

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



РУМЪНСКО ПРАВИТЕЛСТВО



БЪЛГАРСКО ПРАВИТЕЛСТВО



**СЪВМЕСТНА СТРАТЕГИЯ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА
НАВИГАЦИОННАТА БЕЗОПАСНОСТ В ДОЛЕН ДУНАВ ЗА ПЕРОИДА
2019 – 2025г.**

май 2018 година

www.interregobg.eu

Съдържанието на този материал не представлява непременно официалната позиция на Европейския Съюз.

СЪДЪРЖАНИЕ

ВЪВЕДЕНИЕ	9
<u>1. ОЦЕНКА НА СЪСТОЯНИЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРАТА НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ ПО РЕКА ДУНАВ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ – БЪЛГАРИЯ</u>	10
1.1. ПРАВНА РАМКА	10
1.1.1. ПРАВНА РАМКА В БЪЛГАРИЯ	10
1.1.2. ПРАВНА РАМКА В РУМЪНИЯ	12
1.2. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА И ИЗПОЛЗВАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ ПО РЕКА ДУНАВ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ	13
1.3. СЪСТОЯНИЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН	20
1.4. СВЪРЗАНОСТ НА РЕГИОНА ЧРЕЗ НАЗЕМНА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА	22
1.4.1. ГРАНИЧНА ИНФРАСТРУКТУРА МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И РУМЪНИЯ	24
1.4.2. ИНФРАСТРУКТУРИ ЗА ПРЕМИНАВАНЕ НА ГРАНИЦАТА МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И РУМЪНИЯ	26
1.5. СЪСТОЯНИЕ НА ВОДНИТЕ ПЪТИЩА И ТРАНСПОРТА ПО РЕКА ДУНАВ В РУМЪНИЯ И БЪЛГАРИЯ	35
1.5.1. ПРАВНА И ОРГАНИЗАЦИОННА РАМКА ЗА ПОДДЪРЖАНЕ НА КОРАБОПЛАВАНЕТО ПО РЕКА ДУНАВ	37
1.5.2. ГАБАРИТИ НА КОРАБОПЛАВАТЕЛНИЯ ПЪТ	39
1.5.3. ХАРАКТЕРИСТИКА НА УСЛОВИЯТА НА КОРАБОПЛАВАНЕ	40
1.5.4. ПРОБЛЕМИ ПРИ ИЗГРАЖДАНЕТО И ПОДДЪРЖАНЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРАТА НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ	47
1.5.5. ИЗТОЧНИЦИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ ИЗГРАЖДАНЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРАТА НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН	49
1.5.6. ФИНАНСИРАНЕ НА ПРИСТАНИЩНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЧРЕЗ МСЕ	72
<u>2. СЪСТОЯНИЕ НА НАВИГАЦИОННАТА СИСТЕМА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ</u>	77
2.1. ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА РЕЧНИ ИНФОРМАЦИОННИ УСЛУГИ В БЪЛГАРИЯ	78
2.2. ИЗГРАЖДАНЕ НА РЕЧНА ИНФОРМАЦИОННА СИСТЕМА В РУМЪНИЯ	84
2.3. ОТГОВОРНИ ИНСТИТУЦИИ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА НАВИГАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ В БЪЛГАРИЯ	94
2.4. ОТГОВОРНИ ИНСТИТУЦИИ ЗА ПОДОБРЯВАНЕ НА НАВИГАЦИОННАТА БЕЗОПАСНОСТ В РУМЪНИЯ	98
<u>3. НАВИГАЦИОННАТА БЕЗОПАСНОСТ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ</u>	101
3.1. ПРОБЛЕМИ НА НАВИГАЦИОННАТА БЕЗОПАСНОСТ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН РУМЪНИЯ-БЪЛГАРИЯ И ТЯХНОТО ПРЕОДОЛЯВАНЕ ЧРЕЗ СЪВМЕСТНИ УСИЛИЯ НА ДВЕТЕ ДЪРЖАВИ	101
3.2. ПРОИЗШЕСТВИЯ НА РЕЧНИЯ ТРАНСПОРТ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН	104

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

2

3.3. АНАЛИЗ НА РИСКА ЗА НАВИГАЦИЯТА	106
4. SWOT АНАЛИЗ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН	115
5. ВИЗИЯ, МИСИЯ И СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ, ИНВЕСТИЦИОННИ ПРИОРИТЕТИ И ОПЕРАТИВНИ ЦЕЛИ	117
6. ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ	119
6.1. ДЕЙНОСТИ И ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ	119
6.2. ИНДИКАТИВНА ФИНАНСОВА РАМКА	121
6.3. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА РИСКА	123
6.4. МЕРКИ ЗА ВКЛЮЧВАНЕ НА ОТГОВОРНИТЕ ВЛАСТИ	128
6.5. МЕРКИ ЗА ОПТИМИЗИРАНЕ НА ВОДНИТЕ ПЪТИЩА В ТРАНСГРАНИЧНИЯ РЕГИОН	129
6.6. МЕХАНИЗЪМ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО	130
7. ПРЕПОРЪКИ	133
ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА	134

