст



на спедиторските и логистични услуги, както и привличане на инвеститори в целевия регион за изграждане на мултимодални терминали.

(4) Мярка 2.2.1.1: Профилиране на капацитета на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР за оказване за експертна подкрепа едновременно на публични и бизнес организации в сферата на интермодалния транспорт

Всички очертани до момента предложения за действие от страна на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в полза на мобилността и свързаността на целевия регион с TEN-T мрежата налагат постоянно надграждане на придобити знания и опит в работата по различните аспекти на планирането и реализацията на транспортни политики и проекти. По-конкретно, очертана е необходимост от повишаване знанията и уменията в сферите пред-инвестиционни и предпроектни проучвания, финансово-икономически изследвания и консултации, идентифициране на възможни схеми за финансиране и/или субсидиране, подготовка на тръжни документи за строителство и обществени транспортни услуги, сравнителни анализи и проучвания и други. За целта е предвидено представители на двете организации да участват в национални и международни обучения по въпроси от транспортно естество (Дейност 2.2.1.1.1) и такива, свързани с подготовката и реализацията на ПЧП проекти (Дейност 2.2.1.1.3), да извършват стажове в и обмяна на практически опит с други НПО, участващи в развитието на интермодални обекти от TEN-T мрежата (Дейност 2.2.1.1.2).

(5) Мярка 2.2.2.1: Оказване на експертна подкрепа на местни публични и бизнес институции в подготовката и реализацията на проекти, свързани с интермодалния транспорт в региона

Сходни, на гореописаните, потребности са идентифицирани и при местни публични и бизнес институции, които са неизменен участник в коментираните процеси. В по-детайлен план това са нужди за повишаване на знания, умения и опит, които запълват следните пропуски: (1) Липса на системно провеждани учебни визити в държави-членки на ЕС за обмен на опит и надграждане на административния капацитет по изпълнение и управление на проекти, свързани с инфраструктурни проекти в отделните видове транспорт; (2) Липса на редовни обучения в специализирани обучителни институции; (3) Липса на редовни участия в специализирани конференции/работни срещи/международни събития, свързани с управлението на проекти и програми в транспортния сектор; (3) Липса на редовно провеждани специализирани обучения в отделните видове транспорт (нови технологии; нови решения при пътно строителство; строителство на пристанища и други); (4) Липса на системи/механизми за оценка и стимулиране на професионалното представяне на служителите, работещи по транспортни проекти; (5) Липса на мотивационни механизми/бонусни системи с цел превенция на текучеството и съхраняване на административния капацитет; (6) Липса на административен капацитет за използване на европейските фондове в публично-частните партньорства и



концесиите, в това число на инструменти за финансов инженеринг, секторно ориентирани грантове, грантове, които подкрепят кохезионната политика на ЕС и държавите членки. По пътя към преодоляване на тези пропуски е планирано АДО „Дунав“ и ФГЕИУР да оказват подкрепа на местни публични и бизнес институции за устойчиво въвеждане на иновативни практики в изграждането на интермодални възли и свързаните с тях транспортно-логистични центрове (Дейност 2.2.2.1.1), вкл. подкрепа за намиране на потенциални инвеститори за изграждане/модернизиране на интермодални възли и транспортно-логистични центрове. Примерна стъпка в тази посока може да бъде организацията и провеждането на таргетирана маркетингова кампания за намиране на инвеститори сред съществуващи оператори на такива възли в трансграничен регион Румъния-България, на сходни възли в други страни и сред компании със сходен инвестиционен профил.

(6) Мярка 2.2.2.2: Стимулиране по-широката приложимост на ПЧП в сферата на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България

Търсенето на потенциални инвеститори за изграждане на мултимодални терминали неизбежно минава през реализирани вече публично-частни партньорства и проучвания за възможно привличане на външни финансови източници в изграждането и поддържането на интермодални активи, вкл. разнообразни банкови механизми за финансова подкрепа (Дейност 2.2.2.2.1). Добре известен е фактът, че основните икономически пречки пред развитието на интермодалния транспорт се отнасят до високите инвестиционни разходи за интермодални транспортни единици и терминали, високи разходи за трансфер и съхранение; структурата на разходите често е неизвестна и разходното разделение между инфраструктурата, терминалите, тягата, експлоатацията на подвижния състав, обработката и т.н. е неясно. За да се стимулира развитието на интермодалния транспорт и на база на собствени оценки, в своята транспортна стратегия от 2013 г. ЕБВР заявява, че ще се стреми все повече да подкрепя разширяването на логистичните и интермодалните услуги предимно от частния сектор. В тази връзка, при наличие на стратегическо предпочитание за финансиране на бизнес ориентирани транспортни проекти, е много важно да не се изпусне шансът за привличане на свежи капитали в трансграничния регион и да се повиши в максимална степен знанието и готовността на заинтересованите страни за работа с публично-частни проекти в сферата на интермодалния транспорт. За целта са планирани две релевантни дейности: (1) Осъществяване на консултантска подкрепа на публични органи и бизнес предприятия в планирането и реализирането на ПЧП проекти за изграждане и управление на интермодални възли в целевия регион (Дейност 2.2.2.2.2) и (2) Подпомагане на областните/окръжните и общински администрации в трансфера на знания, технологии и иновации за развитие на интермодалния транспорт, и особено в сферата на ПЧП (Дейност 2.2.2.2.3).

Изпълнението на **Стратегическа цел 3 „Популяризиране на целите и**



насърчаване ползването на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България“ се подкрепя от 5 групи дейности, които адресират настоящи предизвикателства в сферата на интермодалния транспорт, с бъдещи ефекти върху обществото, икономиката и качеството на живот, като цяло.

(1) Мярка 3.1.1.1: Провеждане на обществени допитвания за ползите от интермодалния транспорт и вижданията на граждани и фирми за неговото развитие

Участието на гражданите и организациите на гражданското общество в процесите на вземане на решения на местно ниво е от решаващо значение за едно прозрачно и отговорно публично управление, работещо в интерес на общността. Затова, без широка обществена подкрепа за реализация на местни и регионални политики, в сектори с потенциално негативно въздействие върху околната среда усилията за икономическо развитие чрез изграждане и модернизация на транспортна инфраструктура биха се обрекли на провал. За да се прецени необходимостта от адекватна намеса в разбиранията на гражданите за ползите и рисковете от развитието на интермодалния транспорт, е препоръчително първо да се проучат техните виждания, страхове или притеснения от реализацията на подобни проекти. АДО „Дунав“ и ФГЕИУР биха могли да проведат обществени допитвания сред различни групи лица, диференцирани по контекстуално избрани показатели, например, чрез подготовка и периодично провеждане на комбинирани (онлайн, телефонно, директно анкетиране и други) проучвания за разбиранията и желанията на местното население и бизнес за развитие на удобен, безопасен и екологосъобразен транспорт (Дейност 3.1.1.1.1). На база на резултатите от тях двете неправителствени организации могат да организират и провеждат обществени обсъждания по проблемни теми с участието на публични власти, инвеститори, работодатели, граждани и други заинтересовани лица. Така, обществени дискусии, свързани с визията на граждани за бъдещо развитие на интермодалния транспорт, гарантират възможност за участие на обществото в процеса на вземане на решения. Резултатите от обществените допитвания могат да бъдат и ценен индикатор за липсващи или непълни и неточни знания за спецификите на интермодалния транспорт, и тогава АДО „Дунав“ и ФГЕИУР биха могли да адресират тези пропуски чрез участие в инициативи, свързани с разработването на програми за професионално обучение в сферата на интермодалния транспорт (Дейност 3.1.1.1.2).

(2) Мярка 3.1.1.2: Организиране на целеви кампании за повишаване на осведомеността и стимулиране на предприемачеството в областта на устойчивата мобилност сред младежите

Настоящата мярка се явява като своеобразно продължение на предходната, стъпвайки върху предприемането на адекватни действия на база на проучени потребности и преследвани цели - ефективен, екологосъобразен и



безопасен интермодален транспорт и по-добра свързаност на трансграничния регион с TEN-T мрежата. Фокусът тук пада върху младежите, като група от лица, които определят посоката, инструментите и подходите за бъдещо развитие. Има огромна нужда от повишаване привлекателността на екологичната мобилност сред младите, които поради липса на информация или други причини проявяват преимуществено предпочитание на автомобилите като средство за придвижване в градска и извънградска среда. Необходими са фокусирани и последователни мерки за промяна на нагласите и разбиранията на младежите за екологични, иновативни и безопасни транспортни средства, екологични двигатели и необходимата инфраструктура за такива превозни средства. В този контекст е много полезно сътрудничеството на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР с образователни институции (особено с Русенски университет „Ангел Кънчев“), за да могат заедно да намират атрактивни решения за промяна на младежките нагласи и знания в сферата на устойчивия и екологичен транспорт. Възможна стъпка в тази посока е провеждането на тематични конкурси и състезания за различни възрастови групи (Дейност 3.1.1.2.1), като например проведените наскоро „Zero Emission Racing“ (конкурс за ученици с постерна сесия и състезание с моделни автомобили, захранвани с водородни горивни елементи) и „Eco Energy 21st Century“ (конкурс за студенти с постерна сесия и демонстрация на моделни еко енергийни системи). Други примерни инициативи могат да бъдат срещи, разговори и дискусии по декарбонизация между ученици, студенти, младежи и специалисти (Дейност 3.1.1.2.2), както и осъществяване на експертна подкрепа в подобряването и насърчаване ползването на велосипедната инфраструктура в целевия регион (Дейност 3.1.1.2.3).

(3) Мярка 3.1.2.1: Популяризиране на пътническия и товарен превоз по р. Дунав

Тази група от дейности е планирана в контекста на декарбонизацията и необходимостта от използване на алтернативни горива в транспорта, вкл. интермодален транспорт. Речният превоз е най-малко замърсяващ околната среда вид транспорт. Речните пристанища по р. Дунав разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнерни и RO-RO единици. Но към настоящия момент се използва около 60% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника (Предварително проучване). Съществуващите ограничения за навигационна безопасност и достъпност на вътрешноводния канал ограничават операционната ефективност на речния флот, капацитета на реката и привлекателността ѝ като възможност за транспорт. Следователно, налице са ключови предпоставки за по-активно маркетингово на ползите от речния товарен превоз, разбира се в комбинация с инфраструктурни подобрения, така че да се предлагат модерни, ефективни и безопасни интермодални услуги.

Едновременно с необходимостта от намиране на трайно решение на

въпроса с гарантираните минимални дълбочини на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав, ежегодно се идентифицира и проблем със съхраняването на чистотата на речните води. Организиран се регулярни доброволчески инициативи за почистване на реката, и АДО „Дунав“ и ФГЕИУР не бива да правят изключение от тези устойчиви практики.

Доизграждането на Дунавския панорамен път и Дунавска велопътека е също атрактивна форма за популяризиране на пътническия и товарен превоз по р. Дунав. Дунавската велопътека е част от трансевропейската велосипедна мрежа по реката. Нейното доизграждане ще допринесе както за подобряване на мобилността по поречието на коридор № 7, така и за стимулиране на различните икономически дейности и възможностите за отдих и туризъм по поречието Дунав. В този контекст е предложена и Дейност 3.1.2.1.2 „Търсене и предлагане на решения и финансиране за доизграждането на Дунавския панорамен път и Дунавска велопътека“.

Друг, по-бизнес ориентиран подход за насърчаване ползването на реката за транспортни цели е проециран в Дейност 3.1.2.1.3 „Разработване на атрактивни търговско-обслужващи и логистични услуги, в партньорство с частния сектор, които да стимулират товарния транспорт по р. Дунав“. Мултимодалните превози са тясно свързани с развитието на контейнеризацията, която създава основи за взаимното сближаване на различните видове транспорт, и най-вече морския, речния, железопътния и автомобилния. Установиха се еднакви способности и условия за превоз в различните видове транспорт, в резултат на унифицирането на товарните единици и изискванията за правилно и ефективно използване на контейнерите, и това обстоятелство следва да бъде ключов аргумент в съвместното развитие на българо-румънски интермодални услуги.

(4) Мярка 3.1.2.2: Проучване на възможности и практики за подобряване на техническата инфраструктура за насърчаване на декарбонизацията

Мярката е от фундаментално значение за постигане на целите на Стратегията. Използването на все по-чисти горива и енергия в транспорта е едно от главните условия за развитието на устойчив транспорт в бъдеще. Утежняващо обстоятелство е фактът, че близо 98% от потребената енергия в транспорта е от петролни продукти, които са и най-големите замърсители на въздуха. Не е добър показател и употребата на дизелово гориво, което стремглаво нараства, а по-издържаните в екологичен аспект безоловни бензини - расте с по-бавни темпове. В Съобщението на ЕК, озаглавено „Европа в движение“, беше очертана стратегията за „социално справедлив преход към екологосъобразна, конкурентоспособна и свързана мобилност за всички“. Това съобщение беше подкрепено от серия предложения, като преразглеждането на Директивата за евровинетката (Директива 1999/62/ЕО), преработването на Директива 2004/52/ЕО за оперативната съвместимост на електронните системи



за пътно таксуване, преразглеждането на разпоредбите относно достъпа до пазара и условията на труд в сектора на автомобилните превози, както и от по-нататъшни стъпки за поставяне на основите на съвместна, свързана и автоматизирана мобилност. За по-нататъшното осъществяване на прехода към мобилност с ниски емисии тези мерки се допълват от други предложения, като например преразглеждането на Директивата за екологично чистите превозни средства (Директива 2009/33/ЕО) и на Регламент (ЕО) № 1073/2009 относно достъпа до международния пазар на автобусни превози, предложението за нови стандарти за емисиите на CO₂ от леките и лекотоварните автомобили за периода след 2020 г., инициативата за насърчаване на разработването на инфраструктура за алтернативни горива и настоящото предложение за изменение на Директивата относно комбинирания транспорт. В организирано от ЕК допитване до заинтересовани страни по отношение на мерки, насърчаващи развитието и ползването на комбинирания транспорт, се отправиха следните предложения: мерките, за които беше сметено, че ще имат най-силно положително въздействие върху обемите комбиниран транспорт, бяха: i) Подкрепа за преки инвестиции в терминали за комбиниран транспорт, по възможност придружени от безвъзмездни средства за всяка претоварена товарна единица; ii) Стимули за инвестиране в свързани с комбиниран транспорт информационни технологии или за използването на решения като екологично по-чисти камиони; както и iii) Намаляване на таксите за достъп за всички операции по комбиниран транспорт, свързани с железопътния превоз.

Необходими са и паралелни действия за установяване на втечнения природен газ (LNG) като алтернатива на дизеловото гориво и като преходно гориво, с цел намаляване на емисиите от автомобилния транспорт, докато алтернативните видове задвижване, като например електрически батерии и горивни клетки, не станат конкурентоспособни. Успешен пример в тази посока е българската компания Булмаркет. Но докато се развие конкурентоспособността на алтернативните видове задвижвания, има спешна необходимост от изграждане на окръжна/общинска зарядна инфраструктура в градските и икономическите зони, вкл. в мултимодалните терминали (Дейност 3.1.2.2.1). Липсата на зарядна инфраструктура е една от трите основни бариери пред бързото навлизане на екологичните превозни средства, задвижвани с алтернативни горива. На този етап има реализирани отделни инициативи за изграждане на зарядни колонки за електрически превозни средства в някои български общини, реализирани основно с частни инвестиции. Сред тях са общини Ловеч, Русе, София, Пловдив, Стара Загора, Добрич. Като възможен принос за по-ускорено изграждане на необходимата техническа инфраструктура, АДО „Дунав“ и ФГЕИУР биха могли да разработят и предложат на целевите трансгранични окръзи/области модел за регламентирано изграждане на зарядни колонки, съобразен с разпоредбите в българската и румънска нормативна рамка за устройство на територията.



Събирането и разпространението на добри практики за успешна пазарна реализация на алтернативни горива, вкл. електрическа мобилност (Дейност 3.1.2.2.2), следва да бъде постоянна дейност от съществено стратегическо значение за двете неправителствени организации, тъй като тя е присъща за техните компетентности и функции. Тя успешно се допълва от провеждането на кампанийни обществени мероприятия, в партньорство с публични органи и частни фирми, за насърчаване ползването на превозни средства, различни от конвенционалните автомобили (Дейност 3.1.2.2.3). Примерни кампанийни прояви могат да бъдат организирането на ЕКО рали с електрически автомобили, честване на инициативата на ЕК „Европейската седмица на мобилността“, която се провежда всяко година от 16 до 22 септември с цел да окуражи европейските местни власти да въведат и популяризират мерките за устойчив транспорт и да приканят обществеността да се възползва от „Град без коли!“. България участва в провежданата в периода 2012-2015 г. от ЕК кампания за устойчива градска мобилност под надслов „Do the Right Mix“ („Придвижвай се разумно“). Основната цел на инициативата е да повиши обществената осведоменост относно устойчивия градски транспорт и да подпомогне инициативите и партньорствата на национално ниво в синхрон с Европейската седмица на мобилността. Има необходимост и от по-активно популяризиране на възможностите за споделено пътуване в града (споделяне на личния автомобил с няколко човека, които пътуват в една и съща посока). В България вече функционира мобилното приложение за междуградско или градско пътуване между непознати хора - това е платформата за споделено пътуване Aha!Car. Също така, могло да се заимства наскоро въведената практика в гр. София електрически автомобил под наем - услугата SPARK²³ (Дейност 3.1.2.2.4 „Разработване на пилотни и демонстрационни проекти за създаване на система за отдаване на електромобили под наем“).

(5) Мярка 3.2.1.1: Разработване на информационни системи за подобряване на транспортния мениджмънт

Накрая, но не на последно място по важност, е групата от дейности, насочени към повишаване обезпечаването на транспортната инфраструктурата в целевия регион с информационни системи, стимулиращи търсенето на интермодални услуги. Интелигентните транспортни системи (ИТС) могат значително да допринесат за по-чиста, по-безопасна и по-ефективна транспортна инфраструктура. Съвременният пазар за транспортни услуги налага на операторите необходимостта от динамично развитие, постоянно внедряване на нови технологии за превоз, съхранение и доставка на товарите. От особено значение за ефективното изпълнение на превозния процес е наличието на развита инфраструктура, осъществяването на пълно транспортно обслужване от страна на един-единствен транспортен оператор на принципа

²³ <https://spark.bg/>



„от врата до врата“, строго придържане към срока на доставка, оптимизация на логистичните схеми и намаляване себестойността на превозите. АДО „Дунав“ и ФГЕИУР могат да имат подчертано силна роля в обединяването на научните изследвания и иновациите за развитието на цифровизирана и екологично устойчива логистична дейност и в развитието на повишена оперативна съвместимост и взаимосвързаност на информационните системи и услуги. За целта са планирани няколко дейности, които удовлетворяват потребности на различни целеви групи (реални и потенциални участници в транспортните процеси) от работа със съвременни информационни и комуникационни технологии. Това са следните дейности:

Дейност 3.2.1.1.1 „Създаване и поддържане на електронен каталог от фирми, опериращи в сферата на интермодалния транспорт във и извън целевия регион“

Изпълнението на дейността и поддържането на актуален каталог ще удовлетвори потребността от дигитализирана справочна информация за транспортни компании от региона и света, които са потенциални инвеститори за изграждане на интермодални възли, или са логистично-спедиторски фирми, предоставящи интермодални услуги.

Дейност 3.2.1.1.2 „Създаване на веб-базирана платформа „От врата до врата“ за самостоятелно изчисление на разходи и време при ползване на интермодален транспорт“

Този софтуер би могъл да улесни логистичните компании в предоставянето на спедиторски услуги с комбиниран транспорт, с което бързо и ефективно ще се повиши търсенето на такива услуги, а това ще даде тласък за привличане на инвеститори за изграждане на необходимата интермодална инфраструктура.