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

AGN /Agreement on Main Inland Waterways of International Importance/	Споразумение за основните вътрешни водни пътища с международно значение
CN APDF SA Гюргево	Национална компания "Администрация на пристанищата на река Дунав" - С.А. Гюргево
CN APDM SA Галац	Национална компания "Морска администрация на пристанищата на река Дунав" - С.А. Галац
ERI	Електронно корабно докладване
EUSDR	Стратегията на Европейския съюз за Дунавския регион
INEA	Изпълнителната агенция за иновации и мрежи на ЕК
Inland ECDIS	Визуализация на електронни карти
LNWL (low navigable water level)	ниско плавателно ниво на водата
NRDMS	Национална система за управление на референтни данни
NtS	Съобщения до корабоплавателите
NtSNtS / Notices to Skippers/	Известия до корабоплавателите
RIS	Речни информационни услуги
RoRIS	Речна информационна система в Румъния
SWOT анализ	Анализ на силните и слабите страни, възможностите и заплахите
TEN-T	Трансевропейска транспортна мрежа
Viadonau	Дунавско-Австрийска водна компания /Donau-Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft MBH/
VTMIS	Информационна система Управление на трафика на плавателни съдове
VTT	Система за локализиране и проследяване на кораби
WAMS	Система за управление на водните активи /Waterway Asset Management System
WMMS	Система за поддръжка и управление на водните пътища на Дунав Wasserstraßen Management System

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request №: 3

Sum value: _____

AIS	Система за наблюдение, проследяване и автоматично разпознаване на корабите
АМГИ	Агенцията за многостранно гарантиране на инвестициите
БНД	Брутен национален доход
БУЛРИС	Телекомуникационна инфраструктура на речната информационна система в българската част на река Дунав
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕСИФ	Европейски структурни и инвестиционни фондове
ЕФСИ	Европейски фонд за стратегически инвестиции
ЗМПВВПРБ	Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ИАМА	Изпълнителна агенция "Морска администрация"
МАР	Международната асоциация за развитие
МБВР	Международната банка за възстановяване и развитие
МСЕ	Механизъм за свързване на Европа
МСП	Малки и средни предприятия
МТИТС	Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МФК	Международната финансова корпорация
МЦУИС	Международния център за уреждане на инвестиционни спорове
ОУП	Органи за управление на пристанищата
УЕГ	Удостоверение за експлоатационна годност
УЕГ	Удостоверение за експлоатационна годност
ФАР ТГС	ФАР Трансгранично сътрудничество

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request No: 3

Sum value: _____

СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица 1. Брой и товароподемност на плавателните съдове в България и Румъния	15
Таблица 2. Модално разпределение на товарния транспорт по суша, % от т.км за 2015 г.	17
Таблица 3. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища на България по направления, хил. тона	19
Таблица 4. Инфраструктурни обекти за преминаване на границата между България и Румъния	26
Таблица 5. Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване	42
Таблица 6. Резултати от участието на органите по управление на пристанища като кандидати в поканите по МСЕ за кандидатстване за 2014-2017 г.	73
Таблица 7. Разпределение на средствата, предоставени на управляващите органи на пристанищната инфраструктура по страни, в евро	74
Таблица 8. Брой на успешните проекти по страни	76
Таблица 9. Брой произшествията на речния транспорт в страни от ЕС през 2008-2017 г.	106
Таблица 10. Рискови фактори на навигацията в трансграничния регион	113
Таблица 11. Резултати от оценка на риска на навигацията	114
Таблица 12. Анализ на силните и слабите страни, възможностите и заплахите	116
Таблица 13. Дейности и очаквани резултати от плана за действие	120
Таблица 14. Индикативна финансова рамка на плана за действие	121
Таблица 15. Система от индикатори за изпълнение на плана за действие	132

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

СПИСЪК НА СХЕМИТЕ

Схема 1. Разпределение на търговския поток, превозен по р. Дунав през 2016 г. по страни, хил. т. _____	17
Схема 2. Достъпност и свързаност на трансграничния регион Румъния-България _____	23
Схема 3. Карта на Дунав мост „Русе-Гюргево“ _____	29
Схема 4. Карта на Дунав мост 2, „Видин-Калафат“ _____	30
Схема 5. Маршрут България-Румъния през фериботна връзка „Оряхово – Бекет“ _____	32
Схема 6. Маршрут България-Румъния през фериботна връзка „Свищов-Зимнич“ _____	34
Схема 7. Плавателен път на река Дунав _____	41
Схема 8. Визуализация на корабния трафик _____	83
Схема 9. Наличие на стратегически и основни тесни места по р. Дунав _____	111
Схема 10. Матрица за оценка на риска _____	114
Схема 11. Стратегическа рамка _____	118

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1. Разпределение по година на производство на използваните в Румъния влекачи и тласкачи _____	16
Фигура 2. Градиентна крива на Горен, Среден и Долен Дунав _____	36
Фигура 3. Разположение на страните по поречието на р. Дунав _____	37
Фигура 4. Обем на превозния полезен товар и дълбочината на фарватера _____	44
Фигура 5. Скорост на движението на плавателните съдове (възела) _____	45
Фигура 6. Оценка на качеството на пристанищната инфраструктура в ЕС (2015-2016 г.) _____	48
Фигура 7. Динамика на индекса за качество на пристанищната инфраструктура в България и Румъния _____	48
Фигура 11. Размер на външните разходи при различни видове транспорт _____	105

СПИСЪК НА ГРАФИКИТЕ

Графика 1. Превозени стоки от речния транспорт в България и Румъния _____	16
Графика 2. Видове превозвани стоки по река Дунав _____	19
Графика 3. Ограничения в газенето на плавателни съдове в българския участък на река Дунав _____	108

Programme: Interreg V-III
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Въведение

Подготовката на окончателен вариант на Съвместна стратегия за подобряване на безопасността на навигацията в Долен Дунав се извърши в резултат от изпълнение на Дейност 4 от обществена поръчка с предмет *“Изготвяне на Съвместна стратегия за подобряване на безопасността на навигацията в Долен Дунав”*. Тя е обявена по повод изпълнение на проект на Община Русе и Община Гюргево за „Развитие на поречието на река Дунав за по-добра свързаност на Евро регион Русе-Гюргево с Паневропейски транспортен коридор № 7“, финансиран със средства от Програма ИНТЕРРЕГ V-A Румъния-България“.