Дейност 3.2.1.1.3 „Разработване на информационни онлайн платформи за транспорт и мобилност за гражданите“

Изпълнението на дейността следва да даде възможност за капитализацията на широка гама от проекти на ЕС, насочени към въпроса с градската мобилност, и да спомогне за прилагане на плана за действие на ЕС за градска мобилност. Ползите от разработването и внедряването на подобни информационни онлайн платформи за транспорт и мобилност биха могли да се обобщят в следните направления:

- Намаляване на чакането за превоз;
- Повишена удовлетвореност на пътниците;
- Оптимизиран обществен и товарен транспорт;
- По-надеждни разписания и планиране на пътуването;
- Намаляване на вредните газове в населените места;
- По-безопасна транспортна мрежа;

- Намаляване на задръстванията;
- Плащане за услуги чрез смарт карта или мобилен телефон.

IV.3 ПРОГРАМА ЗА РЕАЛИЗАЦИЯ

Програмата за реализация дава по-конкретна информация относно изпълнението на заложените мерки и дейности, като структурата ѝ следва йерархичната структура от определените стратегически цели. За постигане на специфичните цели са представени мерки и дейности. Изпълнението на програмата за реализация е базирано на наличните ресурси и кръга от възможности за въздействие на различните заинтересовани страни.

Към програмата за реализация е представен и бюджета, необходим за реализирането ѝ. Всяка дейност е остойностена и са посочени възможните източници за финансиране, като поради фактът че периодът на изпълнение на Програмата започва от края на програмен период 2014-2020 г., то към момента не е възможно да се определят конкретните финансови източници на публични средства. Поради това и с цел предоставяне на възможност за изпълнение на Програмата с минимални ограничения, то за всяка една дейност са посочени повече от един вид финансов източник.

Програмата за реализация, също така, съдържа и план-график за реализация на заложените дейности. План графикът е съобразен с факта, че документът е дългосрочен и съответно е необходимо да се предвиди времеви „буфер“ за реализирането на съответната дейност и мярка.

Изготвената Програма за реализация е изготвена в табличен вид за по-добра прегледност и употреба и е представена в *Приложение № 5*.

IV.4 МЕХАНИЗЪМ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЧЕСКИЯ ПЛАН

Разработеният Стратегически план, като част от *Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България 2018-2050 г.*, е дългосрочен план от 12 години, което обуславя необходимостта, в хода на неговото изпълнение той да бъде редовно и системно актуализиран в следствие на извършени оценки.

Механизмът дава рамката и стъпките за актуализация на стратегическия документ. Актуализирането на Стратегическия план, както и на Стратегията, се налага в следствие на дългосрочното му планиране и динамичните процеси и реформи, които се извършват в транспортната система и развитието на интермодалните възли в трансграничен регион Румъния-България.

Целта на механизма е да подпомага Ръководителите на предложената структура за управление - ТКНС - да управляват и регулират процеса на актуализация, в следствие на направени препоръки от периодични или междинни оценки на Стратегията, следователно и на Стратегическия план, както

и при инициране на актуализация от страна на представители на заинтересованите страни.

В разработената Система за наблюдение и оценка (мониторинг) е заложено да се провеждат, следните оценки:

- Периодични доклади за изпълнението на Стратегията/Стратегически план;
- Междинни оценки на 4 години;
- Последваща оценка.

Периодичният преглед и оценка на Стратегическия план е необходим, за да се определи напредъка в изпълнението, силните и слабите страни, нуждите и рисковете.

Дадените, в оценките, препоръки са основа за актуализацията му по отношение на дейностите в приоритетните направления и целите, за пре-планирането в хода на изпълнение.

Основните фактори, водещи до актуализацията на Стратегическия план, са:

1. Промени на икономическите и социалните условия в трансграничен регион Румъния-България;
2. Актуализирани стратегически документи на национално, регионално и европейско равнище;
3. Промени в свързаното национално законодателство или в законодателството на ЕС;
4. Промени в секторни стратегии и програми, влияещи върху изпълнението на Стратегията;
5. Резултатите от междинни оценки;
6. Инициатор на предложението за актуализация.

Приетият модел за планиране, изпълнение и наблюдение с участие на широк кръг заинтересовани страни предполага, инициативата за внасяне на предложение за актуализация на стратегията, по същество да може да се извърши от всеки участник - институция, организация, страна, ангажирана в управлението и изпълнението на самата Стратегия. Или по-конкретно:

- Ръководителите на ТКНС, във връзка с направени констатации и препоръки от периодични или междинни оценки на стратегията, обхващащи дългосрочните планове и периодичните прегледи на стратегията, гласувани на заседание на управителните органи на двете партниращи организации, както и при различни промени на национално и европейско ниво по отношение на политики, изискващи планирането на конкретни мерки и дейности;
- Представителите на заинтересованите страни, във връзка с възникнали обстоятелства, например при кандидатстване за проектно финансиране, тъй като следва дадена дейности да бъдат предвидени в Стратегически документ.

Актуализацията на Стратегията като цяло следва да се направлява методически и координира от оперативните екипи към Трансграничния Комитет по наблюдение на стратегията. Окончателното вземане на решения свързани с актуализацията на Стратегията и конкретно на Стратегическия план е в прерогативите на управителните органи на двете партниращи организации (автори на стратегията).

Процедура за актуализация на Стратегическия план

Това е част от процес, при който е необходимо да се очертаят ясни и конкретни правила за разработване и внасяне на предложения за промени в Стратегията. Обособяват се две отделни процедури:

1) Процедура за актуализация, когато инициатор на предложението за актуализация е от Ръководителите на ТКНС:

- Събиране на необходима информация, консултация с експерти от заинтересованите страни;
- Оперативните екипи подготвят първично предложение за решение, което се съгласува с Ръководителите на Комитета, които подписва предложението и документацията, свързана с него;
- Разпространяване на изготвеното първично предложение за Актуализация;
- Организиране при нужда на срещи, групови дискусии и други форми на обсъждане на направените предложения и придружаващата ги документация;
- Събиране на обратна връзка от заинтересованите страни за съгласие, несъгласие или промени за подкрепа на направеното предложение за решение;
- Финализиране на предложението за актуализация с обосновка от Ръководителите на ТКНС;
- Вземане на решение от управителните органи на двете партниращи организации;
- Към вече актуализираната стратегия следва да бъде приложена цялата документация и протокола от проведените срещи на Комитета и протокол за приемане на актуализацията от управителните органи на двете партниращи организации.

2) Процедура за актуализация на стратегията, когато инициатор на предложението за актуализация са представители на заинтересованите страни:

- Предложението за актуализация се представя на нарочна работна среща на Комитета от съответните представители на заинтересованите страни;
- Ръководителите на Комитета правят предложение до управителните органи на двете партниращи организации за актуализиране на Стратегията, в което трябва да бъдат описани промените със съответната обосновка, причини и аргументация за необходимостта от промяната/промените;
- Внесеното предложение за актуализация се разглежда и гласува от

управителните органи на двете партниращи организации, и се взема решение дали да стартира процеса на актуализация;

- Оперативните екипи изготвят актуализираната стратегия.

При актуализирането на стратегията, независимо от инициатора, от съществено значение е осигуряването на публичност и партньорство в процеса на актуализация на Стратегията, като оперативните екипи в България и Румъния са отговорни за:

- Провеждането на широко обсъждане на актуализирания документ за изпълнение на Стратегията за остатъка от периода на действие - екипите изготвят всички материали и презентации свързани с обсъждането и техни членове участват в провеждането му;

- Оперативните екипи подготвят за публикуване на сайтовете на двете партниращи организации всички материали, свързани с провеждане на обществените обсъждания, които се публикуват най-малко 10 дни преди провеждане на обсъждането;

- След приемане на актуализирания документ от управителните органи на двете партниращи организации, Ръководителите следят за публикуването му на сайтовете на двете партниращи организации.

V. ИНДИКАТИВНА ФИНАНСОВА ТАБЛИЦА

Индикативната финансова таблица е разработена на ниво мерки, като са представени конкретните и необходими финансови ресурси за реализацията на Стратегията. Необходимите финансови ресурси за реализиране на този дългосрочен документ възлизат на 2 035 000.00 евро. Те са изцяло съобразени с изискванията за допустимост на бенефициенти по настоящите национални и европейски фондове, световни и европейски финансови инструменти за финансиране, както и с приоритетите и заложените бюджети към момента. Във връзка със заложените финансови ресурси е необходимо да се направят следните уточнения:

(1) Поради това, че настоящият стратегически документ се разработва в условията на приключващ програмен период, то финансовите ресурси са заложили чисто индикативно и в съответствие със сега действащите оперативни програми и законодателна рамка за финансиране с публични средства;

(2) Необходимите административни ресурси за реализация на Стратегията отговарят на разполагаемите в АДО „Дунав“ и ФГЕИУР. При необходимост, двете организации могат да ползват външни експерти, като например представители на Трансграничната транспортна мрежа като съвещателен орган към изпълнението на Стратегията. Отговорни институции за реализирането на всяка дейност от Програмата за изпълнение на Стратегията са АДО „Дунав“ и ФГЕИУР;

(3) Не се предвижда финансиране на мерки с източник публично-частно



партньорство, тъй като в Програмата за реализация на специфичните цели отсъстват инфраструктурни мерки. АДО „Дунав“ и ФГЕИУР са неправителствени организации и не притежават права за собственост върху обекти от транспортно значение, поради което нямат, и не могат и да придобият, права и отговорности за тяхното пряко управление поради недостатъчен финансов капацитет и нетърговски предмет на тяхната дейност. Бюджетираните средства в колона „Частно финансиране“ са приходи от услуги;

(4) Програмата за реализация на Стратегията и нейната индикативна финансова рамка не съдържат график за провеждане на отчуждителни процедури и съгласувателни процедури, поради причини, изяснени в предходната т. (3);

(5) В програмата за реализация на Стратегията и нейната индикативна финансова рамка не са посочени операции от съответна оперативна програма, тъй като последните са известни само за 2 години (до 2020 г.) от целия времеви график на Стратегията, обхващащ периода 2018-2050 г.

Индикативната финансова таблица, обобщаваща необходимите ресурси за реализация на Стратегията е представена в *Приложение № 6*.

VI. ИЗТОЧНИЦИ НА ФИНАНСИРАНЕ

За целесъобразното насочване на финансовите потоци и обезпечаване на реализирането на разработената Стратегия е необходимо да се направи обстоен анализ на възможностите за финансиране. По данни от Стратегията за развитие на пътната инфраструктура в Република България 2016-2022 г. източниците за финансиране в допълнение на държавния бюджет включват общинските бюджети, грантове от ЕС, държавни заеми, финансиране от частния сектор. Съответно релевантните източници могат да се обособят в следните групи:

- Национално финансиране (национални фондове);
- Европейско финансиране (европейски фондове);
- Частно финансиране;
- Национално финансиране (местен бюджет и централен);
- Публично-частно финансиране;
- Други източници на финансиране.

Преди извършване на по-детайлен анализ на финансовите средства, необходими за обезпечаването на Стратегията, трябва да се направят следните уточнения:

► Настоящият анализ е направен в контекста на неспецифицирани условия и неочертани изисквания за допустимост на инвестиции и бенефициенти по отношение на европейските и национални фондове. Това се дължи на факта, че Стратегията е разработена в края на действащия програмен период 2014-2020, но същевременно обхваща един по-дългосрочен период на изпълнение -



2018-2050 г, за който след 2020 г. няма официални приети рамки и условия за функциониране на финансовите програми на ЕС. Поради това, за целите на прегледа на финансовите източници ще се разгледат съществуващите към 2020 г. Очакванията са да няма съществени отклонения от досега регламентираните изисквания за вид на бенефициентите и проектите. Тук е необходимо да се посочи, че с изключение на финансовите източници от частен и публично-частен характер, АДО “Дунав” и ФГЕИУР могат да бъдат потенциални ползватели на средства от другите разгледани в анализа финансови източници или като партньори на коалиционен проект с водеща организация местна/регионална власт или като самостоятелни бенефициенти. Детайлните параметри за допустимостта и условията за кандидатстване за получаване на подобна помощ, обаче, са обект на специфициране в конкретни покани за кандидатстване;

► Обезпечаването на по-голямата част от дейностите на Стратегията е възможно да бъде по линия на частните инвестиции или собствени средства, с оглед реализирането на възможно най-голям ресурс. В настоящата социално-икономическа реалност и при ограничените ресурси на публичния сектор, е необходимо все по-интензивно да се търси развитие на сътрудничество с частния сектор. В допълнение последните тенденции по отношение на европейското финансиране са насочени към намаляване значително дела на финансиране чрез грантове и увеличаване на дела на финансиране чрез собствени средства, национално финансиране и/или финансови инструменти;

► Поради функциите и задълженията на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в Стратегическия план не са заложили дейности и мерки, включително проекти, които да са инфраструктурни. Поради това ПЧП като форма на финансиране не се разглежда.

Идентифицирано е, че за проектите, необходими за изпълнението на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), се налага да се планират финансови инвестиции в размер на 500 млрд. евро в текущия програмен период на ЕС 2014-2020 г. До 2030 г. завършването само на коридорите на основната TEN-T мрежа ще изисква приблизително 750 млрд. евро инвестиции, а за тези от разширената TEN-T мрежа, която е планирана да приключи през 2050 г. дори не са направени приблизителни разчети. Най-големият процент от ориентировъчния бюджет до 2030 г. следва да бъде осигурен от националните фондове на държавите-членки. Безвъзмездните средства от ЕС ще представляват друг съществен принос.

Допълнителни средства от ЕС ще бъдат насочени към иновативни финансови инструменти като заеми, гаранции и други механизми, носещи риск. Тези инструменти са специално разработени, за да направят частни инвестиции в търговски жизнеспособни проекти свързани с TEN-T мрежата, като намалят рисковите профили на проектите и създадат доверие сред частните инвеститори.



Предполага се, че доверието, предлагано от тези рискови схеми, ще създаде ефект на лоста, като по този начин ще мобилизира инвестиции, които са далеч по-големи от тези, които биха могли да бъдат постигнати чрез подход, финансиран изцяло от безвъзмездни средства.

Не всички проекти за транспортна инфраструктура обаче могат да генерират нива на възвръщаемост на инвестициите, търсени от частния сектор, дори и с помощта на механизми, носещи риск. Като такива, безвъзмездните средства продължават да играят ключова роля за финансирането на проекти свързани с TEN-T мрежата, особено за тези, считани за важни за успешното изпълнение на мрежата като цяло, но които не могат да предложат равнищата на рентабилност, търсени от инвеститорите.

VI.1. ПРЕДВАРИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА ВЪЗМОЖНИТЕ ИЗТОЧНИЦИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ

За по-голяма прегледност и с оглед на посочените по-горе постановки източниците на финансиране са разгледани в следните групи:

- ▶ **Национални публични средства:**
 - Местен бюджет;
 - Централен бюджет;
 - Национални фондове.
- ▶ **Външни публични средства:**
 - Национални оперативни програми;
 - Европейски фондове;
 - Европейски програми.
- ▶ **Други финансиращи инструменти;**
- ▶ **Частно финансиране.**

VI.1.1. НАЦИОНАЛНИ ПУБЛИЧНИ СРЕДСТВА

1. ПРОГРАМА „ДЪРЖАВНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ЗАЕМИ“ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Програма държавни инвестиционни заеми е разполагаемият ресурс, който се регламентира чрез съответните постановления за годишното изпълнение на държавния бюджет на Република България и в съответствие със Закона за публичните финанси.

Държавно гарантирани заеми са заемите на база на финансови договори между правителството на Република България и съответната финансираща институция. От държавните инвестиционни заеми могат да се възползват бенефициенти частни дружества и първостепенни разпоредители на бюджет.

2. Фонд „Научни изследвания“ на Република България

Фонд „Научни изследвания“ (ФНИ) има за цел да подкрепя проекти и дейности за насърчаване на научните изследвания, съобразени с

ратифицирани рамкови програми с определени приоритети на Европейския съюз, както и със „Стратегията за развитие на науката в България“ до 2020 г.

ФНИ насърчава научните изследвания като:

- Подпомага финансово научните организации и висшите училища на базата на проектно-програмно финансиране;
- Финансира проекти, разработки и демонстрационни проекти в определените от Фонда научни направления;
- Финансира проекти, разработки и демонстрационни проекти на млади учени.

3. МЕСТНИ БЮДЖЕТИ И ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ

Варианти за финансиране на проекти в сферата на транспорта, и по-конкретно за подобряване на свързаността с TEN-T мрежата, са държавните и местни бюджети на страните-партньори. Така например, локални, но ключови инфраструктурни проекти могат да бъдат финансирани от бюджетите на съответните области/окръзи, в съответствие с отговорностите на местната власт по отношение развитието на транспорта, мобилността и свързаността.

Държавният бюджет дава възможност чрез бюджетите на министерства и ведомства, регионални институции и публични власти, в рамките на компетентността им и отговорностите по отношение развитието на мобилността и свързаността да предоставят помощ за проекти от регионално, национално и трансгранично значение.

VI.1.2. ВЪНШНИ ПУБЛИЧНИ СРЕДСТВА

4. ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 г.

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ) е една от десетте оперативни програми на Република България, които се финансират от Кохезионния и Структурните фондове на ЕС.

Общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г., както и на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. е „Развитие на устойчива транспортна система“.

За постигане на общата цел на ОПТТИ 2014-2020 г. са формулирани седем специфични цели:

- „Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа“;
- „Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа“;
- „Увеличение на използването на интермодален транспорт“;
- „Увеличение на използването на метро“;



- „Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи“;
- „Подобряване на управлението на железопътната мрежа“;
- „Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 г. и за изпълнение на ОПТТИ 2014-2020 г., повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа“.

Приоритетните оси на Програмата са:

1. „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа“;
2. „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“;
3. „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“;
4. „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“;
5. Техническа помощ.

5. ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „РЕГИОНИ В РАСТЕЖ“ 2014-2020 Г.

Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 г. е разработена, за да подпомогне по-балансираното и устойчиво развитие на българските градове. Финансовата подкрепа по нея е необходима, за да се преодолеят различията в развитието на регионите, както и да се овладеят негативните миграционни процеси към София и големите градове, водещи до обезлюдяване на големи части от България. Инвестициите от страна на ОПРР в градовете ще подпомогнат преодоляването на големите различия в страната, както и използването на потенциала на територията с цел финансиране на конкретни нужди и проблеми.

Оперативна програма „Региони в растеж“ 2014-2020 г. подкрепя реформите в няколко ключови сектора, свързани с устойчивото и балансирано регионално развитие на България до 2023 г. ОПРР финансира проекти в областта на регионалното развитие, образованието, здравеопазването, социалната политика. Програмата е ориентирана към създаване на растеж и заетост в регионите чрез мерките за градско развитие, регионален туризъм и новите финансови инструменти. Специално внимание е обърнато на енергийната ефективност в опорните центрове в периферните райони, съгласно националния полицентричен модел за развитие, формулиран в Националната концепция за пространствено развитие 2013-2025 г.

Релевантни по отношение на развитието на транспортната инфраструктура са следните приоритетни оси на ОПРР 2014-2020 г.:

Основната цел на Приоритетна ос 1 „Устойчиво и интегрирано градско



развитие“ е да бъде подоброено качеството на живот и растежа в средните и големите градове в България. Подкрепят се цялостни стратегии за устойчиво и интегрирано градско развитие на местно равнище. Това е и един от основните принципи на ЕФРР - да подкрепя устойчивото градско развитие чрез цялостни стратегии за справяне с икономическите, екологичните, климатичните, социалните и демографските проблеми в градските райони. Този принцип има двойно значение: от една страна ресурсите трябва да се концентрират по интегриран начин в целевите области със специфични градски предизвикателства и същевременно, че финансираните по линия на ЕФРР проекти за градско развитие трябва да се интегрират в по-широките цели на програмите.