Основната цел на обществената поръчка е да се разработи Съвместна стратегия за подобряване на навигационната безопасност в трансграничния регион Румъния-България на Долен Дунав.

Изпълнението на тази дейност е логическо продължение и обобщение на резултатите от предходните три дейности на проекта. По този начин и в съответствие със заданието на поръчката първата част, която се състои от т. 1, 2, 3 и 4, представя в резюмиран вид направеното в аналитичната част на разработката.

На тази основа е изградена стратегическата част, която обхваща следващите точки от структурата на материала. Тя започва с определяне на визията, мисията, стратегическите цели, инвестиционните приоритети и оперативните цели. За постигане на заложеното в тази стратегическа рамка е разработен и представен план за действие, заедно с мерки за управление на риска, мерки за включване на отговорните власти и мерки за оптимизиране на водните пътища.

Последната заключителна част е посветена на извеждането на препоръки за изпълнение на разработения план за действие. Целта им е да улесни управлението и прилагането в действие на плана. Те са изцяло насочени към мениджмънта на отговорните власти и институции.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: <u>3</u>
Sum value: _____

1. Оценка на състоянието на инфраструктурата на водния транспорт по река Дунав в трансграничния регион Румъния – България

1.1. Правна рамка

1.1.1. Правна рамка в България

Правният режим на пристанищата, морските пространства и вътрешните водни пътища се уреждат в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ). Пристанищата включват акватория, територия и инфраструктура на брега на Черно море и р. Дунав, островите и каналите, разположени на територията на една или повече общини и обединяват природни, изкуствено създадени и организационни условия за безопасно приставане, престояване и обслужване на кораби. Контролът върху всички пристанища (с изключение на военните) се осъществява от Министерът на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение се управляват от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ). Съгласно ЗМПВВПРБ Управителният съвет на ДППИ приема годишната програма на Държавното предприятие за изграждане, реконструкция, рехабилитация и поддържане на пристанищата за обществен транспорт с национално значение и я предлага за утвърждаване от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

В съответствие със ЗМПВВПРБ условията и редът за регистрация на пристанищата, пристанищните терминали и специализираните пристанищни обекти се уреждат в Наредба № 19 от 9 декември 2004 г. за регистрацията на пристанищата на Република България като е създаден публичен Регистър на пристанищата на Република България като Регистърът на пристанищата на Република България се води от Изпълнителна агенция "Морска администрация" и се публикува в интернет страницата на институцията¹. Пристанищата, пристанищните терминали и специализираните

¹ <http://www.marad.bg/page.php?category=53>

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

пристанищни обекти се вписват в регистъра на пристанищата след издаване на удостоверение за експлоатационна годност (УЕГ) от Министерството на транспорта и информационните технологии като проверките за издаване се извършват от дирекциите „Морска администрация“ в Бургас, Варна, Лом и Русе. Режимът на издаване на УЕГ е регламентиран в Наредба № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти (НИЕГПСПО).

Територията и инфраструктурата на пристанищата могат да бъдат собственост на държавата, на общините, на физически и юридически лица.

ЗМПВВПРБ дефинира и пристанищните услуги, като услугите с търговски характер, предоставяни в пристанищата за обществен транспорт и извършвани от пристанищни оператори.

Пристанищните услуги се разделят на следните категории:

- Морско-технически услуги - пилотаж, буксировка (влачене или тласкане), швартоване, снабдяване на корабите с вода, телефон и електрическа енергия; приемане и обработване на отпадъци - резултат от корабоплавателна дейност и други;
- Обработка на товари и поща - товарене, разтоварване, подреждане, съхраняване, преупаковка на различни по тип товари, вътрешнопристанищен (терминален) превоз на товари и поща и други;
- Пътнически услуги.

Правото, предоставено на пристанищните оператори да извършват услуги в пристанищата за обществен транспорт, се определя като достъп до пазара на пристанищни услуги. Достъпът до пазара на пристанищни услуги по чл. 116, ал. 3, т. 2 в пристанищата за обществен транспорт с национално значение се предоставя с концесия - в случаите по чл. 117 в ЗМПВВПРБ.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

1.1.2. Правна рамка в Румъния

Изграждането и поддържането на пристанищната инфраструктура по р. Дунав в Румъния се извършва и контролира от Министерството на транспорта и инфраструктурата чрез специално създадени държавни дружества изпълняващи функцията на пристанищен орган. Това са CN APDF SA Гюргево² създадено с правителствено Решение № 520 от 24 август 1998 г. за създаване на Национална компания "Администрация на пристанищата на река Дунав" - С.А. Гюргево и CN APDM SA Галац³ създадено с Решение № 518 от 24 август 1998 г. за създаване на Национална компания "Морска администрация на пристанищата на река Дунав" - С.А. Галац.

Двете дружества в качеството си на пристанищни органи прилагат политиките на Министерството на транспорта и инфраструктурата за развитие и поддържане на пристанищната и пристанищната инфраструктура и програмите за развитие на водните пътища. Същите гарантират изпълнението на задълженията, поети от държавата в международните споразумения и конвенции, по които Румъния е страна. Управлението се извършва както пряко чрез извършване на пристанищни услуги, така и чрез отдаване на концесия, наем и други договорни форми на обособени територии, активи и части от пристанищната инфраструктура.