Инвестициите по Приоритетна ос 1 се извършват въз основа на местните стратегии за устойчиво градско развитие - Интегрирани планове за градско възстановяване и развитие (ИПГВР). ИПГВР се изпълняват чрез инвестиционни програми на общините, които включват проекти и дейности за подкрепа и финансиране от ОПРР 2014-2020 г. Подкрепата е фокусирана върху предварително определени зони за въздействие, с оглед постигане на концентрация на ресурси и въздействие на най-ниско териториално ниво. Интегрирани проекти на територията на тези зони се изпълняват с цел постигане на взаимодействие и взаимно допълване между различните видове мерки - например инфраструктура за по-добра градска среда, енергийна ефективност, образователна, социална, спортна и културна инфраструктура и интегриран градски транспорт.

ОПРР 2014-2020 г. и по-конкретно приоритетна ос 1 имат роля по отношение на развитието на интермодалните възли. Темата за устойчивото градско развитие ще продължава да е съществена тема и в бъдещите програми и фондове за инвестиране на ЕС, тъй като градовете се считат за основните двигатели на регионалното развитие. Поради това оперативната програма в нейните преобразувания и след настоящия програмен период ще продължава да осъществява подкрепа за подобряване на градската мобилност и свързаност, прилагане на екологосъобразни подходи за транспортиране на стоки и хора.

Приоритетна ос 7 „Регионална пътна инфраструктура“ е насочена към инвестиции в мрежата от първокласни, второкласни и третокласни пътища, за да се подобри свързаността и достъпността на второстепенните и третостепенните възли в Трансевропейската транспортна мрежа за товари и пътници.

Подобрената пътна инфраструктура ще доведе до подобряване на мобилността, достъпа до нови пазари, бизнес климата в регионите, като основна предпоставка за привличане на инвестиции и създаване на нови работни места. Допълнителна добавена стойност ще имат инвестициите в райони с потенциал за развитие на туризъм, като осигурят достъпа до



туристическите обекти и увеличаване на посещаемостта.

Рехабилитацията на пътната инфраструктура допринася за намаляване на вредното въздействие върху околната среда. Подобряването на качествените характеристики на пътищата съкращава времето за придвижване и осигурява поддържането на постоянна скорост на превозните средства, като по този начин допринася за намаляване емисиите на парникови газове.

Модернизираната пътна инфраструктура спомага за намаляване на социалната изолация на отдалечените и труднодостъпни райони.

Финансиране по тази приоритетна ос се предоставя за осигуряване на:

- Връзка и достъп до Трансевропейската транспортна мрежа, осигуряваща обслужване на вътрешнорегионални връзки между градовете, чрез строителство, реконструкция и рехабилитация на първокласни, второкласни (извън Трансевропейската транспортна мрежа) и третокласни пътища.
- Инженерни решения за зелена инфраструктура - препятстващи и насочващи съоръжения, вертикална сигнализация, конструктивни съоръжения за пресичане под и над инфраструктурата и други, където е необходимо.

Целите и подпомагащите действия на приоритетна ос 7 имат отношение по изпълнение на настоящата Стратегия в рамките на това, че АДО „Дунав“ и ФГЕИУР ще подпомагат създаването на партньорства и инициирането и реализирането на проекти, които биха могли да бъдат финансирани при условията на тази приоритетна ос.

6. ПРОГРАМА ЗА ТРАНСГРАНИЧНО СЪТРУДНИЧЕСТВО INTERREG V-A РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ 2014-2020 г.

Interreg V-A Румъния-България 2014-2020 г. е програма за трансгранично сътрудничество, съфинансирана от Европейски съюз със средства от Европейския фонд за регионално развитие.

Стратегическата цел на Програмата за периода се фокусира върху тематични области от Стратегията Европа 2020, свързани с изменението на климата, превенцията и управлението на риска, съхраняването и опазването на околната среда, насърчаване на ресурсната ефективност, устойчивият транспорт, насърчаване на заетостта и мобилността на работната сила, повишаване на институционалния капацитет чрез насърчаване на сътрудничеството между гражданите и институциите.

Регионите, които обхваща са 7 окръга в Румъния (Констанца, Долж, Олт, Телеорман, Гюргево, Кълъраш, Мехединци) и 8 области в България (Видин, Враца, Монтана, Плевен, Велико Търново, Русе, Силистра, Добрич).

Проектите се финансират, както следва: 85% от ЕФРР, 13% национално съфинансиране от двете партниращи държави (България и Румъния) и 2% собствен принос.



Избраните тематични цели са формулирани в пет приоритетни оси: „Добре свързан регион“, „Зелен регион“, „Безопасен регион“, „Квалифициран и приобщаващ регион“ и „Ефикасен регион“, които отговарят на нуждите и предизвикателствата на трансграничния регион.

Бенефициенти по Програмата са от национални, регионални и местни власти до публични организации, което е предпоставка за повишаване на знанията и усвояването на добри практики от българските и румънски организации, с цел усъвършенстване на провежданите от тях регионални и местни политики за развитие.

Подкрепа в областта на подобряване на свързаността на региона с TEN-T мрежата може да се получи основно за създаване на съвместни механизми, насочени към решаването на трансгранични транспортни въпроси; улесняване на връзката на вторични/третостепенни възли с TEN-T инфраструктура; изследвания, стратегии и планове за действие за подобряване на безопасността на корабоплаването по река Дунав и Черно море; обновяване или подобряване на вътрешни водни пътища, действия за управление на риска и разработване и прилагане на мерки за защита от природни бедствия, ранно предупреждение и реагиране при извънредни ситуации; създаване или разширяване на трансгранични механизми (споразумения, мрежи, наредби, проучвания, политики, стратегии, инструменти за обмен на информация) за повишаване капацитета на сътрудничеството.

7. ПРОГРАМА ЗА ТРАНСНАЦИОНАЛНО СЪТРУДНИЧЕСТВО „ДУНАВ“ 2014-2020 Г.

Програмата за транснационално сътрудничество „Дунав“ 2014-2020 г. е финансов инструмент за насърчаване и инициране на проектни идеи свързани с преодоляване на общите предизвикателства и нужди в специфични направления, които да постигнат реална полза за хората и да изградят ефективни връзки между властите и организациите в Дунавския регион.

Регионите, които Програмата обхваща са на територията на 9 държави-членки на ЕС: Австрия, България, Чехия, Германия (федерални провинции Бавария и Баден-Вюртемберг), Хърватия, Унгария, Румъния, Словения и Словакия и 3 държави кандидат-членки: Босна и Херцеговина, Сърбия и Черна гора. Молдова и четири области от Украйна (Закарпатска, Ивано-Франковска, Одеска и Черновицка област) също могат да участват в Програмата с финансиране от страна на Европейския инструмент за съседство.

Бенефициенти по Програмата могат да бъдат национални, регионални и местни власти, както и неправителствени и частни организации.

Програма „Дунав“ има четири приоритетни оси:

7.1. Иновативен и социално ангажиран Дунавски регион

В изпълнение на водещата инициатива на ЕС за иновации и изпълнение на Стратегия „Европа 2020“ в страните от региона на река Дунав, Програмата



отделя специално внимание на редица теми за иновации, които са от голямо значение в областта на сътрудничеството, като например екоинновации, трансфер на знания, кълстерни политики, социални иновации и квалифицирано предприемачество, включително аспекти на технологичните и не-технологичните иновации. Социалното измерение в иновациите (социални иновации, образователни аспекти и предприемачески умения) е от голямо значение. Изследванията и иновациите са взаимосвързани с други тематични цели, които се разглеждат в Програмата.

7.2. Околна среда и културно ангажиран Дунавски регион

Чрез тази приоритетна ос транснационалната програма „Дунав“ 2014-2020 г. подкрепя съвместни и интегрирани подходи за запазване и управление на разнообразието от природни и културни ценности в региона на река Дунав като основа за стратегии за устойчиво развитие и растеж. Програмата предвижда инвестиции в създаването и/или поддържането на екологични коридори с транснационално значение в Дунавския регион. Тази интервенция е пряко свързана с управлението на водите и контрола на рисковите фактори за околната среда, като например рисковете от наводнения. Освен това се разглеждат предотвратяването и управлението на бедствия (управление на риска), свързани с рискове, които са причинени от нефункциониращи екосистеми и предизвикани от човека промени в климатичните условия.

7.3. Подобрена свързаност на Дунавския регион

В рамките на тази приоритетна ос Програмата адресира общи предизвикателства, свързани с екологосъобразни, нисковъглеродни и безопасни транспортни системи, включително вътрешни водни пътища и пристанища и мултимодални връзки, с цел да се допринесе за устойчива регионална и местна мобилност, модална интеграция и интелигентен транспорт. Програмата има за цел също така да подкрепи регионалната свързаност и балансираната достъпност на градските и селските райони. По-доброто управление на регионалната мобилност и по-добрата пропускливост на границите на регионално равнище следва да гарантира, че градските и селските райони ще се възползват от възможностите, създадени от основните транспортни мрежи, разработени на европейско равнище. От друга страна, енергетиката е типичен проблем, при който транснационалният подход е от съществено значение за гарантиране сигурността на доставките на страните, пазарната интеграция и по-ефективното регионално планиране, както и съвместно да се идентифицират най-критичните инфраструктурни разработки. Регионалното енергийно планиране и координация трябва да бъдат подобрени в региона на река Дунав в рамките на по-широкия контекст на разработването на енергийната политика на ЕС, за да се гарантира сигурността и ефикасността на енергийните доставки. Друг аспект е развитието на интелигентни разпределителни системи, в които програмната област е все още в ранните

етапи. Програмата има за цел да допринесе в рамките на специфичния си обхват за развитието на интелигентни енергийни разпределителни системи, за да се увеличат ефективността на значителните инвестиции на регионите в възобновяеми енергийни източници, енергийна ефективност и интелигентни мрежи.

7.4. Добре управляван Дунавски регион

Институционалното сътрудничество и капацитет е ключова цел и жизненоважен елемент на Програмата. Институционалният капацитет не е само техническа задача за обучение на държавни служители, а се отнася до това как обществените органи си взаимодействат и предоставят услуги на бизнеса и гражданите. „Доброто управление“ е основата и крайната цел за изграждане на институционален капацитет. Доброто управление изгражда доверие и социален капитал. Държавите с високо ниво на социален капитал са склонни да постигат по-добри икономически резултати.

Необходимостта от целенасочени усилия в областта на доброто управление е идентифицирана след анализ за развиване на възможностите на публичните органи и на други заинтересовани страни от обществеността да се справят по-ефективно с предизвикателствата, които са от най-голямо значение за региона. Установяването на институционално сътрудничество по Програмата би трябвало да доведе до подобряване на правната и политическа рамка, разработване на стратегии и планове за действие, развитие на съвместни капацитети и координирано предоставяне на услуги в области с големи обществени предизвикателства като политики на пазара на труда, образователни системи и политики, демографски промени и миграционни предизвикателства, включване на уязвими и маргинализирани групи, процес на планиране на участието и участие на гражданското общество, сътрудничество между градовете и селските райони и партньорство, сътрудничество в областта на безопасността, правосъдието и сигурността.

8. ПРОГРАМА ЗА МЕЖДУРЕГИОНАЛНО СЪТРУДНИЧЕСТВО ИНТЕРРЕГ ЕВРОПА 2014-2020 г.

Програма за междурегионално сътрудничество ИНТЕРРЕГ ЕВРОПА 2014-2020 г. е инструмент за прилагане на кохезионната политика на Европейския съюз - стратегия за интелигентна, устойчива и приобщаваща икономика, създаваща високи равнища на заетост, производителност и социално сближаване.

Общата цел на Програмата е подобряване на изпълнението на политиките и програмите за регионално развитие, основно програмите по цел „Инвестиции за растеж и работни места“ и, когато е уместно, програмите по цел „Европейско териториално сътрудничество“, чрез насърчаване на обмена на опит и усвояването на политики между участници с регионално значение.

ИНТЕРРЕГ ЕВРОПА е насочена към цялата територия на Европейския съюз, Норвегия и Швейцария.

През програмен период 2014-2020 г. Програмата работи по четири теми - всички свързани с регионалното развитие: „Научноизследователска дейност, технологично развитие и иновации“, „Конкурентоспособност на малките и средните предприятия“, „Нисковъглеродна икономика“ и „Околна среда и ресурсна ефективност“.

Бенефициенти могат да бъдат организации от 28-те държави-членки на ЕС, Норвегия или Швейцария, ако те са национални, регионални или местни публични органи, други публичноправни институции (например университети, агенции за регионално развитие, организации, подпомагащи бизнеса и други), неправителствени организации.

Забележителното в тази Програма е, че е създадена образователна платформа за политики. Целта е цялата общност от регионални политици да имат достъп и полза до общото знание в сферата на 4-те теми на Програмата. Платформата създава пространство за продължаващо обучение, трансфер на знания, подобряване на регионалните политики на Европа без ангажиране в конкретен проект. Също така тя спомага за работа в мрежа и разширяване на възможностите за създаване и управление на партньорски мрежи, осигуряване на експертна подкрепа.

9. ПРОГРАМА ЗА МЕЖДУРЕГИОНАЛНО СЪТРУДНИЧЕСТВО УРБАКТ III

УРБАКТ III 2014-2020 г. е една от програмите на Европейския съюз за сътрудничество, целяща обмяната на опит и познания между Европейските местни власти (градове) в сферата на устойчивото интегрирано градско развитие (без пилотни проекти). В рамките на специфични градски мрежи, партньорите са поканени съвместно да разработват прагматични решения на основни градски проблеми и предизвикателства, интегрирайки икономически, социални и екологични решения чрез холистичен подход. (По този начин се повишава ефективността на регионалната политика и политиката на сближаване.) УРБАКТ е преди всичко програма за изграждане на капацитет, адресирайки следните потребности: Капацитет за прилагане на политики, създаване на политики, изпълнение на политики и изграждане и трансфер на познания.

Програмата обхваща територията на всички 28 държави-членки на Европейския съюз, както и две страни-партньори: Норвегия и Швейцария.

Общият допустим бюджет на Програмата е 96.3 млн. евро, съфинансирани чрез Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), 28-те страни членки, Норвегия и Швейцария. Финансирането на българските партньори се осъществява със средства от ЕФРР, възлизащи на 85% от бюджета на проекта и 15% национално съфинансиране, предоставяно чрез МРРБ.



Всички дейности по Програмата ще се извършват в рамките на специфичен инвестиционен приоритет от тематична цел 11 „Повишаване на институционалния капацитет и ефективна публична администрация“ чрез единствена Приоритетна ос - „Популяризиране на интегрираното устойчиво градско развитие“. За постигането на специфичните цели са налични три типа дейности:

- Дейности по изграждане на капацитет;
- Дейности по капитализация и разпространяване.

Транснационален обмен чрез три различни типа мрежи:

- Мрежи за планиране на действия;
- Мрежи за изпълнение;
- Мрежи за трансфер.

Допустими партньори по Програмата са „градове“ (общини), административни райони и други еквивалентни на тях, дефинирани като публични местни власти, сдружения и местни агенции, които притежават правомощия да планират и прилагат специфични урбанистични политики.

Финансовите източници на ЕС, предоставящи конкретна подкрепа за развитието на TEN-T мрежата, са:

10. Европейски структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ) 2014-2020 г.

Тук влизат Кохезионният фонд и Европейският фонд за регионално развитие. Поради високото ниво на познаване на тези два фонда, тук е представена най-обща информация за двата фонда.

Кохезионният фонд (КФ) е насочен към държавите членки, чийто брутен национален доход на глава от населението е по-нисък от 90% от средния за ЕС. Той има за цел да намали икономическите и социални различия и да насърчи устойчивото развитие. Фондът финансира:

- Инфраструктурни обекти от транспортната и енергийна мрежа;
- Дейности по опазване на околната среда;
- Икономика с ниска въглеродна интензивност.

Европейският фонд за регионално развитие (ЕФРР) се стреми да засили икономическото и социалното сближаване в ЕС, като коригира неравенствата между регионите на Съюза. Финансовата помощ на фонда се изразява в подкрепа на следните области:

- Научни изследвания и развитие;
- Малки и средни предприятия;
- Икономика с ниска въглеродна интензивност;
- Транспортни и енергийни инфраструктурни обекти.

Съществен принос има ЕФРР и за трансгранично, транснационално и междурегионално сътрудничество в рамките на европейската цел за

териториално сътрудничество. Като допустими са и партньорства с трети съседни на ЕС държави чрез програми по Европейския инструмент за съседство и Инструмента за предприсъединителна помощ.

11. ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД ЗА СТРАТЕГИЧЕСКИ ИНВЕСТИЦИИ

Европейският фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ) е основен елемент от плана за инвестиции за Европа, предназначен да стимулира в дългосрочен план икономическия растеж и конкурентоспособността в Европейския съюз. ЕФСИ предвижда използването на общия фонд с ЕИБ с коефициент 1:15, като се използват иновативни финансови инструменти, включително облигации и различни форми на инструменти за финансиране на риска. Подкрепата от ЕФСИ може да бъде съчетана с безвъзмездните средства от ЕС чрез МСЕ и „Хоризонт 2020“, както и от средствата по ЕСФИ.

Целта на фонда е да се използва публично финансиране, включително финансиране от бюджета на ЕС, за мобилизиране на частни инвестиции за широк кръг от проекти, осъществявани в ЕС. Проектите обхващат области като инфраструктура, научни изследвания и иновации, образование, здравеопазване, информационни и комуникационни технологии и други.

Фондът представлява отделно и прозрачно образувание и отделна сметка, управлявана от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ). Той е създаден през юли 2015 г. с регламента за Европейския фонд за стратегически инвестиции, Европейския консултантски център по инвестиционни въпроси и Европейския портал за инвестиционни проекти.

От септември 2016 г. насам Съветът работи по ново предложение за Европейския фонд за стратегически инвестиции, което има за цел да измени регламента за ЕФСИ от 2015 г.

През декември 2016 г. Съветът постигна съгласие по позицията си за преговорите с Европейския парламент по предложението за регламент. Преговорите ще започнат, след като Парламентът съгласува позицията си.

Съгласно преговорната позиция на Съвета:

- Срокът на действие на фонда е удължен до 2020 г.;
- Гаранцията от бюджета на ЕС са увеличени с 10 млрд. евро до общата сума от 26 млрд. евро (от които 16 млрд. евро от първоначалната гаранция ще бъдат предоставени до средата на 2018 г.);
- Приносът на ЕИБ е увеличен на 7.5 млрд. евро (от настоящата сума от 5 млрд. евро);
- Общата цел за инвестиции на фонда нараства на 500 млрд. евро;
- Подкрепата от ЕФСИ следва да може при необходимост да се съчетае лесно с подкрепа от други фондове на ЕС, като например европейските структурни и инвестиционни фондове и други.

Фондът има за цел да насърчи участието на частните инвеститори в широк спектър от нови инвестиционни проекти. За да постигне това, той поема част от риска на проекта чрез отговорността на първа загуба. Въз основа на съществуващите 16 млрд. евро гаранции от бюджета на ЕС и 5 млрд. евро от ЕИБ, целта е да се постигне мултиплициращ ефект 1:15.

В момента проектите обхващат транспорта, енергийната и широколентовата инфраструктура, образованието, здравеопазването, научните изследвания и рисковото финансиране за МСП. ЕФСИ е насочен към социално и икономически жизнеспособни проекти без никакво предварително секторно или регионално разпределение.

12. МЕХАНИЗЪМ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА

Механизмът за свързване на Европа (МСЕ) е създаден с Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. и обхваща секторите транспорт, телекомуникации и енергетика.

С Механизма се подкрепят проекти от общ интерес, за периода 2014-2020 г. Проектите от общ интерес имат за цел създаването или усъвършенстването на оперативно съвместими основни платформи за услуги, съпътствани от общи услуги за инфраструктури за цифрови услуги.