В своята дейност двете държавни дружества спазват изискванията на Заповед на министъра на финансите № 946/2005 за утвърждаване на "Кодекс за вътрешен контрол /управление, включително стандартите за вътрешен контрол/ управление на публичните дружества и за разработване на системи за вътрешен контрол, впоследствие изменения и допълнения.

Пристанищната инфраструктура, управлявана от CN APDF SA Гюргево и CN APDM SA Галац е част от публичната собственост от национален интерес.

CN APDF SA Гюргево управлява 11 пристанища от Базиаш, община Socol в окръг Караш-Северин, Банат до Черна вода, с изключение на пристанища Зимнич и Турну Мъгуреле, които са под управлението на местните власти. CN APDM SA Галац управлява

² <http://www.apdf.ro>

³ http://www.romanian-ports.ro/html_nou/index.php

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value:

пистанищната инфраструктура, разположена на морския бряг на река Дунав, съответно ранко пристанище и фортове за закрепване на кораби, от км 12,5 до км 17,5 и от км 251 до км 255, включително Галац, Браила, Тулча, Хърсов, Исакча, Махмудия и клонове на Макин, Килия и Свети Георги.

1.2. Обща характеристика и използване на инфраструктурата на водния транспорт по река Дунав в трансграничния регион Румъния-България

Данни за инфраструктурата на водния транспорт по р. Дунав в трансграничния регион Румъния-България и използването ѝ могат да се извлекат от няколко основни източника като Евростат, национални статистически институти в двете страни, отговорни за речното корабоплаване държавни институции, международни организации, публикации на учени, изследователски организации и консултантски фирми.

Плавателният участък на р. Дунав, който граничи и се използва от България е 470 м., докато в Румъния той е 1075 км. Заедно с плавателните притоци на р. Дунав общият речен път в Румъния е 1647 км. Освен това в Румъния са налични 132 км канали, които също се използват за корабоплаване. По този начин общата дължина на плавателния път в Румъния е 1779 км, която е 3,8 пъти повече от България.

Кейовият фронт на речните пристанища за обществен транспорт с национално значение в България е с обща дължина от 9 080 м., на който са обособени 44 броя товарни, 5 броя за ро-ро превози, 14 броя пътнически и 3 броя служебни корабни места.

Кейовият фронт на Речните пристанища за обществен транспорт с регионално значение в България е с обща дължина от 4 964 м., на който са обособени 30 броя товарни, 2 броя за ро-ро превози, 3 броя пътнически и 12 броя служебни корабни места.

Претоварният капацитет при съществуващите условия, технически средства и действащи технологии в речните пристанища се оценява на около 22,5 млн. т. По отношение на пропускателните способности, най-голям дял имат пристанищата в района на Русе – 50%, което се дължи на наличието на голям брой пътнически пристанища и фериботни терминали.

В румънската част на река Дунав функционират 29 пристанища, като най-големите от тях са пристанищата в Галати, Браила и Тулча, които са разположени в морския участък на

PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value:

реката. Те са част от мрежата TEN-T, заедно с пристанища в Гюргево, Олтенита и Дроберта Търну Северин.

Пристанищата в Галати, Браила и Тулча, разположени на пресечната точка на морския и речен Дунав, са най-големите вътрешни пристанища (Галати – с площ от 864 131 кв. м, 56 котвени стоянки, Браила - с площ от 389 630 кв. м, 25 котвени стоянки; Тулча – с площ от 82 764 кв. м и 41 котвени стоянки) и имат капацитет за обработка от около 34 милиона тона годишно, от общо 52 милиона тона годишно в Румъния.

Общият брой на самоходните и несамоходните плавателни съдове в България непрекъснато намалява. От 157 съда през 2007 г., те стават 110 през 2016 г. Товароподемността им също намалява – от близо 245 хил. т през 2007 г. на 186.5 хил. т през 2016 г.

Подобна тенденция, но с по-ниски темпове на спад се забелязва и в Румъния. Там броят на самоходните и несамоходните плавателни съдове намалява от 1199 през 2007 г. до 1134 през 2016 г. Товароподемността на тези кораби се намалява с 46 хил. т. в периода 2007-2015 г., като достига 1468 хил. т. За сметка на това намаление се увеличава средният капацитет на един кораб. В България той е 1,69 хил. т. през 2016 г. при 1,56 хил. т. през 2007 г., а в Румъния съответните числа са 1,29 хил. т. през 2015 г. и 1,25 хил. т. през 2010 г.

Възрастовата структура на речните плавателни съдове в България е крайно неблагоприятна. Преобладаващ дял от 35% в нея имат съдовете, които са произведени в периода 1981-1990 г., т.е. преди 28-38 години. Около 21% от съдовете са пуснати в експлоатация преди 40-50 г. и само 4% от тях са нови, т.е. са произведени през последните 20 г.⁴

Румънската статистика предоставя информация за възрастовата структура само на влакчетата и тласкачите (включително лодки, които не носят пътници), които през 2016 г. са общо 294. Основният контингент от тях е произведен в периода 1980-1989 г. и е на повече от 28 години. Повече от една четвърт от тези плавателни съдове са произведени

⁴ Korolova P. Specifics of the Danube Fleet Management, Economic Studies, 6, 2017, pp 118-152;

Programme: Inter-152;
Romania-Bulg.
PRO-ETC Code: 15.1.1.04;
FLC request No: 3
Sum value: _____

през 1950-1969 г., което прави възраст между 49-68 г. След 1990 г. са произведени 14% от влекачите и тласкачите в Румъния.