Инфраструктурите за цифрови услуги са тези инфраструктури, които дават възможност по електронен път, обикновено чрез интернет, да се предоставят мрежови услуги, осигуряващи трансевропейски оперативно съвместими услуги от общ интерес и които включват основни платформи за услуги и общи услуги. Основните платформи за услуги са центрове на инфраструктурите за цифрови услуги, които имат за цел да осигурят трансевропейски връзки, достъп и оперативна съвместимост. Общите услуги осигуряват връзката между основните платформи.

Участие. Участва се на базата на отворени конкурси и предложенията трябва да бъдат представени в съответствие с процедурата, определена в конкурса.

Могат да участват юридически лица от страните-членки на ЕС, както и от асоциираните към МСЕ държави - Норвегия и Исландия. Предложения, представени от физически лица са недопустими.

Форми на финансова помощ

▶ **Безвъзмездни средства**

Безвъзмездните средства са насочени към онези проекти, които получават недостатъчно финансиране от частния сектор. Безвъзмездните средства са от 50% до 100% от допустимите разходи. Това е уточнено в поканата за представяне на предложения (в отворения конкурс).

Стойността на оборудването и инфраструктурата, която бенефициентът

счита за капиталов разход, може да се счита за допустим разход до нейния пълен размер.

Безвъзмездните средства не може да имат за цел или резултат реализирането на печалба в рамките на дейността („принцип на недопускане на печалба“).

Допустимите разходи трябва да отговарят на следните критерии: да са направени през периода на осъществяване на проекта; да са необходими за изпълнението му; възможно е да бъдат установени и проверени; да отговарят на разпоредбите на приложимото данъчно и социално законодателство; да бъдат добре обосновани и да отговарят на принципа за добро финансово управление (икономичност и ефикасност). Отчисленията за възможни бъдещи загуби или такси, загубите от курсови разлики, прекомерните или неоправдани разходи са недопустими разходи.

► **Обществени поръчки:**

Обществените поръчки могат да се възлагат самостоятелно от Европейската комисия или съвместно с държавите-членки.

► **Финансови инструменти:**

Предназначението на финансовите инструменти е да засилят мултиплициращия ефект от изразходването на средствата на Европейския съюз, като привличат допълнителни ресурси от частни инвеститори.

Финансовите инструменти подпомагат проекти от общ интерес, които имат ясна европейска добавена стойност и улесняват участието на частния сектор в дългосрочното финансиране на такива проекти.

Могат да се използват *капиталови инструменти* (напр. инвестиционни фондове с акцент върху осигуряването на рисков капитал) и дългови инструменти (заеми и/или гаранции, подпомагани от инструменти за споделяне на риска, включително проектни облигации). Проектните облигации ще се емитират от частни компании и ще бъдат гарантирани от европейския бюджет, което ще им осигури по-висок кредитен рейтинг и ще направи проектите по-сигурни и привлекателни за инвеститорите.

13. Хоризонт 2020

„Хоризонт 2020“ е рамкова програма на ЕС за научни изследвания и иновации. Създадена е с Регламент (ЕС) № 1291/2013 на Европейския парламент и на Съвета и регламентира правилата за регулиране на помощта от ЕС за научни изследвания и иновации.

„Хоризонт 2020“ цели повишаване на европейската научна и технологична база, по-добро използване на икономическия и промишления потенциал на политиките за иновации, научни изследвания и технологии в съответствие със стратегията „Европа 2020“. За постигането на тази цел са



предвидени мерки по три приоритета: „Високи постижения в научната област“, „Водещи позиции в промишлеността“ и „Обществени предизвикателства“. Програмата подпомага научноизследователските и иновативните действия чрез субсидии, награди, обществени поръчки и финансови инструменти.

Бюджетът „Хоризонт 2020“ включва 6.3 млн. евро за интелигентен, зелен и интегриран транспорт за периода 2014-2020 г. Целевото финансиране ще помогне да се гарантира, че най-добрите идеи идват на пазара по-бързо и се използват колкото се може по-бързо.

VI.1.3. ДРУГИ ФИНАНСИРАЩИ ИНСТРУМЕНТИ

14. ГРУПА НА СВЕТОВНАТА БАНКА

Международната банка за възстановяване и развитие (МБВР) е създадена през 1945 г. вследствие на споразумението, постигнато на Бретън-Уудската конференция от 1944 г. МБВР е една от петте институции, които обхваща Групата на Световната банка, като останалите са: Международната финансова корпорация (МФК), създадена през 1956 г., Международната асоциация за развитие (МАР), създадена през 1960 г., Агенцията за многостранно гарантиране на инвестициите (АМГИ), създадена през 1988 г. и Международния център за уреждане на инвестиционни спорове (МЦУИС), създаден през 1966 г.

Основните форми за подпомагане и финансиране от отделните организации в рамките на Групата на Световната банка са подчинени на общи цели и приоритети: намаляване на бедността, стимулиране на икономическото и социално развитие и подобряване на жизнения статус на населението. Това определя и широкия секторен обхват и спецификата на финансиране на Световната банка, както и нейната роля в международната финансова общност като група от организации, които оказват съдействие във всички сектори на икономиката - от инфраструктура до социална сфера. При предоставянето на финансова подкрепа те се ръководят освен от чисто търговски и икономически критерии за ефективност и възвращаемост и от критерии, свързани със стимулирането на позитивни реформи и устойчиво развитие. По тази причина освен в традиционните области, организациите от Групата на Световната банка са основен източник за получаване на финансиране и в нисковъзвръщаеми или невъзвръщаеми дейности с обществено значение - социални услуги, здравеопазване, образование, развитие на човешкия капитал, опазване на околната среда и други.

МБВР е основната организация от Групата на Световната банка и предвид установената през годините добра практика и надеждно управление, притежава кредитен рейтинг на първокласен кредитополучател, което ѝ дава възможност да финансира дейността си при най-благоприятни условия на международните финансови пазари. Това позволява на МБВР да предоставя относително субсидиарни и по-благоприятни условия при отпускането на заеми на своите страни-членки. Банката отпуска финансиране само на правителства и



подправителствени структури или при наличието на държавна гаранция от страната-членка.

Базисните финансови условия, при които МБВР кредитира заемополучателите си, към настоящия момент включват заеми със среднопретеглен матуритет до 18 години при общ срок на погасяване до 30 години, първоначална такса и плаващи лихвени проценти с възможност за фиксиране на отделните им компоненти или прилагане на инструменти за управление на валутно-курсови и други рискове.

Към МБВР България се присъединява със записан дялов капитал в размер на 521.5 млн. щ.д. (около 0.3% от общо записания капитал). Функциите на управител в организациите от Групата на Световната банка за България се осъществяват от министъра на финансите, а на заместник управителя - от подуправител на БНБ.

Подкрепата за страни като България и Румъния се осъществява основно под формата на предоставяното структурно и инвестиционно финансиране на държавно ниво или при наличието на държавна гаранция. В допълнение към кредитирането МБВР осигурява безвъзмездна помощ от собствени или управлявани от нея фондове и оказва съпътстваща аналитична и консултантска помощ в отделни ключови направления.

Дейността на МФК и АМГИ в страната от членството ѝ в тях е с различна интензивност, като е насочена към подпомагане на частни инвестиции „на зелено“ (в това число и чрез дялово участие), инвестиционно кредитиране за отделни проекти в частния сектор и отпускане на гаранции за чужди инвестиции.

Обхватът на инвестирането и размерът на средствата се определя чрез подписване на Рамка за партньорство, който адресира конкретни области в съответствие с идентифицираните потребности на държавата-партньор. Последният период за финансиране е 2017-2022 г.

15. ЕВРОПЕЙСКА ИНВЕСТИЦИОННА БАНКА

ЕИБ предоставя финансиране за проекти, които помагат за постигане на целите на ЕС във и извън Съюза. Страните от ЕС съвместно са собственици на ЕИБ. Целта на банката е:

- да повишава потенциала на Европа по отношение на **работните места и заетостта**;
- да подкрепя действия за **смекчаване на изменението на климата**;
- да подкрепя **политиките на ЕС** извън неговите предели.

Банката **взема назаем средства** на капиталовите пазари и с тях **кредитира** при благоприятни условия проекти, подкрепящи целите на ЕС. Около **90%** от кредитите се предоставят **в страни от ЕС**. Не се предоставят

никакви средства от бюджета на ЕС.

ЕИБ предоставя три основни вида продукти и услуги:

- **Кредитиране** – около 90% от общите финансови ангажименти на банката. Банката отпуска кредити на клиенти от всякакъв размер, за да подкрепя растежа и заетостта, като често тази подкрепа помага за привличане на други инвеститори;
- **Смесено финансиране** – то позволява на клиентите да съчетават финансиране от ЕИБ с допълнителни инвестиции;
- **Консултации и техническа помощ** – за постигане на максимална рентабилност;
- ЕИБ отпуска пряко кредити в размер над **25 млн. евро**. Когато става дума за **по-малки заеми**, банката открива **кредитни линии** за финансови институции, които след това предоставят тези средства под формата на заеми.

Тя взема решенията си за получаване и отпускане на заеми въз основа на качествата на всеки отделен проект и възможностите, предлагани от финансовите пазари. В ЕС банката има специфични приоритети за кредитиране. Извън ЕС тя подпомага политиките на Съюза за развитие и сътрудничество по света.

Като независим орган, банката взема самостоятелни решения за вземане и предоставяне на кредити. Тя си сътрудничи с други институции на ЕС и по-специално с Европейската комисия, Европейския парламент и Съвета на ЕС.

Относитими приоритети за целите на Стратегията:

15.1. Иновации и умения

Иновациите и уменията са ключови елементи за осигуряване на устойчив растеж и създаване на работни места с висока стойност. Те играят важна роля за стимулиране на дългосрочната конкурентоспособност. За ЕИБ това е основен приоритет и поради това те са основен партньор за проекти, които развиват иновации и умения за развиваща се икономика.

15.2. МСП и бизнес със средна капитализация

Малките и средните предприятия (МСП) са значими двигатели на растежа, иновациите и заетостта в Европа. МСП представляват 99% от предприятията в ЕС и заемат две трети от активното работещо население. В съответствие с това подкрепата за достъп до финансиране за МСП и средните капитали е основен приоритет за групата на ЕИБ.

15.3. Инфраструктура

Инфраструктурата е основен стълб, който свързва вътрешните пазари и икономиките. Инфраструктурните проекти играят важна роля за икономическия растеж, устойчивостта и създаването на работни места, както и за осигуряване на конкурентоспособност.



Съответно ЕИБ като банка на ЕС поставя като основен приоритет предоставянето на инвестиции в инфраструктура. Същевременно новите модели на финансиране поставят изискването за финансиране на разумни и ефикасни разходи. ЕИБ продължават да предоставят финансова подкрепа за инфраструктурни инициативи, като инвестират в енергийна ефективност, транспорт, вода и устойчива градска инфраструктура.

ЕИБ предлагат повече от просто финансиране за инфраструктурни проекти. Освен това и като допълнение към събрания опит и добрите практики в предоставянето на инфраструктурни кредити, ЕИБ се стреми да добави стойност чрез технически консултантски услуги, особено в по-слабо развитите региони или по проекти, включващи сложни структури, като например публично-частни партньорства.

15.4. Климатични промени и околна среда

ЕИБ се ангажират също така и с адаптирането към изменението на климата и смекчаването на последствията с повече от 25% от общото ни финансиране. За инвестиции в развиващите се страни тази цифра се предвижда да нарасне до 35% до 2020 г.

Същевременно те предоставят подкрепа за насърчаване на екологичните цели както в развитите, така и в развиващите се страни. Финансирането на ЕИБ подкрепя устойчиви проекти в над 160 държави и действа като катализатор за мобилизиране на частни финансови средства, като поощрява други да съчетаят техните дългосрочни инвестиции.

16. ЕВРОПЕЙСКА БАНКА ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И РАЗВИТИЕ

Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) е създадена през 1991 г. с цел да допринесе за икономическия прогрес и да подпомогне прехода към пазарно ориентирана икономика на страните от Централна и Източна Европа, приели да съблюдават принципите на плуралистичната демокрация. Акционери в нея са 63 държави и 2 междудържавни институции - Европейският съюз и Европейската инвестиционна банка. Към момента акционерният капитал на ЕБВР възлиза на 21 млрд. евро, а до 31.12.2021 г. се очаква да приключи записването от страна на акционерите на 9 млрд. евро платимите при поискване акции. Република България участва в капитала на ЕБВР със 165.98 млн. евро, представляващи 16 598 акции, всяка от които с номинал 10 000 евро.

Чрез своята дейност ЕБВР подпомага изграждането на пазарни икономики в 29 държави от Централна Европа до Централна Азия, явявайки се най-големият едностранен инвеститор.

Чрез своята дейност и инвестиционна политика ЕБВР подпомага и съдейства за осъществяване на структурни и секторни реформи в страните на дейност, развитието на конкуренцията, стимулирането на приватизацията и



частната инициатива и развитието на инфраструктурата, необходима за подкрепата на частния сектор. ЕБВР инвестира основно в частни предприятия, обикновено съвместно с други търговски партньори. 87% от проектите на ЕБВР са в частния сектор. В обществения сектор ЕБВР отпуска финансиране за значими инфраструктурни проекти. Банката също така работи с предприятия от обществения сектор с цел подкрепа на приватизацията, реструктуриране на предприятията, които са държавна собственост и за подобряването на общинските услуги.

ЕБВР разполага с широк набор от финансови инструменти, съобразени с конкретните проекти. Основните инструменти са **заеми, инвестиции и гаранции**.

Заемите се предоставят във всяка валута широко търгувана на основните световни финансови пазари или понякога в местна валута на заемополучателя с фиксирана или плаваща лихва при подчертано благоприятни условия. Високият кредитен рейтинг на Банката (AAA от Standard & Poor's, Aaa от Moody's и AAA от Fitch) ѝ дава възможност, чрез осигуряване на финанси при най-конкурентни условия на международните пазари, да предоставя заеми, които най-добре да отговарят на изискванията на нейните клиенти. ЕБВР отпуска заеми на минимална стойност 5 млн. евро със срок за изплащане между 1 и 15 години, с гратисен период, когато е необходимо. Обикновено Банката финансира до 35% от общата стойност на проектите.

VI.1.4. ЧАСТНО ФИНАНСИРАНЕ

Частни финансови средства са средства от частни банки, фондове, инициативи, проекти и средства на частни фирми и неправителствени организации в частна полза.

VII. МОНИТОРИНГ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО РЕАЛИЗАЦИЯТА НА СТРАТЕГИЯТА

Система за наблюдение и оценка (мониторинг) по реализация на Стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България е създадена в изпълнение на договор 030 / 02.11.2016 г. с предмет „Изготвяне на стратегия за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България, в рамките на проект „Проучване на възможностите за намаляване на използването на TEN-T мрежа в трансграничния регион Румъния-България чрез оптимизиране на товарния и пътнически транспорт и развитие на съвместен механизъм за подкрепа на интермодални връзки“, с регистрационен номер 15.1.1.010“. Системата ще бъде приета с приемането на Стратегията от управителните органи на Асоциацията на дунавските общини „Дунав“ (България) и Фондация „Група за екологична инициатива и устойчиво развитие“ (Румъния).



Наблюдението и оценката на изпълнението на Стратегията се извършва с цел постигане на ефективност и ефикасност при изпълнение на заложените мерки и дейности, които попадат в предметния обхват на Стратегията. Чрез разработването и последващото прилагане на системата се цели да се гарантира постоянно наблюдение на резултатите, заложи в стратегическия документ и да ги популяризира. Процесът на мониторинг изисква набирането на количествени и качествени данни за изпълнение на съответните дейности. Чрез системата за мониторинг се цели да се предостави на компетентните национални, регионални и местни органи в трансграничния регион Румъния-България, както и на всички заинтересовани страни, редовна информация за напредъка по постигане на заложените цели и резултати. Основната цел е да се идентифицират отклоненията или рисковите зони при изпълнението на заложените дейности, като по този начин се подобри осъществяването на Стратегията и се улесни/подобри по-нататъшното развитие на процеса на изпълнение.

Наблюдението има за цел да проследи изпълнението на Стратегията, като компонентите, които трябва да бъдат наблюдавани са:

- Разпределение на изпълнението на конкретни проекти във времето;
- Разпределение на финансовото изпълнение на Стратегията;
- Оценка на ефективност и ефикасност на изпълнението на Стратегията.

Оценката на изпълнението на Стратегията се извършва чрез сравняване на постигнатите резултати с данните за изходното състояние и базисния сценарий. Освен обективните технически и икономически резултати е необходимо да бъдат отчетени и не подлежащите на количествена оценка резултати, както и косвените резултати.

Системата за наблюдение и оценка обхваща:

- Източници, начини и периодичност за събиране, обработка и анализиране на информация;
- Индикатори за мониторинг;
- Органи за наблюдение, организация и методите на тяхната работа;
- Система на докладване и осигуряване на информация и публичност.

На основата на резултатите от наблюдението и оценката могат да се извършат своевременни промени и актуализации в начина на изпълнение на Стратегията. Мониторингът (наблюдението) е от съществено значение при реализирането на стратегическия документ, чието изпълнение обхваща продължителен период от време (няколко времеви фази), простира се върху различни територии и население и се отнася до няколко икономически сектора.

Управлението на Стратегията обхваща всички решения, действия и правила за ръководство, отчетност и използване на човешките, финансовите и

материалните ресурси.

Разработването и изпълнението на Стратегията е комплексен процес, който протича непрекъснато и минава през различни етапи, както следва:

- Стратегическо планиране - разбиране и проучване на проблема;
- Разработване на политика за действие - определяне на посока на действие;
- Прилагане на Стратегията - изпълнение на взетите решения;
- Мониторинг и контрол - наблюдение и проследяване;
- Оценка - определяне степента на изпълнение на поставените цели.

Различните фази са с точно определена цикличност. Те могат да бъдат предизвикани от различни фактори/причини в различни моменти - могат да повлияят определени събития (планирани или не), определени субекти на национално или наднационално ниво, кризисни ситуации и т.н.

Стратегическото планиране и координация са част от управленския процес, които води до преобразуването на една конкретна идея във визия, а визията има нужда от обективизиране в стратегия и действия, които да доведат до резултати и постигане на цели.

С прилагането на Системата за наблюдение и оценка АДО „Дунав“ и ФГЕИУР ще постигнат по-висока ефективност при:

- Определянето на даден проблем или идея и вникването в свързаните с тях обстоятелства и контекст и преобразуването на първоначалната идея в стратегическа визия и ценности;
- Осъществяването на наблюдението и оценката на постигнатия напредък при изпълнението на проектите от Стратегията и постигането на планираните й резултати.

Съществена част от прилагането на Стратегията са:

- Оценката на въздействието;
- Координацията - вътрешна и междуведомствена, с местните общности и заинтересованите страни;
- Обществените консултации.

При разработването на Системата за наблюдение и оценка са включени всички елементи на програмното планиране, както следва:

- Оценка на въздействието - това е анализът, чрез който се извършва теоретична оценка и при възможност, стимулиране на прогнозните икономически, финансови, социални, екологични, демографски и други последици от прилагането на един акт за обществото или сектора, за които е предназначен.

- Координация - това е процесът, който включва всички действия, насочени към установяване и разрешаване на различията в целите, становищата и мненията на отделните секторни звена, като се отчетат евентуалните

възражения и интересите на всички заинтересовани страни в рамките на трансграничния регион Румъния-България, неговите администрации и местни общности, при което общата цел е да се постигне съгласие относно разработката и съдържанието на Стратегията.

- Широки консултации (обществени консултации) - това са онези действия, които са насочени към установяване и отчитане на интересите и мненията на заинтересованите страни извън авторите на Стратегията (местни власти, професионални и бизнес организации, научни и браншови организации, други неправителствени организации и други). Това може да бъде процес, осъществяван по официален път чрез искане на становище или мнение от консултативен орган, както и чрез система от неформални срещи или дискуссионни форуми с участието на обществеността и нейните организации.

- Прилагане - може да се определи като активен процес на обосновани и планирани действия, насочени към постигането на крайните цели на стратегическото планиране.