Таблица 1. Брой и товароподемност на плавателните съдове в България и Румъния

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Самоходни и несамоходни сухотоварни съдове, брой										
България	157	159	158	151	149	141	127	117	114	110
Румъния	1199	1221	1232	1208	1097	1131	1152	1137	1134	:
Товароподемност, хил. т										
България	244.8	250.5	253.8	247	246.6	236.6	216.9	197.7	193.4	186.5
Румъния	:	:	:	1514	1450	1470	1475	1468	1468	:

: - липса на данни.

Източник: Eurostat, 2018.

Тази възрастова структура налага на операторите на тези съдове и в двете страни да правят постоянно високи разходи за поддръжката им в изправно състояние, което намалява тяхната конкурентоспособност.

Румънският речен транспорт осигурява превоз на около 30 000 хил.т. стоки средногодишно за периода 2006-2016 г. С изключение на по-сериозен спад в кризисната 2009 г. обемът на общо превозените товари, изразен в тонове е почти постоянен.

За разлика от Румъния величината на превозените стоки, изразени в тонове за същия период нараства значително – от 5 950 хил. т. през 2006 г. до 17 467 хил. т. на края на анализирания период. Това представлява ръст от близо 3 пъти. Интересното е, че през кризисните за страната години 2009-2010 г. средногодишният ръст е по-висок, отколкото в годините сред кризата, което индикира за засилен интерес и реструктуриране на товарните потоци в полза на евтиния речен транспорт.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041 15

FLC request №: 3

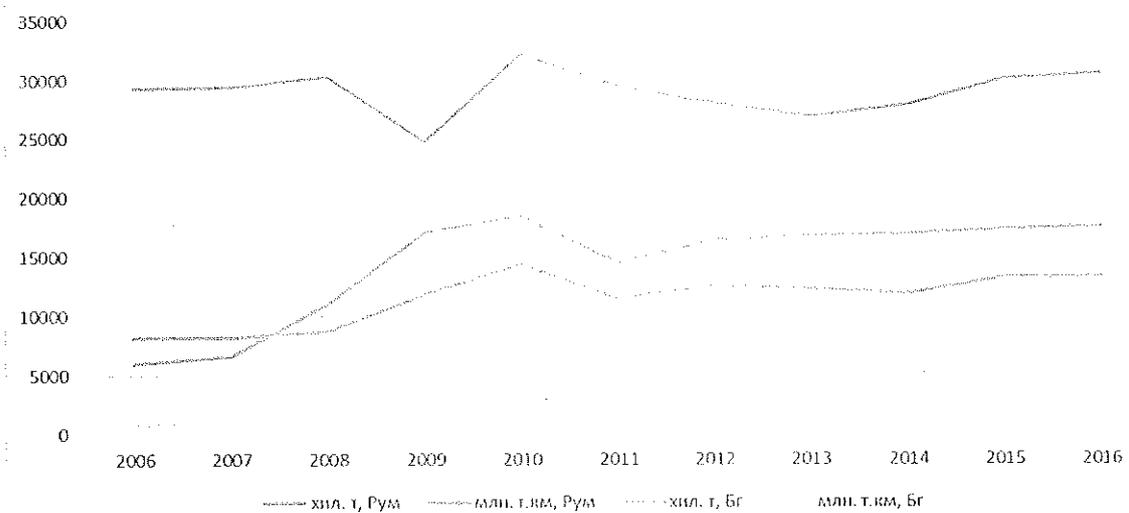
Sum value: _____

Фигура 1. Разпределение по година на производство на използваните в Румъния влекачи и тласкачи



Източник: Institutul Național de Statistică. Mijloace de transport existente, la sfârșitul anului 2016, 2017.

Графика 1. Превозени стоки от речния транспорт в България и Румъния

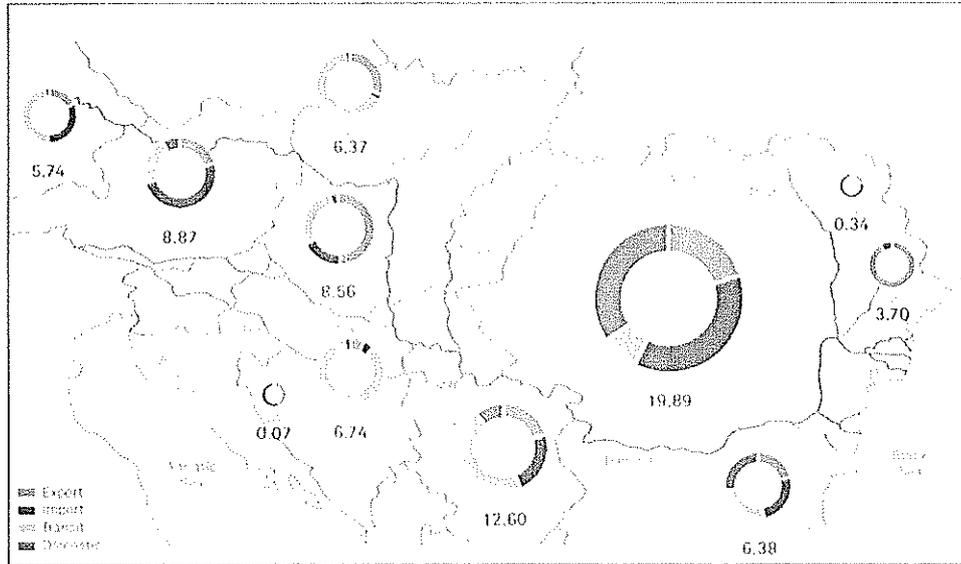


Източник: съставена по данни на Евростат.

С тези обеми на превозени товари Румъния е на първо място сред другите крайдунавски страни, докато България заедно със Словакия се нарежда на 5-6 място.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Схема 1. Разпределение на търговския поток, превозен по р. Дунав през 2016 г. по страни, хил. т.



Източник: viadonau, Annual Report on Danube Navigation in Austria 2016.

По-точният показател за извършената работа от речният транспорт измерва изминатото разстояние и теглото на превозения товар. По този показател кривите на динамика имат почти еднакво изменение. Може да се отбележи, че и тук динамиката на транспорта в България е по-висока отколкото в Румъния, което се дължи и на изключително ниската стартова основа – 786 млн. т.км през 2006 г.

Модалното разпределение на превозените стоки показва, че речният транспорт осигурява обслужването на над една четвърт от стоките в България, докато в Румъния това се отнася за близо 30% от стоките. В сравнение с ЕС този дял е значително по-висок, което показва важното място на речния транспорт в икономиката на двете страни.

Таблица 2. Модално разпределение на товарния транспорт по суша, % от т.км за 2015 г.

Видове транспорт	автомобилен	ж.п.	речен	тръбопроводи
ЕС	71,1	17,4	6,1	4,8
България	53,0	17,3	26,6	3,1
Румъния	37,1	30,8	29,7	2,3

Източник: EC, EU Transport In Figures – Statistical Pocketbook 2017.

Program: Interreg
 Romania-Bulgaria
 PRO-ETC Code: 15.1.1.041
 FLC request №: 3
 Sum value: _____

Структурата на превозваните товари от румънския речен транспорт се доминира от две категории – руда, чугун и стомана, както и преработени и непреработени минерални суровини и строителни материали. Много по-нисък и допълващ картината дял имат селскостопанската продукция и минералните горива според изследване, публикувано през 2007 г.

Съществена промяна се забелязва 10 години по-късно. Основните превозвани товари в Румъния през 2017 г. са селскостопанските стоки – 28,7%, следвани от минералите с 27,7% и строителните материали – 20,7%. Допълващ характер имат възлицата с дял от 6,3% и петролните продукти с дял от 4,6%.⁵

Структурата на българските превозвани товари по р. Дунав е по-равномерно разпределена през 2007 г. Най-голям дял в нея заемат преработените и непреработените минерални суровини и строителни материали, следвани от минералните горива. След това се нареждат отливките от чугун и стомана, рудите и селскостопанските продукти. Приликите между превозваните стоки в двете страни е, че те основно са суровини и стоки с ниска добавена стойност.

След 10 г. в структурата на превозените товари от българския речен транспорт също се забелязват съществени промени. Най-голям дял в нея заема селскостопанската продукция – 40% от превозените товари по маса и 39,9% по т.км. Определящото място в тази група се пада на зърнените храни с 35% от товарите по маса и 37,1% по т.км.⁶

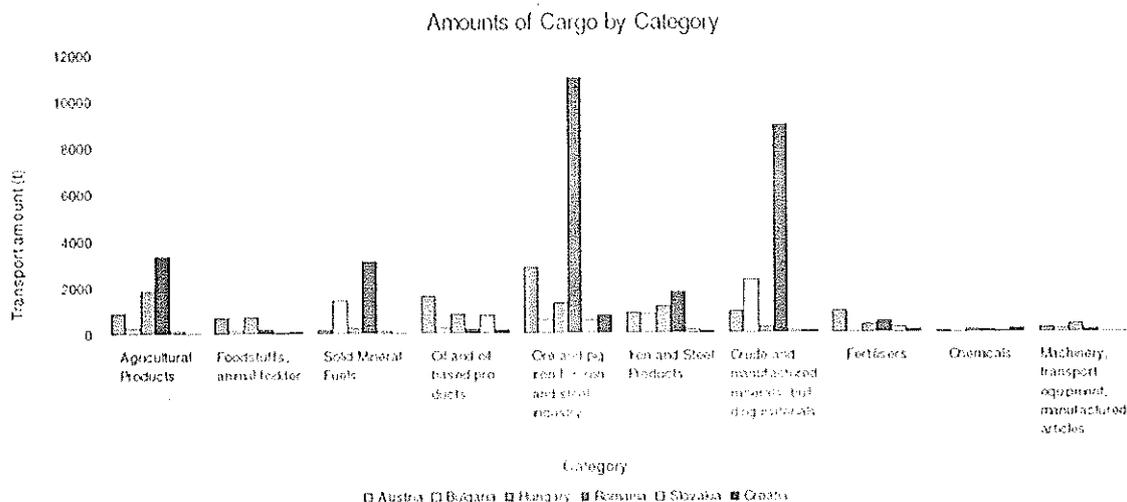
Обемът на извършената работа в пристанищата се измерва чрез масата на обработените в тях товари. Общата маса на тези товари в България през 2012-2016 г. се колебае между 3 831 и 4 568 хил. т. В структурно отношение промените през този период са в намаляване на вноса и крайбрежните потоци за сметка на сериозно увеличаване на износа на стоки. Тези обеми обаче са в пъти по-ниски от пропускателната способност на всички пристанища в българската плавателна част на р. Дунав, което показва за наличие на неизползван наличен капацитет.

⁵ Institutul Național de Statistică Transportul portuar maritim de mărfuri și pasageri 2017, 2018.