- Мониторинг (наблюдение) - това е процесът на системно и непрекъснато събиране, анализ и използване на информация за управленски контрол и вземане на решения по време на прилагането.

- Оценка - това е процесът на оценяване на Стратегията и по време и след нейната реализация от гледна точка на нейните резултати и въздействие, както и на потребностите, чието удовлетворяване се цели.

За да се постигне максимална ефективност на процеса по планиране и успешно управление, всички заинтересовани страни следва:

- ▶ да познават всички елементи, които ще осигурят съгласие и ангажимент спрямо съвкупността от политически отговорности на местните, регионални и национални власти (познаване на съответното законодателство и практика, разбиране на становищата на другите заинтересовани страни, способност за разработване на системи за прилагане);

- ▶ да разбират контекста, в който те и публичните политики трябва да работят (това означава разбиране на начините, по които структурите, процесите и културата на организациите могат да повлияят на разработването на политики, познаване на приоритетите и начините, по които политиките ще доведат до практически резултати);

- ▶ да разбират, че прилагането на Стратегията може да допринесе за успеха или неуспеха им, като има опасност да се проявят несъответствия между намерения и действителност;

- ▶ да получават в процеса на мониторинг и оценка на Стратегията данни и информация и да набелязват своевременно нуждата от преоценка или актуализация.

Разработената Система е съобразена с принципите, основни за процеса по планиране, управление и прилагане, наблюдение, контрол и оценка на изпълнението на стратегически документи:



- Единство на стратегическия документ;
- Адекватност и уместност на стратегическия документ;
- Приложимост на стратегическия документ;
- Общо въздействие на стратегическия документ;
- Ефективност и ефикасност на стратегическия документ;
- Финансово управление;
- Откритост, прозрачност и публичност;
- Мониторинг и отчетност;
- Устойчивост.

Условие, една стратегия да има реален шанс за успех и постигане на поставените цели и очакваните резултати, е наличието на всички елементи и съблюдаването на изброените по-горе принципи.

VII.1 МЕХАНИЗЪМ ЗА СЪБИРАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ

Системата за оценка и наблюдение определя механизмите за събиране на информация за целите на отчитане на Стратегията. Обхватът на системата включва процеса по събиране на първични и вторични количествени данни, които ще бъдат събирани от органа на управление на стратегията. Информацията за целите на наблюдението и оценката на стратегията се събира от оперативните екипи от двете организации в България и Румъния (автори на стратегията), изпълняващи функции, свързани с осъществяването на стратегията. Необходимите данни, свързани с изпълнение на стратегията се получават въз основа на писмено искане от страна на Органа на управление за предоставяне на нужната информация до компетентния орган отговарящ за събирането и съхранението на данните. Източниците на вторични данни за осъществяване на наблюдението и оценката на стратегията, при ограничения на количествени данни от Териториалните структури на Националните статически институти в България и Румъния, включват предимно местни източници на информация. Подробно разпределение на източниците на данни по индикатори е представено в Приложение № 7.

Мониторингът и оценката предполагат изследване на базисна изходна ситуация и проследяване с времето на промените, до които довеждат интервенциите в резултат от прилагането на Стратегията.

За извършване на оценка и наблюдение може да се използват разнообразни източници на информация, както и различни методи и подходи за нейното събиране.

При извършване на наблюдението, оценката и контрола на Стратегията следва да се използват следните източници на информация:

► Информация, произтичаща от вътрешни документи, налични в Органа за управление на Стратегията:



В тази категория документи се включват:

- Периодични доклади за изпълнение на Стратегията;
- Периодични отчети за изпълнение на Стратегията, изготвени от оперативния екип;
- Справки за реализирани дейности/проекти и инициативи;
- Отчети, докладни записки и други документи, произтичащи от съответните местни администрации (водещи организации при изпълнение на проекти), имащи пряко отношение към изпълнението на съответната политика или програма;
- Препоръки за актуализация на Стратегията, породени в резултат на настъпили промени или в следствие на проведена оценка.
 - ▶ Източници на информация, произтичащи от документи, издадени от външни органи и институции:

В тази категория източници на информация могат да бъдат включени следната категория документи:

- Становища от различни институции и контролни органи, касаещи изпълнението на Стратегията;
- Междинни и последваща оценки на Стратегията;
- Препоръки за актуализация на Стратегията, породени в резултат на извършени промени или вследствие на проведена оценка.
 - ▶ Статистическа информация и информация, съдържаща се в бази данни, събирани на национално, регионално и местно ниво:

В тази категория се включват, следните видове информация:

- Справки от Националния статистически институт по ключови показатели за изпълнение на Стратегията, за периода на оценката на Стратегията;
- Справки от други институции и организации, събиращи и обработващи данни на регионално ниво за превоза на пътници и товари (например пристанищни и жп. Оператори и т.н).
 - ▶ Информация, получена в резултат на обратна връзка от заинтересованите страни:

Участието и включването на всички заинтересовани страни на всеки етап от изпълнението на Стратегията е изключително важно както за успеха на реализацията, така и за получаване на обективна и ефективна оценка от нейното изпълнение.

Различни са подходите и методите, които биха могли да се използват за получаване на обратна връзка от различните заинтересовани страни, която е гаранция за обективна оценка на Стратегията. Някои от тях са:

- Анкетно проучване;



- Онлайн проучване чрез Интернет страниците на участващите организации в Трансграничен комитет по наблюдение и други.

При постъпване на информация чрез телефон или електронна поща, отнасяща се до Стратегията, тя се събира в информационен масив с натрупване, информационния масив се управлява от съответните служители на оперативните екипи и се предоставя на Ръководителите, периодично по решение на управителните органи на двете организации. При идентифицирането на необходимост се организират консултации със заинтересованите страни от съответните служители на оперативните екипи. Подходящите форми за консултация са: попълване на анкетна карта, фокус група, обсъждане и дискусия.

Изборът на форма зависи от разполагаемите ресурси и аналитичните възможности на Органа по управление на Стратегията. При невъзможност да се събере и обработи информация се предлага от управителните органи на двете организации на Органа по управление на Стратегията да определи обхвата на задание за възлагане на външни експерти събирането и обработката на необходимата информация. Цялата информация, набирана във връзка с наблюдението и оценката на Стратегията, се съхранява в специална Информационна система за съхранение и предоставяне на данните в офисите на двете организации (автори на Стратегията) - АДО „Дунав“ (България) и ФГЕИУР (Румъния), в която всяка отделна информация ще бъде записвана в отделна таблица. Информационната система съхранява данните като съвкупност от електронни файлове таблици като всеки индикатор се записва в собствена електронна таблица - файл на MS Excel или друга сходна програма. Данните се записват през определен период. Въвеждането на данните в Информационна система за съхранение и предоставяне на данните се извършва от съответните служители от двата оперативни екипа, като те предоставят при необходимост данни на други експерти в рамките на органа по управление на Стратегията.

VII.2 ИНДИКАТОРИТЕ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

С цел проследяване на цялостната реализация на Стратегията, така и за изпълнението на отделните ѝ компоненти, е създадена система за измерване на изпълнението чрез набор от индикатори. Системата от индикатори за изпълнение на Стратегията са непосредствено свързани с очакваните резултати.

При формулирането на индикаторите е следван принципа SMART, т.е. индикаторите са:

- ▶ *Specific* - специфични - Индикаторите имат ясна дефиниция;
- ▶ *Measurable* - измерими - Индикаторите са насочени към желано бъдещо състояние и са количествено определени, така че позволяват измерване;



- ▶ *Achievable* - постижими - Доколко е възможно заложените стойности да бъдат постигнати;
- ▶ *Relevant* - релевантни - Индикаторите са пряко свързани с целите на политиката, стратегията или програмата;
- ▶ *Timely* - обвързани с време - Индикаторите са свързани с дефинирана времева рамка.

Системата от индикатори е неизменна част от цялостния процес, свързан с наблюдението и оценката на изпълнението на Стратегията, както и с нейната актуализация. Индикаторите обхващат широк набор от теми, които пряко кореспондират с разширяването и модернизирването на интермодалната транспортна инфраструктура, обезпечаването на транспортната инфраструктура в целевия регион с информационни системи, стимулиращи търсенето на интермодални услуги, развитието на интермодални решения водещи до развитието на интегрирани транспортни системи от TEN-T мрежата. Най-общо казано, те измерват степента на изпълнение на заложените цели и мерки и обосновават необходимостта от актуализация на съответните стратегически документи.

За целите на настоящата Стратегия е разработена триизмерна система от индикатори, като всяка от трите групи проследява динамиката на изпълнение на дадено йерархично ниво от структурата на нейната стратегическа рамка. Трите групи индикатори са следните:

- **Индикатори за въздействие** - измерват постигнатите ефекти от изпълнението на стратегическите цели. Индикаторите за въздействие имат значение за цялостната оценка на ефективността на избраната стратегия и политика за иновативно и устойчиво развитие на TEN-T мрежата и разширяването и модернизирването на интермодалната транспортна инфраструктура, обезпечаването на транспортната инфраструктура в целевия регион с информационни системи, стимулиращи търсенето на интермодални услуги, развитието на интермодални решения водещи до развитието на интегрирани транспортни системи от TEN-T мрежата за съответния период. Степента на въздействие се отчита с количествено и/или качествено измерими индикатори, а в някои случаи - с качествени оценки относно достигнатата степен в социално, икономическо и инфраструктурно развитие региона/страната.
- **Индикатори за резултат** - оценяват напредъка по реализацията на изпълнението на специфичните цели и постигнатите резултати.
- **Индикатори за продукт** - регистрират количествено измеримите резултати/продукти от реализацията на мерките от Програмата за изпълнение на Стратегията.

С подобна триизмерна система от индикатори се цели да се създадат условия за максимално изчерпателно, всеобхватно и комплексно наблюдение и

оценка на изпълнението на Стратегията. Приложение № 7 представя в табличен вид структурата и съдържанието на предложените индикатори за мониторинг. Тук, накратко, ще се обоснове техният избор.

Водещ принцип в избора на индикатори е те да бъдат количествено измерими и информацията за тях - достъпна. Всички индикатори са формулирани въз основа на ключовите тематични компоненти от съдържанието на съответното йерархично ниво от стратегическата рамка, чието изпълнение те измерват. Когато се цели оценка на въздействие или резултат, най-често използваната мерна единица става процентът, тъй като той позволява да се измери степента на промяна между начално и крайно ниво на изпълнение. При индикаторите за резултат и продукт изходната база е 0, тъй като реализацията на Стратегията е планирана да започне през 2018 г. и към настоящия момент не е целесъобразно да се поставят базови стойности, различни от 0. Друг аргумент в подкрепа на използването на нулева база е фактът, че нулевата базова стойност позволява най-чисто и обективно да се проследи динамиката на изпълнение на Стратегията и в частност подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България, като влиянието на външни фактори е минимизирано.

Групата на индикаторите за въздействие се състои от 7 /седем/ количествени показателя, които измерват настъпили социално-икономически ефекти чрез средноаритметичен резултат от данните на всички целеви области/окръзи включени в Стратегията. Ако желаните крайни целеви стойности на тези показатели са достигнати, то това би означавало, че Стратегията е постигнала своята главна цел.

Групата на индикаторите за резултат се състои от 9 /девет/ количествени показателя, както следва:

- Повишена подкрепа за реализация на проекти от основната и разширена TEN-T мрежа в трансграничния регион;
- Брой на установените партньорства;
- Брой медийни публикации, свързани с подобряването на достъпа и свързаността на трансграничния регион Румъния-България с TEN-T мрежата;
- Брой съвместни инициативи със заинтересованите страни;
- Брой инициативи за повишаване на капацитет;
- Брой реализирани партньорства с публични органи и бизнес организации за подобряване на достъпността и свързаността на региона с TEN-T мрежата;
- Брой проведени проучвания относно идентифициране на дефицити в знания и умения за екологосъобразно движение на хора и стоки в целевия регион;
- Брой реализирани медийни кампании за повишаване използването на алтернативни горива в транспорта;
- Брой реализирани инициативи за разработване и внедряване на



информационни системи (разработени интернет информационни портали, стратегии за съвместно промотиране със заинтересованите страни на интермодални услуги, партньорства за създаване и внедряване на маркетингови и комуникационни инструменти - клипове, статии, анализи), стимулиращи търсенето на интермодални услуги.

Индикаторите за продукт са 26 /двадесет и шест/, като техният избор се ръководи от насочеността и обхвата на самите проекти за изпълнение на Стратегията. Индикаторите проследяват обема на произведените продукти/резултати от реализацията на дейностите.

- Брой организирани събития/форуми/обучения по актуални и стратегически въпроси;
- Брой проведени проучвания сред заинтересовани страни относно актуални и стратегически въпроси;
- Брой проведени каузи (вкл. разработени предложения за законодателни промени), благоприятстващи реализацията на ефективен, безопасен и екологосъобразен товарен и пътнически превоз в целевия регион;
- Брой разработени анализи, идентифициращи съгласувани решения, с общи публични ползи между различни държави и интереси в развитието на интермодални възли в целевия регион;
- Брой реализирани партньорски трансгранични, транснационални и регионални проекти в сферата на интермодалния транспорт;
- Брой мониторингови доклади за изпълнението на интермодални проекти в трансграничния регион Румъния-България;
- Брой проведени работни срещи с представители на заинтересованите страни по актуални въпроси свързани с подобряването на достъпа и свързаността на трансграничния регион Румъния-България с TEN-T мрежата;
- Брой проведени работни срещи с представители на публичните власти по въпроси, свързани с устойчивото развитие на интермодалния транспорт в целевия регион;
- Брой реализирани проучвания на нуждите на заинтересованите страни от повишаване на знания и умения в сферата на интермодалния транспорт;
- Брой поканени заинтересовани страни в инициативи за повишаване на знанията и уменията;
- Брой поканени заинтересовани страни за участие в международни изложения и/или борси;
- Брой участия на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР в национални и международни инициативи от транспортно естество;
- Брой споразумения за обмяна на опит с други НПО, участващи в развитието на интермодални обекти от TEN-T мрежата;
- Брой инициативи, в които е оказана експертна подкрепа на местни публични и бизнес организации за реализиране на транспортни проекти;



- Брой извършени проучвания за реализиране на ПЧП проекти в сферата на интермодалния транспорт в трансграничния регион Румъния-България;
- Брой реализирани обществени социологически допитвания за ползите от и бъдещо развитие на интермодалния транспорт;
- Брой участия в инициативи за разработване и пробирание на учебни програми в сферата на интермодалния транспорт;
- Брой инициативи за повишаване на осведомеността и стимулиране на предприемачеството в областта на устойчивата мобилност сред младежите;
- Брой организирани инициативи за популяризиране на пътническия и товарен превоз по р. Дунав;
- Брой организирани доброволчески инициативи за почистване на река Дунав;
- Брой участия в инициативи, свързани с доизграждането на Дунавския панорамен път и велопътека;
- Брой събрани и разпространени добри практики за успешна пазарна реализация на алтернативни горива, вкл. електрическа мобилност;
- Разработена концепция (с актуализации при необходимост) за провеждане на регулярни конкурси в областта на декарбонизацията;
- Брой проведени кампании за насърчаване ползването на превозни средства, различни от конвенционалните автомобили;
- Брой фирми, опериращи в сферата на интермодалния транспорт, въведени в електронния каталог;
- Брой разработени информационни системи за транспорт и мобилност.

Източници на информация за постигане на заложените индикатори за мониторинг

Източниците на информация е необходимо да са достоверни и да предоставят достатъчно количествени и качествени данни, позволяващи проследяване на изпълнението на конкретни дейности и постигане на планираните резултати.

За извършване на мониторинга ще бъдат използвани следните източници на информация (документи), които са разработени или се съхраняват в структурите на общинските/окръжните/регионалните администрации и отговорните институции:

- Доклади за изпълнението на Стратегията;
- Справки за реализирани дейности/проекти и инициативи при изпълнение на Стратегията;
- Резултати от проведени допитвания до гражданите на общините/окръзите;
- Резултати от проведени анкетни проучвания;
- Протоколи от заседания на постоянните комисии на общински/окръжни/областни съвети, на които са обсъждани секторните политики, в т.ч. политиките в областта на транспорта, инфраструктура и т.н.;



- Междинни или окончателни оценки на Стратегията;
- Препоръки на експерти и други заинтересовани страни;
- Справки за изпълнението на бюджета на Стратегията;
- Справки от НСИ (Румъния и България) за икономическото и социалното състояние на общините/областите и окръзите в трансграничен регион Румъния-България за периода на оценката на Стратегията;
- Информация от проведени обществени и експертни консултации за изпълнението на Стратегията;
- Програми за реализация на специфичните цели към Стратегията;
- Реализирани проекти в трансграничен регион Румъния-България в областта на подобряване капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България и подобряване на TEN-T мрежата;
- Други релевантни източници.

Препоръчително е след определен период от време индикаторите да бъдат подлагани на проверка. Последното е наложително и когато бъде променена законодателната рамка, която регулира работата на общинските/областни и окръжни администрации.

VII.3 ОРГАНИЗАЦИОННА СТРУКТУРА ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

Процесите по управление, наблюдение (мониторинг), оценка и актуализация на Стратегията и Програмата за реализация на Стратегията ще се извършва от **Трансграничен комитет по наблюдение на Стратегията**²⁴.

Комитетът ще се състои от ръководители и членове. Ръководители ще бъдат Председателят на УС на АДО „Дунав“ и Президентът на ФГЕИУР, членовете могат да бъдат:

- Оперативни екипи на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР;
- Представители на местни и регионални власти;
- Представители на централни власти;
- Представители на междуправителствени организации;
- Представители на други заинтересовани страни - бизнес, инвеститори, браншови организации, неправителствени организации, научни организации, университети и други.

Съставът на Комитета ще бъде допълнително уточнен от управителните органи на двете партниращи си организации. Както всеки един от аспектите на Стратегията, точната структура на Комитета ще бъде подложена на обсъждане и финално одобрение от управителните органи на двете организации.

Основна задача на Комитета е да предприема инициативи за изпълнение на заложените дейности в Стратегията, да инициира и осъществява

²⁴За краткост, оттук нататък ще се изписва като Комитета

координация между заинтересованите страни, да поддържа постоянна база с възможности за кандидатстване с проектни предложения и да оказва подкрепа и съдействие в процеса на подготовката за кандидатстване, изпълнение и отчитане на проекти, финансирани чрез национални, европейски и други донорски програми.

Ръководителите ще се отчитат пред управителните си органи относно напредъка при изпълнението на Стратегията, срещаните предизвикателства и пречки.

Комитетът по наблюдение на Стратегията ще преглежда и актуализира периодично Програмата за реализиране на Стратегията и бюджета за изпълнение на Стратегията. При съществена промяна на социално-икономическата ситуация, законодателната рамка или източниците на финансиране ще се предлага актуализация на Програмата.

Мониторингът и актуализацията на Програмата за реализация на специфичните цели на Стратегията трябва да покрива минимум следните аспекти:

- Преглед и актуализация на Стратегията за реализация на специфичните цели - дейности, ключови елементи (milestones), процеси на съгласувания и одобрения, други;
- Преглед и актуализация на бюджета на Стратегията - отчет на разходите и прогноза на бъдещи възможности за финансиране.

По отношение на управлението, наблюдението и контрола върху изпълнението на Стратегията и индикаторите, Комитетът има следните функции и отговорности:

- Организира и координира управлението, наблюдението, контрола, мониторинга, актуализацията и отчитането на изпълнението на Стратегията;
- Предлага за одобрение от управителните органи на двете партниращи си организации актуализирани варианти на Програмата за реализация на Стратегията;
- Координира осигуряването на съответствие на Стратегията с целите и приоритетите на общинските/областните и окръжните, регионални, трансгранични и национални стратегии, планове и програми на Стратегията и предлага актуализация на Стратегията, в случай че такава не е налице.

В заседания на Трансграничния комитет по наблюдение на Стратегията могат да бъдат включени представители на браншови организации, научни организации, представители на регионалните власти и централната власт, междуправителствени организации и други заинтересовани страни в трансграничния регион Румъния-България. Информация за дейността на Комитета ще бъде публикувана на Интернет страниците на партниращите си организации, като по този начин ще бъде достъпна за широката общественост.

Тази практика, в комбинация с периодичните консултации и срещи със заинтересовани страни, ще осигури прозрачност при изпълнението на *Стратегията за подобряване на TEN-T мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България.*

VII.3.1. ФУНКЦИИ НА ТРАНСГРАНИЧЕН КОМИТЕТ ПО НАБЛЮДЕНИЕ НА СТРАТЕГИЯТА

1. Ръководители на Трансграничен комитет по наблюдение на Стратегия

Ръководителите ще бъдат Председателят на УС на АДО „Дунав“ и Президентът на ФГЕИУР и ще отговарят за:

- Цялостно управление и координация на дейностите, свързани с изпълнението на Стратегията;
- Организиране на периодични заседания (в т.ч. и общи) на оперативните екипи;
- Организиране на периодични заседания на Комитета;
- Организиране, при необходимост, на работни срещи с консултативни работни групи, състоящи се от представители на заинтересованите страни (описани по-горе);
- Докладване на напредъка при изпълнението на Стратегията и появилите се трудности и проблеми пред управителните органи на организацияте;
- Съблюдаване спазването на изискванията на българското и румънското законодателство при изпълнението на Стратегията;
- Активна комуникация с всички заинтересовани страни;
- Координиране на изготвянето на доклади и други отчетни документи;
- Представяне на доклади и актуализирани документи пред управителните органи на организацияте;
- Координиране на дейностите по мониторинг, оценка и актуализация на Стратегията;
- Други дейности, които не са изрично упоменати по-горе, но са необходими за изпълняване на функциите му, свързани с подпомагане изпълнението и управлението на Стратегията.

2. Оперативни екипи на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР

Оперативните екипи на АДО „Дунав“ и ФГЕИУР ще отговарят минимум за следното:

- Оказване на съдействие в процеса по изпълнението и управлението на дейностите, включени в Стратегията;
- Осъществяване на мониторинг относно напредъка изпълнението на дейностите, заложи в Програмата за реализация на Стратегията и предварително заложените индикатори за мониторинг;
- Подготовка на периодични отчети за напредъка на работата по изпълнение

на Стратегията;

- Информирание на ръководителите на Комитета за всички потенциални проблеми, които биха могли да възникнат в хода на изпълнение на Стратегията, като предлага адекватни решения за тях в рамките на своите компетентности;
- Осъществяване на необходимата административна дейност в подкрепа на работата на Комитета - координация, подготовка на документи и други;
- Съдействие при комуникацията и кореспонденцията с компетентни органи;
- Осъществяване на необходимата административна дейност във връзка с актуализирането на бюджета на Стратегията;
- Поддържане на тематични бази данни (информационен масив), свързани с изпълнението на Стратегията - със заинтересовани страни, донорски програми, потенциални инвеститори, инвеститори, възможности за финансиране и други;
- Изготвяне на доклади и други отчетни документи, свързани с изпълнението на Стратегията;
- Събиране на информация относно степента на постигане на заложените индикатори за мониторинг;
- Събиране на информация относно необходимостта от актуализация на Стратегията и други.

VII.3.2. УЧАСТИЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

Ефективното включване на заинтересованите страни създава „социално одобрение“ за изпълнението на Стратегията и зависи от взаимното доверие, уважение и прозрачност в комуникацията между авторите на Стратегията и заинтересованите страни.

По този начин се подобрява и процесът на вземане на решения от отговорните за управление на Стратегията, както и постигането на резултати ѝ чрез:

Намаляване на разходите: Ефективното ангажиране може да помогне на поддръжниците на Стратегията да избегнат редица разходи, докато липсата му може да има висока цена както по отношение на финансови средства, така и на репутация;

Управление на риска: Ангажирането помага на авторите на стратегията (двете партниращи организации) и на местните общности да идентифицират, предотвратят и смекчат екологичните и социални въздействия, които биха могли да застрашат жизнеспособността на Стратегията;

Изграждане и подобряване на репутацията на Стратегията: Създаване на имидж основан на зачитане на човешките права, опазване на околната среда и устойчиво развитие;

Избягване на конфликти: Отчитане и разбиране на настоящи и възникващи въпроси и проблеми, като например напрежението, предизвикано от наплива



на хора, търсещи работа, и възможностите за трудова заетост и т.н.;

Идентифициране, мониторинг и докладване на въздействията: Отчитане на въздействията, които Стратегията има върху заинтересованите страни, оценката им и намирането на механизми, които да адресират тези въздействия;

Управление на очакванията на заинтересованите страни: Широкото консултиране на Стратегията дава възможност на партниращите организации, които са отговорни за реализацията на Стратегията, да са наясно с отношението и очакванията на заинтересованите страни към тях и съответно да могат да управляват тези очаквания.

Инструментите за включването на заинтересованите страни в управлението, мониторинга и оценката на Стратегията могат да бъдат: подписване на Меморандум и/или Споразумения за сътрудничество, сформиранието на консултативни работни групи, обмяна на опит и други форми на неформално търсене на обратна връзка за изпълнението на Стратегията и други.

Предлагаме фокусът да е насочен върху първите два инструмента като форми на структурирано сътрудничество със заинтересованите страни.

VIII.3.2.1 МЕМОРАНДУМИ И/ИЛИ СПОРАЗУМЕНИЯ

Подписването на Меморандум и/или Споразумения с организации и институции, представляващи заинтересованите страни, е инструмент, който формализира процес по консултиране на Стратегията със заинтересованите страни. В Меморандума/Споразумението могат да бъдат разписани детайлни процедури, по които да се извършва консултирането. Правилата и процедурите, установени с документа, ще обвързват Комитета, без обаче да водят до недействителност на Стратегията, при невъзможността за включване на група от заинтересованите страни в даден етап от нейното изпълнение, контрол или оценка. Самият Меморандум/Споразумение е желателно да бъде разработен с участието на заинтересованите страни и при използване на добрите практики в редица европейски страни.

VIII.3.2.2 КОНСУЛТАТИВНИ РАБОТНИ ГРУПИ

Разработеният модел на управление изисква партньорски подход и привличане на заинтересованите страни в процеса на реализация и оценка на Стратегията. С цел постигане на по-широка подкрепа и легитимирането на целите на Стратегията, при необходимост ще се сформират консултативни работни групи - механизъм за пряко участие на заинтересованите страни в процеса на вземане на решения, свързани с изпълнението на Стратегията.



VIII.3.2.3 ФУНКЦИИ НА ПРЕДСТАВИТЕЛИТЕ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ В КОМИТЕТА

VIII.3.2.3.1 ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА ЦЕНТРАЛНАТА ВЛАСТ

Представителите на централните власти, от двете страни, ще се включват в работни срещи на консултативната група при възникване на необходимост и в съответствие с техните компетенции. Във връзка със сформирването на групите, Комитетът ще изпраща покана за включване на представители от съответната институция за участие в организираната работна среща. Работните срещи ще подсиgurяват:

- Поддържане на активна комуникация с други заинтересовани страни;
- Поддържане на позитивен имидж на Стратегията;
- Инициране на проекти в изпълнение на Стратегията;
- Изготвяне на становища и доклади по възникнали проблеми и казуси при изпълнението на Стратегията.

VIII.3.2.3.2 ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА МЕСТНИ И РЕГИОНАЛНИ ВЛАСТИ

Представителите на местните и регионални власти ще се включват в работни срещи на консултативната група при възникване на необходимост и в съответствие с техните компетенции. Във връзка със сформирването на групите, Комитетът ще изпраща покана за включване на представители от съответните власти за участие в организираната работна среща. Работните срещи ще подсиgurяват:

- Привличане на експерти от местните и регионалните власти за включването им в екипи при разработване на проектни предложения, за изпълнение на заложените дейности в Стратегията;
- Поддържане на активна комуникация с други заинтересовани страни;
- Поддържане на позитивен имидж на Стратегията;
- Инициране на проекти в изпълнение на Стратегията;
- Изготвяне на становища и доклади по възникнали проблеми и казуси при изпълнението на Стратегията.

VIII.3.2.3.3 ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА МЕЖДУПРАВИТЕЛСТВЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ

Представителите на междуправителствените организации ще се включват в работни срещи на консултативната група при възникване на необходимост и в съответствие с техните компетенции. Във връзка със сформирването на групите, Комитетът ще изпраща покана за включване на представители от съответните организации за участие в организираната работна среща. Работните срещи ще подсиgurяват:

- Привличане на експерти от междуправителствени организации за включването им в екипи при разработване на проектни предложения, за изпълнение на заложените дейности в Стратегията;



- Поддържане на активна комуникация с други заинтересовани страни (на европейско и международно ниво);
- Поддържане на позитивен имидж на Стратегията;
- Инициране на проекти в изпълнение на Стратегията;
- Изготвяне на становища и доклади по възникнали проблеми и казуси при изпълнението на Стратегията.

VIII.3.2.3.4 ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА БРАНШОВИ ОРГАНИЗАЦИИ (БЪЛГАРИЯ И РУМЪНИЯ)

Представителите на браншовите организации ще се включват в работни срещи на консултативна група при възникване на необходимост в съответствие с техните компетенции. Във връзка със сформиранието на групите, Комитетът ще изпраща покана за включване на представители от съответната браншова организация за участие в конкретно организираната работна среща. Работните срещи ще подсигурият:

- Привличане на експерти от бранша за включването им в екипи при разработване на проектни предложения, за изпълнение на заложените дейности в Стратегията;
- Поддържане на активна комуникация с други заинтересовани страни;
- Поддържане на позитивен имидж на Стратегията;
- Изготвяне на становища и доклади по възникнали проблеми и казуси при изпълнението на Стратегията.

VIII.3.2.3.5 ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА ГРАЖДАНСКОТО ОБЩЕСТВО (БЪЛГАРИЯ И РУМЪНИЯ)

Представителите на неправителствените организации ще се включват в работни срещи на консултативната група при възникване на необходимост и в съответствие с техните компетенции. Във връзка със сформиранието на групите, Комитетът ще изпраща покана за включване на представители от съответната неправителствена организация за участие в организираната работна среща. Работните срещи ще подсигурият:

- Привличане на експерти от НПО-та за включването им в екипи при разработване на проектни предложения, за изпълнение на заложените дейности в Стратегията;
- Поддържане на активна комуникация с други заинтересовани страни;
- Поддържане на позитивен имидж на Стратегията;
- Изготвяне на становища и доклади по възникнали проблеми и казуси при изпълнението на Стратегията.

VIII.3.2.3.6 ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА НАУЧНИ ОРГАНИЗАЦИИ/ИНСТИТУЦИИ

Представителите на научни организации ще се включват в работни срещи на консултативната група при възникване на необходимост и в съответствие с техните компетенции. Във връзка със сформиранието на групите, Комитетът ще изпраща покана за включване на представители от съответната организация/институция за участие в организираната работна среща. Работните срещи ще

подсигуряват:

- Привличане на експерти от научни организации/ институции за включването им в екипи при разработване на проектни предложения, за изпълнение на заложените дейности в Стратегията;
- Поддържане на активна комуникация с други заинтересовани страни;
- Поддържане на позитивен имидж на Стратегията;
- Изготвяне на становища и доклади по възникнали проблеми и казуси при изпълнението на Стратегията.

VII.3.3. УПРАВЛЕНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЯТА

Трансграничният комитет по наблюдение ще бъде отговорен за процесите по изпълнение, контрол, мониторинг и отчитане на Стратегията в съответствие със заложените бюджет, срокове и индикатори за напредък.

Един от най-важните моменти е непрекъснат мониторинг на дейностите и процесите, които ще бъдат изпълнявани и управлявани, както и систематично събиране и обобщаване на данни с цел извършване на периодичен анализ и оценка на напредъка на Стратегията.

Успешното изпълнение на Стратегията е свързано с правилното разпределение на дейностите във времето, с навременната подготовка на проектни предложения в съответствие със заложените дейности, както и навременното организиране на кампании и срещи за постигане на заложените цели и приоритети в Стратегията. Комитетът ще следи за наличието на възможности за финансиране на включените в обхвата на Стратегията дейности.

В случай че дейностите се изпълняват с помощта на външно финансиране, Комитетът ще следи за спазване на указанията, процедурите, изискванията на поканите за кандидатстване и условията на договорите за финансиране. Всички документи за изпълнението на конкретните проекти следва да бъдат изготвени и оформени, според указанията на съответната финансираща програма, по които се кандидатства за подпомагане.

Ето защо успешното изпълнение на Стратегията зависи от ефективната комбинация между следните фактори:

- Добро техническо управление;
- Пълно взаимодействие между всички заинтересовани страни;
- Отлична координация на всички заинтересовани страни;
- Законосъобразно изпълнение;
- Ефикасно финансово управление.

От ключово значение за успешно изпълнение на Стратегията е ефективното и ефикасно финансово управление на паричните потоци. Когато е необходимо, Комитетът за управление на Стратегията ще отговаря за



създаването на цялостна система за планиране, следене и отчитане на паричните потоци по отделни проекти, включени в Стратегията, съгласно заложените в договорите за финансиране и договорите с изпълнителите графици/начини на плащания. За осигуряване на ефективна координация и комуникация между членовете на Комитета се предвиждат периодични заседания на оперативните екипи и съвместни заседания в пълен състав на Трансграничния комитет по наблюдение, както и работни срещи, при идентифицирана необходимост за разрешаване на конкретен въпрос.

Друго основно задължение на Комитета е изграждането и поддържането на положителен имидж и осведоменост относно Стратегията сред заинтересованите страни, чрез реализиране на предвидените дейности с нужното качество и в срок. Това изисква значителна текуща комуникация с представителите и отговорните лица, управляващи европейските фондове на национално ниво и други донорски програми в България и Румъния, както и с ръководствата на общините/окръзите, научни организации и регионални власти, реализиращи проекти в изпълнение на Стратегията, представители на публични институции, неправителствени организации и широката общественост, както и компетентни организации/институции/експерти с опит за постигане на заложените цели и резултати в Стратегията.

Комитетът за управление на Стратегията ще се стреми да гарантира устойчивост в няколко аспекта:

Финансовата устойчивост е свързана с постигането на резултатите от изпълнението на Стратегията и се обуславя от финансова стабилност на източниците на финансиране и реализацията на очакваните от дейностите/проектите ползи за трансграничния регион Румъния-България. Комитетът трябва да предвиди всички необходими разходи за реализацията на отделните дейности, като заложи на актуализация на бюджетите им.

Институционалната устойчивост предполага установяване и поддържане на формални и ad hoc партньорства (консултативни работни групи) и форми на сътрудничество между заинтересованите страни.

Успешното изпълнение на Стратегията ще се гарантира в голяма степен от доброто планиране и поставяне на подходящи контролни механизми, които Комитетът ще приложи като добро разпределение на задачите и отговорностите между включените в Комитета експерти.

VII.4 МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО

VII.4.1 ПОНЯТИЕ И ПРИНЦИПИ НА МОНИТОРИНГА

Разработването и прилагането на Стратегически документ преминава през няколко етапа, които са и основни етапи в процеса на стратегическо планиране, а именно:



- Анализ на проблема - първият етап от процеса на планиране;
- Търсене и формулиране на решения - разработване на Стратегия;
- Изпълнение на решенията - прилагане на разработената Стратегия;
- Проверка на прилагането, оценка на процесите - мониторинг, наблюдение и оценка на съответната Стратегия;
- Предприемане на последващи (коригиращи и превантивни) действия - контрол и подобряване на процесите.

Мониторингът на Стратегията може да се определи като процес на системно и непрекъснато събиране и анализ на информацията относно хода на реализацията на Стратегията и постигането на поставените цели/резултати. Получената информация от мониторинга се използва за целите на управлението - осъществяване на контрол и вземането на управленски решения относно продължаването, изменението, допълването или прекратяването на реализацията на Стратегията.

Основна задача на мониторинга е да се следят и измерват постигането на стратегическите цели и на ефективността им в хода на тяхната реализация. В резултат на осъществявания мониторинг могат да се направят своевременни корекции в начина на изпълнение на Стратегията. Текущият мониторинг има особено важна роля при дългосрочните Стратегии, които се реализират в няколко фази. Осъществяването на всяка следваща фаза може да се предшества от мониторинг и оценка на дейностите и резултатите от предшестващите етапи.

Чрез мониторинга се цели да се предостави на компетентния орган и неговия екип, както и на заинтересованите страни информация за напредъка - или липсата на напредък, както и да се даде отчет за постигането на резултатите.

Мониторингът и оценката на стратегически документи са инструменти на доброто управление. Те са важна част от процеса на вземане на решения и управление на цялостния цикъл на **разработване, прилагане и оценяване** на Стратегията. Успехът и резултатите от една Стратегия зависят от много фактори, като сред тях са и характеристиките на целевите групи, изпълнителите, партньорите и заинтересованите страни.

Разработването и прилагането на Система за наблюдение и оценка (мониторинг) на Стратегията, гарантира спазването на основните принципи на добро управление, а именно:

- **Качеството на изпълнение** на стратегията;
- **Отчетност.** Контролът и мониторингът са инструментите, които дават отговор на въпросите до каква степен Стратегията постига своите цели, доколко рационално са използвани публичните ресурси, какви са обществените въздействия;



- **Отговорност на управлението.** Непрекъснатият мониторинг и контрол, с участието на всички заинтересовани страни дава възможност да се предприемат коригиращи действия с цел подобряване на политиката на управление;
- **Прозрачност на управленските процеси.** В процеса на осъществяване на мониторинг и контрол е задължително участието на всички заинтересовани страни, които са въввлечени на етапите на разработване и изпълнение на местните политики;
- **Ефективност и ефикасност на Стратегията** и изграждане на стратегическа визия, което гарантира постигане на резултати, адекватни на обществените нужди, като наличните ресурси се използват по най-добрия начин;
- **Ефективност** по отношение постигането на целите на Стратегията, а също и оценка на действителните резултати и въздействия в сравнение с планираните и очаквани такива;
- **Прилагане на принципите за гражданско участие** - активните граждани получават възможност да участват във вземането на решения за реализацията на Стратегията или необходимостта от нейната промяна.

VII.4.2. ОБХВАТ НА МОНИТОРИНГА И ОЦЕНКАТА НА СТРАТЕГИЯТА

Оценката на стратегически документи може да има различен обхват, като сред най-често срещаните са:

Оценка на процеса. Оценява се как и до каква степен се изпълнява Стратегията и дали Програмата за реализация на Стратегията функционира, както е планирано. Обикновено оценката засяга съответствието на извършваните дейности и интервенции със законовите и нормативните изисквания, съдържанието на Стратегията или Програмата за реализация, и очакванията на заинтересованите страни.

Анализ на съотношението „разходи/ползи“ и анализ на ефикасността на разходите. Това са анализи, при които се сравняват резултатите и постиженията на Стратегията за реализация с разходите (изразходваните ресурси) за тяхното получаване. Чрез анализа на съотношението „разходи/ползи“ се определят целесъобразността на направените вложения и адекватността на получените ползи. Анализът на ефикасността на разходите оценява уместността на разходите за постигане на определена цел, за да се идентифицират най-изгодните възможности и начини за постигане на предвидените цели.

Оценка на резултатите. Оценява се до каква степен се постигат очакваните резултати на Стратегията. Тази оценка се съсредоточава преди всичко върху резултатите и постиженията (включително странични, непланирани и нежелани ефекти), за да се прецени ефективността на Стратегията. Възможно е да се поставят и въпроси, свързани с оценка на



качеството на продуктите и услугите, предоставени на различните целеви групи. При оценяването на постиженията може също да се оценят програмните процедури, за да се разбере как са получени резултатите или защо не са постигнати очакваните ефекти.