⁶ По данни на Евростат.

Programme Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Графика 2. Видове превозвани стоки по река Дунав



Източник: ZKR Marketobservations, 2007.

Таблица 3. Натоварени и разтоварени товари в речните пристанища на България по направления, хил. тона

	2012	2013	2014	2015	2016
Общо	3894	3831	4529	4568	3993
Внос - разтоварени	1682	1529	1688	1708	1312
Износ - натоварени	805	1112	1410	1165	1459
Крайбрежни	1407	1190	1431	1695	1222

Източник: НСИ, 2018 г.

Пътническият превоз по р. Дунав има второстепенно значение в транспортната дейност. След 2013 г. страната ни разполага само с един пътнически кораб, който има 243 места. Общият брой на превозени пътници отбелязва тенденция за намаляване като през 2016 г. достига до 94 хил. д. За сравнение през 2012 г. той е бил 175 хил. д. Средното превозно разстояние при транспорт на пътници е само 1 км. Трябва да се отбележи, че динамиката на този показател се влияе от влизането в експлоатация на Дунав мост 2, както и от други социално-икономически фактори.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Намаляващият брой на превозени пътници води до спад в броя на пътниците преминаващи през българските пристанища. След 2008 г. този брой непрекъснато се свива, като през 2015 г. той е намалял 2,5 пъти спрямо 2008 г.⁷

В Румъния статистиката отчита 156 хил. превозени пътници в рамките на националните граници през 2016 г.⁸

Броят на предприятията, чиито предмет на дейност е свързан с речен транспорт и обработка на стоки и превоз на пътници по р. Дунав в България е 31, а в Румъния – 126 през 2014 г.⁹ В тях са наети 900 д. персонал в България и 2000 д. в Румъния, като оборотът от дейността им е 42 млн. евро в България и 102 млн. евро в Румъния през 2015 г.¹⁰

1.3. Състояние на пристанищната инфраструктура в трансграничния регион

Речните пристанища се разглеждат като сложни динамични системи, които имат определено предназначение, изпълняват дадени функции, съставени са от комплексни елементи и са свързани с останалите видове транспорт.¹¹ За да работят успешно тези системи е необходимо техните съставни компоненти да функционират в синергия.

Всяко пристанище изпълнява определени основни и спомагателни функции. Към основните се отнасят приемането, обработването и претоварването на доставените стоки; съхранение и дистрибуция на приетите товари; митнически контрол и наблюдение на процесите; проверка и обработка на транспортната документация, съпътстваща товарите и др. Към спомагателните спадат предоставянето на различни видове услуги, като зареждане на корабите с гориво, вода и провизии (бункеровка), поддържане и ремонт на плавателните съдове и транспортните единици; почистване на корабите (отпадъци, трюмна вода и др.) и др.

Важно условие, за качествено изпълнение на функциите на речното пристанище, е съставляващите го елементи да отговарят на определени технически, технологични и

⁷ МТИТС. Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., С., 2017 г.

⁸ SC FIP CONSULTING SRL. Study on Waterways Planning in CBC Region, 2018.

⁹ По данни на ЕС, EU Transport In Figures – Statistical Pocketbook 2017.

¹⁰ Пак там.

¹¹ PINE, Prospects for Inland Navigation within Enlarged Europe, full final report, 2004, p.150.

Programme: Interreg V-A
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

организационни изисквания. Техническите елементи включват различните видове съоръжения, местата за съхранение на товарите и районите за приставане на корабите. Към тях се отнасят броят на котвените места, дълбочината на бреговата линия, броят на устройствата за товаро-разтоварни операции, размерите на откритите и закрити складови площи и др. Технологичните компоненти определят предназначението и специализацията на пристанището. Значение имат техническите средства за обработка, разтоварване и претоварване на различни видове стоки (насипни, обемни, течни, извънгабаритни товари и контейнери). Организационните елементи са пряко свързани със статута на пристанището – публично държавно предприятие или собственост на частно лице.

Основната действаща понастоящем пристанищна кейова механизация включва електрически стрелови портални кранове, които са стари (30–50 годишни). Единици са закупените модерни кранове. Дори при обработката на контейнеровозите основно се използват стрелови пристанищни кранове вместо специализираните гентри кранове. В редица пристанища от много години не е закупувана нова кейова механизация.

Основните цели и задачи, които трябва да бъдат изпълнени при разработване на бъдещите проектните решения за развитието на транспортни схеми и технологии в пристанищните терминали трябва да бъдат насочени в посока технологичното оборудване да бъде на съвременно техническо ниво, да отговаря на условията и обема на работа, което от своя страна да гарантира висока надеждност и безопасност за обслужващия персонал и околната среда, както и запазване на търговските и потребителски качества на товарите при тяхната обработка.