Оценка на въздействието. Оценяват се въздействията на Стратегията в различни аспекти, както и реалния ефект върху целевите групи, за които е предназначена. Могат да се сравнят ефектите от Стратегията с това, което би се случило, ако тя не се прилагаше. Тази оценка се използва, когато е известно, че върху резултатите от Стратегията влияят външни фактори, за да се разграничи приносът на Стратегията за постигане на нейните цели. Оценката в този случай е насочена преди всичко към степента на постигане на целите на Стратегията, а също и на постигнатите действителни резултати.

VII.4.3. ВИДОВЕ МОНИТОРИНГ - ВЪНШЕН И ВЪТРЕШЕН. ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА СТРАТЕГИЯТА

Мониторингът на Стратегията може да бъдат условно разделени на вътрешен и външен.

Външният мониторинг се извършва от оперативния екип (част от Трансграничния комитет по наблюдение на Стратегията) под ръководството на ръководителите на двете партниращи организации. При него се акцентира върху разпределението на наличните ресурси, разходването на отпускнатите средства, изпълнението на задачите, спазването на сроковете, възникването на непредвидени обстоятелства, предлагането на уместни промени, внасянето на своевременни корекции, както и върху установяването на действителния напредък в прилагането на Стратегията.

Вътрешният мониторинг трябва да бъде въведен като периодично повтаряща се дейност на членове от оперативния екип, определени от двамата ръководители на Комитета, ангажирани с изпълнението и прилагането на Стратегията.

Външният мониторинг се възлага от Ръководителите на Комитета, по инициатива на управителните органи на двете партниращи организации, на външни за Комитета експерти или организация. Той създава допълнителна сигурност по отношение на независимостта, откритостта, обективността и прозрачността при оценката на междинните и крайните резултати. При осъществяването на външния мониторинг е от изключителна важност да се включат всички заинтересовани страни и целеви групи, към които е насочена Стратегията.

Оценката е задължителен елемент и е част от процеса на изпълнение на Стратегията.

В зависимост от целта на оценяването - дали е за подобряване на планирането, за проверка на изпълнението или за постигане на по-голяма

отчетност - и времевият момент на оценката се различават **предварителна (Ex-ante), междинна и последваща оценка.**

Оценката е периодична проверка за съответствието, ефикасността, ефективността, въздействието, устойчивостта на Стратегията, съобразно предварително определените цели. Тя се основава на текущите доклади, изготвени по време на прилагането, но може да включва и допълнителни проучвания от външни наблюдатели.

Основната цел на оценяването е подобряване опита на Комитета в планирането и прилагането на Стратегията, поради което основните цели на оценяването на Стратегията е свързано с планиране, изпълнение и отчетност. Оценката е от важно значение, за да се идентифицират тенденциите, да се проследява прогресът, да се извлекат поуки, да се синхронизират действията с променящите се условия, да се отговори на новите предизвикателства, да се осигури отчетност и не на последно място да се развие капацитет чрез учене.

Основните критерии, които се използват за постигане на обективна преценка, са критериите за **приложимост, обосновааност, ефективност, ефикасност, въздействие и устойчивост.**

Извършването на оценката, се извършва на три етапа - предварителна оценка, междинна оценка и последваща оценка.

Предварителна оценка - основна цел на предварителната оценка е да се подобри качеството на стратегическия документ по отношение на адекватността на стратегическата част, предвидените ресурси за постигане на планираните цели и приоритети, ефективността на системата за управление на плана, както и съобразяването с политики на европейско ниво, националните политики, регионални, областни/окръжни политики в съответния сектор и съгласуваността и синхронизацията на Стратегията с другите приети вече политики и програми на европейско, национално, регионално, областно/окръжно и местно ниво. Предварителна оценка на Стратегията е реализирана чрез обсъждане, на всички описани по-горе компоненти от стратегията, в рамките на проведените кръгли маси в трансграничния регион Румъния-България в периода ноември-декември 2017 г.

Междинна оценка - междинната оценка е задължителна за плановите документи. Междинната оценка е важен инструмент за систематична оценка на резултатите от изпълнението им след началото на периода на тяхното действие, като се оценява напредъка по постигането на заложените цели. Целите и оценките при различните фази на оценителния цикъл са различни и ключовите въпроси, на които трябва да се даде отговор при различните видове оценки, се различават.

Последваща оценка - определянето на ясни и обективни критерии има важно значение за извършване на качествена междинна и последваща оценка



на изпълнението на Стратегията. Отчитането на постигнатите резултати, съгласно определените критерии е съществено изискване и при изготвянето на окончателния доклад за изпълнението на Стратегията.

VII.5 ПРОЦЕДУРНИ ПРАВИЛА ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ НА МИНИТОРИНГ, ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО

Процедурните правила уреждат условията и реда за координация и партньорство в процесите по мониторинг, контрол и оценка при изпълнение на Стратегията.

Правилата имат за цел да конкретизират механизъм по координиране и документиране на процесите по мониторинг, оценка и контрол при изпълнение на Стратегията.

Правилата се основават на подходите „отдолу-нагоре“ и „отгоре-надолу“, както и нуждата от документиране на процесите свързани с вътрешната и междуинституционална координация на действията по наблюдение, оценка и контрол при изпълнение на Стратегията.

VII.5.1. СЪСТАВ И ФУНКЦИИ НА ОЦЕНИТЕЛНИЯ ЕКИП

Отговорни за сформиранието на оценителните екипи са Ръководителите на Комитета. Техните предложения се одобряват от управителните органи на двете партниращи си организации.

Препоръчва се включването и на представители на заинтересованите страни с цел по-обективна и прозрачна оценка.

1. ЧИСЛЕНОСТ НА ОЦЕНИТЕЛНИЯ ЕКИП

Препоръчва се оценителният екип на Стратегията да бъде съставен от минимум трима и максимално седем души, за да бъде гъвкава и работеща структура, а решенията да бъдат вземани с 2/3 мнозинство.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ И СТРУКТУРА НА ОЦЕНИТЕЛНИЯ ЕКИП

Ръководителите на Комитета трябва да определят:

- Структурата на оценителния екип;
- Координатор;
- Цели и задачи;
- Срока, в който следва да бъде извършена оценката.

3. СЪБИРАНЕ НА НЕОБХОДИМИТЕ ЗА ОЦЕНКАТА ДАННИ

Членовете на оценителния екип имат задачата да съберат необходимите данни и информация, доказващи степента и/или изпълнението на индикаторите за мониторинг, като за целта следва да получат съдействие от страна на всички участници в изпълнението на Стратегията.

Събирането на необходимите данни може да се осъществи и чрез

попълване на полуструктурирани и структурирани въпросници, провеждане на интервюта, дискусии, работни срещи и други.

4. ОЦЕНИТЕЛНА РАБОТА НА ЕКИПА

При стартиране на работата на оценителния екип, координаторът запознава членовете на екипа с основната цел на оценката и заложените индикатори за мониторинг, а заседанието трябва да приключи с решение, което задължително включва:

- Необходимите доказателствени документи, които следва да се представят и разгледат, за да бъдат събрани необходимите информация и данни - къде и как ще бъдат набавени, кой и по какъв начин ще ги представи на комисията;
- Графици за работа и за последващите заседания на оценителната комисия.

Решението се представя на Ръководителите на Комитета.

На последващи заседания членовете на екипа имат задача да работят по същество, като дискутират събраните данни и постигат съгласие относно постигнатите индикатори.

Целта на всяко заседание е да бъдат разгледани индикаторите за мониторинг на Стратегията.

При необходимост от събиране на допълнителна информация и/или данни, екипът решава кой и как ще набавя тази информация за следващото заседание.

По време на всяко заседание се съставя протокол, в който се записва:

- Присъстващите (членове на оценителния екип);
- Дневен ред на заседанието - особено важно да бъдат посочени индикаторите за наблюдение и критериите, които ще бъдат разглеждани на съответното заседание;
- Разисквания и дискусии по същество;
- Опис на представените доказателствени материали по всеки индикатор за мониторинг;
- Заключение;
- Решения на комисията.

След като оценителната комисия приключи своята работа, координаторът обобщава данните.

Вследствие от проведената оценка се изготвя обобщаващ доклад, в който се включва описателен анализ към събраните и обобщени данни в съответствие с етапа на оценка (периодичен доклад за изпълнение, междинна оценка или последваща оценка).



VII.5.2. ДОКЛАДИ ЗА ОЦЕНКА НА СТРАТЕГИЯТА

Оценката на Стратегията се извършва периодично в зависимост от типа оценка. Оперативните екипи в България и Румъния представят доклади за напредъка по Стратегията. Докладите съдържат отчет за извършените дейности, идентифицираните рискове и мерки за преодоляването им.

1. ПЕРИОДИЧНИ ДОКЛАДИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА СТРАТЕГИЯТА

Управителните органи на двете организации определят периода, в които излъчените от Ръководителите оценителни екипи (експерти от оперативните екипи) подготвят периодични доклади за изпълнението на Стратегията.

Периодичните доклад за изпълнението на Стратегията съдържа информация за:

- Общите условия за изпълнение на Стратегията и в частност промените в социално-икономическите условия в трансграничния регион Румъния-България;
- Постигнатият напредък по изпълнението на целите и приоритетите на Стратегията въз основа на индикаторите за мониторинг;
- Действията, предприети от Комитета с цел осигуряване на ефективност и ефикасност при изпълнението на Стратегията, в т. ч.:
 - ✓ Мерките за наблюдение и създадените механизми за събиране, обработване и анализ на данни;
 - ✓ Преглед на проблемите, възникнали в процеса на прилагане на Стратегията през периода подлежащ на оценка, както и мерките за преодоляване на тези проблеми;
 - ✓ Мерките за осигуряване на информация и публичност на действията по изпълнение на Стратегията;
 - ✓ Мерките за постигане на необходимото съответствие на Стратегията със секторните политики, планове и програми на територията на трансграничния регион Румъния-България;
 - ✓ Мерките за прилагане принципа на партньорство;
 - ✓ Резултатите от извършени оценки към края на оценявания периода.
- Заключение и предложения за подобряване на резултатите от наблюдението.

Докладът се обсъжда на заседание на Комитета за управление и се представя за одобрение пред управителните органи.

При необходимост от коригиращи мерки и промяна в цялостната Стратегия, оперативните екипи в България и Румъния подготвят доклад за обсъждане от Комитета по управление, въз основа на който се подготвя решение за обсъждане от управителните органи.

Решение за актуализация се приема от управителните органи на двете партниращи си организации.



2. МЕЖДИННА ОЦЕНКА

Междинната оценка се осъществява след началото на изпълнението на Стратегията на всеки 4 /четири/ години. Към момента на разработване на Стратегията се препоръчват 7 междинни оценки, както следва:

- 1-ва междинна оценка - до края на 2022 г.;
- 2-ра междинна оценка - до края на 2026 г.;
- 3-та междинна оценка - до края на 2030 г.;
- 4-та междинна оценка - до края на 2034 г.;
- 5-та междинна оценка - до края на 2038 г.;
- 6-та междинна оценка - до края на 2042 г.;
- 7-ма междинна оценка - до края на 2046 г.

Докладът от междинната оценка съдържа минимум информация за:

- Резюме на основните изводи и препоръки;
- Въведение:
 - ✓ Цели и съдържание на междинната оценка;
 - ✓ Контекст за разработването на междинната оценка.
- Методика:
 - ✓ Методологически предпоставки;
 - ✓ Източници на информация;
 - ✓ Приложен подход;
 - ✓ Събиране и обработване на необходимата информация;
 - ✓ Анализ и оценка на постигнатите резултати от изпълнението на Стратегията;
 - ✓ Критерии за оценка.
- Преглед на предходни оценки на стратегията;
- Оценка на изпълнението на стратегията:
 - ✓ Оценка на първоначалните резултати от изпълнението на стратегията;
 - ✓ Измерване динамиката на изпълнение на Стратегията въз основа на регламентиранияте в нея индикатори;
 - ✓ Оценка на изпълнението на заложените мерки и дейности по приоритети;
 - ✓ Оценка на степента на постигане на съответните цели на Стратегията;
 - ✓ Степен на постигане на стратегическите цели;
 - ✓ Степен на постигане на специфичните цели.
- Оценка на координацията на стратегията:
 - ✓ По отношение на Системата на наблюдение и оценка;
 - ✓ По отношение механизма за планиране, координиране и подготовка на проекти;
 - ✓ По отношение на създадените механизми за събиране на данни по заложените в Стратегията;



✓ По отношение на механизмите за партньорство и мерките за осигуряване на информация и публичност на действията по изпълнение на Стратегията;

✓ По отношение на мерките за постигане на необходимото съответствие на Стратегията със секторните политики, планове и програми;

✓ По отношение на прилагане принципа на партньорство с местните общности и с други общини;

✓ Партньорство със заинтересовани страни.

• Оценка на стратегическата рамка на стратегията:

✓ Оценка на стратегията по отношение на промените в социално-икономическите тенденции. Валидност на анализа на силните и слабите страни и потенциала за развитие;

✓ Релевантност и консистентност на стратегията.

• Ефективност и ефикасност на използването на финансовите ресурси.

Докладът от междинната оценка се представя и приема от управителните органи на двете партниращи си организации и при необходимост се взема решение за искане на изменение на Стратегията.

Резултатите от междинната оценка се популяризират чрез подходящи канали.

3. ПОСЛЕДВАЩА ОЦЕНКА

Последващата оценка се извършва след определено време (препоръчително след първата година) от последната година от времевия диапазон на Стратегията.

Целта на последващата оценка е да осигури независима и актуална информация за постигнатите резултати от прилагането на Стратегията. За постигането на тази цел се изпълняват следните задачи:

• Изследване на резултатите от изпълнението и общото въздействие на Стратегията;

• Актуален преглед на изпълнението на Стратегията за съответствие и приложимост на заложените цели и приоритети;

• Изводи и препоръки за подобряване на политиките за разширяването и модернизирването на интермодалната транспортна инфраструктура, обезпечаването на транспортната инфраструктурата в целевия регион с информационни системи, стимулиращи търсенето на интермодални услуги, развитието на интермодални решения водещи до развитието на интегрирани транспортни системи от TEN-T мрежата.

Основните критерии, които са използвани при изготвяне на последващата оценка на Стратегията, са: адекватност и уместност, приложимост, общо въздействие ефективност и ефикасност, финансово управление, откритост, прозрачност и публичност, мониторинг, отчетност и устойчивост.

В обхвата на правомощията на управителните органи на двете организации е да решат, дали ще се извършва последваща оценка на Стратегията.

VII.6 ДЕЙСТВИЯ ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ПРИНЦИПА НА ПАРТНЬОРСТВО И ОСИГУРЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ И ПУБЛИЧНОСТ

Ръководителите на Трансграничния комитет по наблюдение на Стратегията осигуряват информация и публичност на Стратегията в съответствие със своите компетенции.

Необходимо е гарантиране на обществено участие, което може да се осъществи чрез:

- ▶ Подписване на меморандуми/споразумения с представители на заинтересованите страни;
- ▶ Участие на представители на заинтересованите страни в консултативните работни групи към Комитета, по начина, по който е описано в настоящата система за наблюдение и оценка.

Главната цел на действията за прилагане на принципа за партньорство е да се осигури прозрачност и да се информират заинтересованите страни и участниците в процеса на формирането и прилагането на Стратегията относно очакваните резултати и ползите за местната общност като цяло, както и да се мотивират заинтересованите страни за активно участие в процеса на реализация.

За плановия период 2018-2050 г. ще се предприемат мерки за популяризиране на Стратегията и по-широка публичност на изпълняваните проекти и дейности с обществено значим интерес.

Такива мерки предлагаме да бъдат следните:

- Извеждане на самостоятелен панел за информация на официалните сайтове на двете партниращи организации (автори на Стратегията), за изпълнението и наблюдението на Стратегията;
- Публикуване на периодичните доклади за изпълнението на Стратегията на сайтове на двете партниращи организации (автори на Стратегията), междинните и последваща оценка и актуализациите ѝ;
- Провеждане на периодични отворени, за всички граждани и заинтересовани страни, дискусии по отношение на изпълнението на Стратегията;
- Провеждане на кръгли маси, форуми по отношение на изпълнението на отделни дейности и мерки от Стратегията;
- Засилване на сътрудничеството с медиите на територията на трансграничния регион Румъния-България за публикуване на информация по отношение на приоритетите, мерките и проектите;



Ефективен канал за информация са и презентационните материали, брошури като се препоръчва такива да бъдат залагани като средство за информация и публичност във всички проекти, които ще са в изпълнение на Програмата за реализация.

VIII. МЕТОДОЛОГИЯ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЯТА

Методологията е разработена, спазвайки основните принципи при актуализиране на стратегически документ, описани в редица документи, като основен източник е „Методология за стратегическо планиране в Република България“²⁵.

Стратегия за подобряване на ТЕН-Т мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България определя цели и приоритети за разработване и прилагане на интегрирани транспортни политики за развитие на интермодалността в трансграничния регион Румъния-България в периода 2018-2050 г. в съответствие с дългосрочните прогнози на:

- Стратегия „Европа 2020“;
- Бялата книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство - към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ от 2011 г.;
- Стратегия „Транспорт 2050“;
- Зелена книга за ТЕН-Т: „Преглед на политиката за по-добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика“, 2009 г.;
- Стратегия за развитие на Дунавския регион;
- Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България;
- Общ генерален план за транспорта на Румъния;
- План за регионално развитие Югоизток 2014-2020 г.;
- Стратегия за интермодалния транспорт в Румъния 2020 г.;
- Национална стратегия за регионално развитие за периода 2014-2020 г.;
- Националната стратегия за регионално развитие на Република България за периода 2012-2022 г.;
- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България за периода до 2020 г.;
- Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. (България);
- Национална програма за развитие: България 2020;
- Национална програма за реформи.

Разработената стратегия е с период на действие от 33 години, от което е

²⁵<http://www.strategy.bg/Publications/View.aspx?lang=bg-BG&Id=90>



видимо, че в този времеви диапазон неминуемо ще произтичат необходимости от актуализации на стратегията, продиктувани от актуализиране на действащите стратегии и планове на национално и европейско ниво, промени в релевантните политики и промени в икономическите и социалните условия.

В следствие на проведени оценки за изпълнението ѝ, ще протича също необходимост от актуализация на документа за изпълнение, за остатъка от периода на действие, който следва да отрази новите изисквания на законодателството и настъпилите икономически и социални промени.

VIII. 1. ФАКТОРИ, НАЛАГАЩИ СЪЗДАВАНЕТО НА МЕТОДОЛОГИЯ ЗА АКТУАЛИЗАЦИЯ НА СТРАТЕГИЯТА.

Стратегията е комплексна динамична система, която се е формирала, формира се и ще се формира и в бъдеще, от една страна, на основата на развитието на интермодалните възли и TEN-T мрежата, а от друга - в съответствие с намеренията и желанията на обществото, изразени чрез регионалното планиране и регионалната политика, формулирани при определена нормативна рамка и конкретизирани чрез разработени и приложени модели за развитие на трансграничния регион Румъния-България и TEN-T мрежата на европейско ниво. Това развитие и промяна на територията, на която се изпълнява Стратегията, диктува и необходимостта от създаването на адекватна система за анализ, управление и мониторинг на Стратегията, който следва да осигури както навременна и задълбочена информация за нейното изпълнение, така и да позволява формулирането на адекватна политика за планиране и управление на Стратегията. Динамиката на тези процеси изисква разработване на гъвкав и адаптивен стратегически документ, който коректно да отразява промените във факторите и условията за развитие. Този документ трябва да задава необходимите параметри, коригиращи посоката на устойчиво развитие на интермодални възли в подкрепа на добрата свързаност на трансграничния регион Румъния-България с TEN-T мрежата за ефективно и безопасно придвижване на хора и стоки.

Неразделна част от стратегическото планиране е оценката на изпълнение и последваща актуализация.

Настоящата методология е разработена с цел създаването на инструмент, допринасящ за постигането на по-голяма гъвкавост на документа за актуализация, вследствие на настъпили промени и/или междинни оценки.

Методологията има за цел да определи основните изисквания при актуализацията на Стратегията, както и практически насоки в пет основни групи:

- ✓ Обобщение на ключовите елементи за успешната актуализация на Стратегията;
- ✓ Ефективна организация на работата по актуализацията;



- ✓ Актуализация на ситуационния анализ;
- ✓ Актуализация на стратегическата част на документа;
- ✓ Актуализация на система за наблюдение и индикаторите.

Основните фактори, водещи до актуализацията на Стратегията, са:

- ✓ Промени на икономическите и социалните условия в трансграничния регион Румъния-България;
- ✓ Актуализирани стратегически документи на национално, регионално и европейско равнище;
- ✓ Промени в свързаното национално законодателство или в законодателството на ЕС;
- ✓ Промени в секторни стратегии и програми, влияещи върху изпълнението на Стратегията;
- ✓ Резултатите от междинни оценки.

Стратегията ще се изпълнява в условията на динамично променящи се фактори и предпоставки, с оглед на реализирането на дългосрочните и краткосрочни цели на местно, регионално, национално и европейско ниво.

VIII.2. МЕТОДИ ЗА АКТУАЛИЗИРАНЕ НА СТРАТЕГИЯТА

За да се отговори на настъпилите промени, актуализираната Стратегия трябва да има минимум следната структура:

- ✓ Актуализирана стратегическа рамка (на национално и европейско ниво), касаеща транспорта;
- ✓ Актуализиран ситуационен анализ на региона;
- ✓ Актуализиран анализ на добрите практики;
- ✓ Актуализиране на анализа на заинтересованите страни;
- ✓ Актуализиран SWOT анализ на транспортната система в трансграничния регион Румъния-България;
- ✓ Актуализирани визия и мисия (при необходимост);
- ✓ Актуализиран стратегически план (актуализирани стратегически цели, приоритети и специфични цели, мерки и дейности);
- ✓ Актуализирана Програма за реализиране на специфичните цели;
- ✓ Актуализирана Финансова рамка (таблица) за изпълнение на Стратегията;
- ✓ Актуализирани източници на финансиране;
- ✓ Система за наблюдение и оценка (мониторинг) на Стратегията;
- ✓ Методология за актуализация на Стратегията;
- ✓ Резултати от междинни оценки;
- ✓ Прилагане на принципа на партньорство и осигуряване на информация и публичност.

VIII.2.1. Специфични изисквания за актуализация на Стратегията

VIII.2.1.1 АКТУАЛИЗИРАН СОЦИАЛНО-ИКОНОМИЧЕСКИ АНАЛИЗ НА ТРАНСГРАНИЧЕН РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ (СИТУАЦИОНЕН АНАЛИЗ)

Актуализираният социално-икономически профил на региона се извършва в съответствие с териториален обхват и новата специфика, като се посочва и актуална статистическа информация. Това е необходимо не само от гледна точка на актуализиране на информацията и анализиране на съществуващата социално-икономическа ситуация, а и като възможност за сравнение с други райони - български, румънски и европейски.

Актуализираният социално-икономически профил е необходимо да бъде кратък и ясен и да обхваща предимно тези елементи и сектори, които имат отношение към устойчивото развитие на интермодални възли, в подкрепа на по-добрата свързаност на трансграничния регион Румъния-България с TEN-T мрежата.

Необходимо е да се прецизира степента на подробност на отделните елементи съобразно тяхното значение за развитието на интермодалните възли в региона.

С оглед осигуряване на взаимодействие и съгласуваност с устройственото планиране и развитието на териториалното сближаване, се препоръчва използването на пространствено детерминирани анализи и картографска визуализация (където е възможно), разкриващи вътрешно-регионалните различия и особености на трансграничния регион.

Целта е да се даде идентичност и съпоставимост на региона по отношение на ключови показатели чрез:

- Описание на позицията на региона спрямо подобни региони в ЕС и по отношение на средните показатели за целия ЕС;
- Освен определянето на мястото и ролята на региона спрямо други региони, важно е да се проследи състоянието вътре в самия регион - вътрешно-регионални дисбаланси в развитието, изоставане или трудности в развитието на трансграничната транспортна система за по-добро свързване с TEN-T мрежата в трансграничния региони т.н.

За отразяване на целите на устойчивото развитие на *Стратегията* е необходимо:

- да се постигне съответствие на Стратегията с приложимото национално, европейско и международно законодателство за развитие на транспортните системи и в частност развитието на TEN-T мрежата;
- да се отчете съществуващото състояние на основните компоненти на транспортната система в трансграничния регион и тенденциите, като се очертаят ключовите слаби места при развитието на интермодалните



транспортни връзки.

VIII.2.1.2 АКТУАЛИЗИРАН SWOT АНАЛИЗ

База за актуализация на SWOT анализа (анализ на силните и слабите страни, възможностите и заплахите) е разработеният SWOT анализа в Стратегията.

Актуализираният SWOT анализ е тясно обвързан с актуализирания социално-икономически профил и развитието на транспортната система и подобрените интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България.

Целта е да се прецизира SWOT анализът, като основно се вземат под внимание ресурсите (съществуващият потенциал) на транспортната система в региона, вътрешните и външните фактори, влияещи върху по-добро свързване с TEN-T мрежата в трансграничния регион. Добре изведеният от аналитичната част SWOT анализ е предпоставка за правилно дефиниране или преформулиране на целите и приоритетите в стратегическата част.

Актуализираният социално-икономически профил и SWOT анализът следва да очертават основните насоки (направления) за актуализирането на стратегическата част на *Стратегията*.

VIII.2.1.3 АКТУАЛИЗИРАНЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКА ЧАСТ

Актуализираната стратегическата част на Стратегията се разработва в съответствие както с актуализирания социално-икономически профил и актуализирания SWOT анализ, така и с предвижданията и приоритетите на актуализирани документи за изпълнение на стратегическите цели на национално и европейско ниво, засягащи развитието на TEN-T мрежата, като се отчитат и специфичните особености на трансграничния регион Румъния-България.

Стратегическата част на актуализирания документ трябва да се ограничи и насочи основно към постигането на интегрирани транспортни системи от TEN-T мрежата в трансграничния регион Румъния-България. Разработването на актуализираната Стратегия следва да включва:

- ✓ Визия;
- ✓ Стратегически цели;
- ✓ Специфични цели;
- ✓ Приоритети;
- ✓ Мерки;
- ✓ Дейности.

Визията за бъдещото развитие на интермодалните възли в трансграничния регион, синтезирано представя очакванията за постигане на един устойчив резултат. Като обобщена представа за бъдещото развитие, визията отразява и спецификата на региона. Следва да се прецени доколко



формулираната визия в приетата Стратегия за периода 2018-2050 г. би била актуална и при променени условия, съобразно политиките на национално и европейско ниво, актуализирания социално-икономически профил и актуализирания SWOT анализ. В повечето случаи не се налага визията да се променя основно, а само да се адаптира към новите условия и очаквания за бъдещо развитие в приоритетни сфери.

Стратегическите цели определят ключовите постижения при изпълнението на Стратегията в средносрочен период. Те трябва да са достатъчно точно формулирани и да дават ясна представа за очаквания краен резултат и постигнатото въздействие върху развитието. Актуализирането и евентуалното преформулиране на стратегическите цели, залегнали в Стратегията, трябва да бъде аргументирано, т.е. да става ясно кое предизвикателство налага промяната.

При актуализирането на стратегическите цели следва да се отчетат и основните цели и на други стратегически документи, които са във времеви хоризонт на изпълнението на Стратегията.

На база на актуализирания социално-икономически профил и съответния потенциал за развитие на интермодалните възли, се определят и актуалните потребности, като се степенуват от гледна точка на приоритетност за развитието им и възможностите за тяхното реализиране.

При формулиране на стратегическите цели задължително трябва да се съобразяват и прилагат, предложените от Европейската комисия (за съответния програмен период - в зависимост от годината на актуализация) цели и насоки за интервенциите на Европейските структурни и инвестиционни фондове, които са един от основните инструменти за финансиране на Стратегията, а така също и целите и приоритетите на ключови документи на ЕС, отнасящи се до развитието на транспортната система, трансграничното и транснационално развитие, развитието на Дунавския регион и т.н.

При актуализирането на целите и приоритетите, отправна точка са актуализирани стратегически документи на национално и европейски ниво за развитие на TEN-T мрежата. Необходимо е да се отчетат също така и възможностите, които регионалните власти, общини и области/окръзи от трансграничния регион Румъния-България предоставят, тъй като на практика именно тяхното развитие ще способства за цялостното развитие на региона и реализирането на заложените в Стратегията цели и приоритети. При определяне на приоритетите е необходимо да се постигне взаимодействие и съгласуваност. Необходимо е да се изследва връзката и допълняемостта между различните приоритети и да се избегне повторемостта и противоречието между тях. Необходимо е също така да се прецени и степента на риск, свързан с избора и дефинирането на самите приоритети.

На базата на извършения ситуационен анализ и дефинираните цели,



приоритети и мерки, се идентифицират и дейностите, допринасящи за постигането на стратегическите цели на Стратегията. Набелязаните дейности се включват в актуализирания стратегически документ след съгласуване със заинтересованите страни.

За да бъде реалистично изпълнението на Стратегията, е необходимо да бъдат включени цели, приоритети, мерки и дейности, които са съобразени и обезпечени с наличните и потенциалните ресурси (финансови, вкл. средства от фондовете на ЕС; човешки, технически и други) за съответния период, за които се разработват те.

Изборът на *Стратегия за подобряване на ТЕН-Т мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния-България* трябва да осигурява взаимното допълване и синергия на проектите, които ще бъдат реализирани в рамките на трансграничния регион Румъния-България, по различни оперативни програми или финансирани от други източници/донори, с оглед реализиране на допълнителна добавена стойност за транспортната система и повишаване ефективността на направените публични разходи за развитието на капацитета на интермодални възли, в трансграничния регион Румъния-България.

При актуализирането на заложените цели, приоритети, мерки и дейности в действащата Стратегия трябва да се прецени:

- ✓ Кои от тях са актуални и са приемливи за бъдещето?;
- ✓ Кои цели и приоритети намаляват или губят своята степен на значимост?;
- ✓ Кои са новите цели и приоритети, които да бъдат включени?;
- ✓ След определянето на целите, приоритетите и мерките следва да се оцени степента на вероятност целите да бъдат постигнати, като се използват критерии за реалистичност, приложимост и ефективност.

VIII.2.1.4. АКТУАЛИЗИРАНА ФИНАНСОВА РАМКА ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА СТРАТЕГИЯТА. ОЦЕНКА НА НЕОБХОДИМИТЕ РЕСУРСИ

Оценката на необходимите ресурси за реализация на актуализирания документ за изпълнение на Стратегията не трябва да се разглежда като финансов план или индикативна финансова таблица, а като обща експертна оценка от гледна точка предимно на необходимите финансови ресурси. Финансовите средства следва да бъдат оценени в следните направления:

- ▶ Национални публични средства;
- ▶ Външни публични средства;
- ▶ Други финансиращи инструменти;
- ▶ Частно финансиране.

Препоръчва се експертната оценка на финансовите ресурси да се изведе от приоритетите на Стратегията и да бъде представена в абсолютни цифри и относителни дялове.

При анализа и оценката на необходимите финансови средства да се вземат предвид ограниченията при финансирането на оперативните програми с европейски средства.

VIII.2.1.5. СИСТЕМА ОТ ИНДИКАТОРИ И ДЕЙСТВИЯ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

Наблюдението на Стратегията се извършва с цел постигане на ефективност и ефикасност на изпълнението, както и за оптимизиране и подобряване на стратегическото планиране, програмирането, управлението и ресурсното осигуряване на Стратегията.

Предмет на наблюдението е изпълнението на целите, приоритетите, мерките и дейностите за реализирането на Стратегията, съгласно определени физически и финансови индикатори, организацията и методите на изпълнение, прилагани от органа за управление, мерките за осигуряване на информация и публичност за резултатите от изпълнението на Стратегията.

За осъществяване и постигане на целите на наблюдението се изгражда Система за наблюдение и оценка (мониторинг) на Стратегията, която обхваща:

- Източниците, начините и периодичността за събиране, обработка и анализиране на информацията;
- Система от индикатори за мониторинг;
- Органите за наблюдение, организацията и методите на тяхната работа;
- Системата на докладване и осигуряване на информация и публичност.

Системата от индикатори за мониторинг служи за наблюдение изпълнението на Стратегията и за оценка на постигната ефективност и ефикасност.

Индикаторите трябва да са съвместими с тези, които са използвани за наблюдение и оценка на изпълнението на стратегически документи. Наблюдението на изпълнението на Стратегията се осъществява на основата на данни на Националните статистически институти, на административната статистика на различни публични администрации, както и на основата на данни от други надеждни регионални и местни източници на информация. Наблюдението на изпълнението на отделните мерки на Стратегията за развитие се осъществява чрез прилагане на основни и специфични индикатори.

При наблюдението е необходимо да се определят ключовите индикатори. Големият брой индикатори не винаги води до подобряване изпълнението на Стратегията, по-вероятно е да води до невъзможност за обхващане на свързаните ефекти от различните дейности. При избора на основните индикатори следва да се приложат следните критерии:

- Обоснованост (целесъобразност) - да съответстват на целите и приоритетите;



- Информационно осигуряване - при изпълнение на Стратегията да е налице или да е възможен постоянен източник на статистическа информация за всеки от тях;
- Възможност за представяне в количествено изражение - възможност за поставяне на остойностени цели и там, където е възможно, за установяване на базисно положение;
- Простота (разбираемост) - да са лесни за формулиране, разбиране и агрегиране;
- Информативност (аналитичност) на индикаторите - те трябва да носят достатъчно информация за съответните изводи и вземане на решения;
- Независимост - индикаторите от едно и също ниво да са независими един от друг;
- Да подлежат на йерархична обвързаност с комплексни индикатори на по-високо ниво.

Основните индикатори трябва да бъдат:

- **Индикатори за въздействие** - измерват постигнатите ефекти от изпълнението на *стратегическите цели*. Индикаторите за въздействие имат значение за цялостната оценка на ефективността на избраната стратегия за съответния период. Степента на въздействие се отчита с количествено и/или качествено измерими индикатори, а в някои случаи - с качествени оценки относно достигнатата степен в социално, икономическо и инфраструктурно развитие на региона/страната.
- **Индикатори за резултат** - оценяват напредъка по реализацията на изпълнението на *специфичните цели* и постигнатите резултати.
- **Индикатори за продукт** - регистрират количествено измеримите резултати/продукти от реализацията на *мерките* от Програмата за изпълнение на Стратегията.

С подобна триизмерна система от индикатори се дава възможност за оценяване на:

- ▶ Реализацията на целите и приоритетите или въздействието върху развитието чрез качествени и количествени измервания (където е възможно използването на количествено измерими индикатори);
- ▶ Степента на изпълнение на целите и приоритетите чрез постигнатите резултати, когато е практически възможно тяхното измерване;
- ▶ Постигнатия напредък по реализиране на заложените финансови и човешки ресурси чрез отчитане на конкретни данни и резултати.

На основата на данните, свързани с индикаторите за наблюдение, и на техния анализ се изготвя информация за целите на периодични доклади за наблюдение на изпълнението на Стратегията.

В периодичните доклади за наблюдение на изпълнението на



Стратегията се включва информация за:

- ✓ Постигнатия напредък по изпълнението на целите и приоритетите на Стратегията въз основа на индикаторите за наблюдение;
- ✓ Действията, предприети от Трансграничния комитет по управление на Стратегията, с цел осигуряване на ефективност и ефикасност при изпълнението на Стратегията, в т. ч. мерките за наблюдение и създадените механизми за събиране, обработване и анализ на данни; заключения и предложения за подобряване на резултатите от наблюдението.

Докладите за наблюдение се разработват от оценителните екипи, определени от Ръководителите на Трансграничния комитет по наблюдение на Стратегията, а периодът на разработване се определя от управителните органи на двете партниращи си организации.

Органът за наблюдение на Стратегията е **Трансграничният комитет по наблюдение на Стратегията (ТКНС)**.

В процеса на наблюдение, при изпълнението на Стратегията, чрез сформирания на Трансграничния комитет по наблюдение на Стратегията, са консултирани представители на централната и местната власт, други организации и заинтересовани страни, като се спазва принципа за партньорство, публичност и прозрачност.

Индикаторите за наблюдение имат важна роля за извършване на междинните и последваща оценка на изпълнението на Стратегията.

Оценките предоставят информация за ефективността от реализирането на Стратегията. Те осигуряват на ТКНС механизми на контрол чрез информация по отношение на резултатите и разходите за тяхното постигане, подпомагат го да прецени въздействието от изпълнението на Стратегията и да подобри процеса на планиране за следващия период, като отчитат както постигнатия напредък, така и негативните ефекти.

Чрез оценките може да се подобри също така и прозрачността в процеса на прилагане на Стратегията.

На база на **междинните оценки** е възможно да се инициира актуализация на Стратегията, за да се направят необходимите корекции в документа и да се предприемат мерки, които да осигурят реализиране на заложените цели и приоритети, като се отговори на актуалните нужди. Междинните оценки са от съществено значение за ефективното изпълнение и трябва да се направени обективно и критично, на база на актуална и надеждна информация, от експерти, притежаващи необходимия професионален опит.

Първата междинна оценка на Стратегията се изготвя до края на 2022 г., съгласно разработената Система за наблюдение и оценка (мониторинг).

Последващата оценка се извършва след решение от управителните



органи на двете партниращи си организации.

Целта на този вид оценка е да се види доколко, след предприетите мерки в резултат на междинните оценки, заложените цели и приоритети са изпълнени и е достигнато очакваното развитие.

През периода на действие на Стратегията, включително по отношение на актуализирания документ за нейното изпълнение, могат да се извършват допълнително тематични оценки и оценки за специфични случаи по преценка на ТКНС.

VIII.3. ПРОЦЕДУРИ

Актуализацията на Стратегията се извършва при наличие на предпоставките описани в Раздел II „Фактори, налагащи създаването на Методология за актуализация на Стратегията“.

Ръководителите на ТКНС дават становище на управителните органи на двете партниращи организации за нуждата от актуализиране на Стратегията. Становището съдържа аргументи, факти и обстоятелства, визиращи конкретните предпоставки, които обуславят актуализацията.

Ръководителите на ТКНС координират процеса на изготвяне на актуализацията в тясна връзка с оперативните екипи и външния изпълнител, разработващ актуализирания документ за изпълнение на Стратегията.

За ефективното и ефикасното изпълнение на Стратегията, програмата за реализацията ѝ може да се актуализира, при необходимост, с решение на двата управителни органа, по предложение на ръководителите на ТКНС.

Ръководителите на ТКНС съгласуват изготвения актуализиран документ за изпълнение на Стратегията за остатъка от периода на действие чрез свикване на заседание на ТКНС и вземане на решение, с което могат да се направят препоръки, изменения и допълнения.

По отношение осигуряването на публичност и партньорство в процеса на актуализация на Стратегията, оперативните екипи в Българи и Румъния:

- ▶ Подпомагат Ръководителите в провеждането на широко обсъждане на актуализирания документ за изпълнение на Стратегията за остатъка от периода на действие - екипите изготвят всички материали и презентации свързани с обсъждането и техни членове участват в провеждането му;
- ▶ Оперативните екипи подготвят за публикуване на сайтовете на двете партниращи организации всички материали, свързани с провеждане на обществените обсъждания, които се публикуват най-малко 10 дни преди провеждане на обсъждането;
- ▶ След приемане на актуализирания документ от управителните органи на двете партниращи организации, Ръководителите следят за публикуването му на сайтовете на двете партниращи организации.