Необходимо е осъществяването на постоянен контрол на състоянието на пристанищната инфраструктура и начините на нейната експлоатация – натоварването от складираните материали и от механизация на отделните складови и претоварни зони да не надвишава максимално допустимото, както и вземането на бързи и адекватни мерки при установяване на нарушения, които биха обезпечили една сигурна транспортна инфраструктура, гарантираща сигурност и безопасност на транспортния процес. Наред с това е безспорно, че една по-добре управлявана стратегически пристанищна национална мрежа има потенциала да доведе до икономия на време за обработка на товарите и пътниците, допринасяйки и за по-голяма икономическа ефективност на

PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

инвестициите (навременно извършване на инвестициите и в резултат общо оптимизиране на използването на мрежата).¹²

1.4. Свързаност на региона чрез наземна транспортна инфраструктура

Вътрешните пристанища улесняват комбинирането на видовете транспорт - вътрешни водни пътища, пътища и железопътни линии работещи като мултимодални логистични вериги. Железопътният и шосейният транспорт действат като партньори на водния транспорт за трансфер на товари и пътници преди и след пристанищата изпълняващи ролята на основен интерфейс. През последните няколко десетилетия пристанищата на река Дунав претърпяха съществена трансформация от конвенционалните вътрешни пристанища до модерни логистични центрове. В допълнение към основната си функция като претоварващи центрове и места за съхранение, днес пристанищата предлагат широк набор от логистични услуги, включително въвеждане в експлоатация, дистрибуция и логистика на проектите. Поради факта, че те служат като производствени обекти, както и центрове за събиране и разпределение на товари, те са изключително добре интегрирани в регионалните икономики и допринасят значително за икономическия растеж и създаването на заетост. Трите най-важни пристанищни зони по отношение на количествата претоварване на река Дунав са Измаил (Украйна), Линц (Австрия) и Галати (Румъния). Пристанището на Констанца в Румъния заема специално място. То е свързано с Дунав чрез канала Дунав-Черно море и играе важна роля като портал за пренос на товари за Черно море, като по този начин улеснява търговията с Азия, Близкия изток и Черноморския регион.

Трансграничният регион Румъния–България е достъпен благодарение на плавателната река Дунав, явяваща се част от VII-ми общеевропейски транспортен коридор, който чрез Черноморския канал свързва пристанище „Констанца“ с промишлените центрове в Западна Европа и с пристанище „Ротердам“. От своя страна той се пресича от два коридора TEN-T, свързващи Централна и Северна Европа с югоизточната част на континента и Близкия изток. Река Дунав представлява, от друга страна, плътна граница

¹² Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

което води до претоварване и съответно, увеличава времето за пътуване, оперативните разходи на превозното средство, аварии и екологични щети.

Гъстотата на функциониращата железопътна мрежа е приблизително от 46.1 км на 1000 кв.км в Румъния и 38.9 км на 1000 кв.км в България, което е под средното на страните от UE (65 км/1000 кв.км), като това ги поставя на последните две места сред мрежите в Европейския съюз. Основната връзка на железните пътища между Румъния и България пресича река Дунав по моста „Гюргево-Русе“, а другата железопътна линия между Негру Вода и Кардам отчита намален трафик (само товарни и пътнически влакове).

От анализа на качеството на пътната и железопътната инфраструктура и на транспортните услуги в двете държави е видно, че те се намират по-назад в европейската класация, въпреки че наземният транспорт има най-голям дял както в Румъния, така и в България.

Регионът се обслужва от 3 международни летища в Румъния: „Констанца“ (важен през летния сезон, когато приема полети от Париж, Страсбург, Люксембург, Бергамо, Пиза), „Крайова“ (полети от Лондон, Кьолн/Бон, Бергамо) и „Букурещ-Отопени“, намиращо се най-близо до границата. В България, най-близките летища са в София и Варна, но голяма част от населението в българския пограничен район често редовно използва летището в Букурещ.

Наличната транспортна мрежа не осигурява добра свързаност между двете държави, нито лесен достъп на пограничните райони до коридорите TEN-T и главните национални коридори. Фактически през трансграничната територия преминава само една автомагистрала „Букурещ – Констанца“ (220 км). Това пречи на развитието на интермодални възли, които са от жизнено значение за използване на потенциала на река Дунав за корабоплаване и за икономическото развитие на района.

1.4.1. Гранична инфраструктура между България и Румъния

Границата между двете държави е с дължина 610 км, от които 470 км е водната граница по река Дунав. Границата между Румъния и България се намира между Пристол (окръг Мехединци, Румъния) на запад и (окръг Констанца, Румъния) на изток, на разстояние от 631.3 км.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

пътища. Тази граница се пресича от железопътната линия „Разделна - Кардам – Меджидия – Унгени“ /най-късият път между България и ОНД/ и шосейния път „Истанбул – Бургас – Варна – Констанца“. Тук преминават електропровод от Украйна и газопровод от Русия.

Морската граница е с дължина 22.2 км, обхваща ивица от крайбрежните води с ширина 20 км. Развитието на морската граница е свързано и с редица проблеми. На първо място това е тежкото екологично състояние на Черно море, предизвикано от големите реки Дунав, Днепър, Днестър и други. Немалък дял в замърсяването имат и отпадъчните крайбрежни води. Поради ограничената самопочиствателна способност на морето, силно е намаляло рибното богатство, а промените в биоценозата заемат застрашителни размери. Освен това недостатъчни са транспортните връзки в българската част с вътрешността на региона, което довежда до недостатъчно използване на крайбрежните земи.

1.4.2. Инфраструктури за преминаване на границата между България и Румъния

Съществуват три типа инфраструктури за преминаване на границата: речна, сухоземна и въздушна.

Сериозна бариера по пътя на кооперирането представлява отсъствието на пунктове за преминаване на границата. По протежението на тези 470 км на река Дунав съществуват два моста, както сухоземни, така и железопътни, и повече точки за преминаване с ферибот.

Таблица 4. Инфраструктурни обекти за преминаване на границата между България и Румъния

Връзка	Вид транспорт
Видин - Калафат	Мост (автомобилен и железопътен)
Лом – Раст	Ферибот

Programme: Interreg
 Romania-3
 PRO-ETC Code: 15.1.1.0
 FLC request №: 3
 Sum value: _____

Връзка	Вид транспорт
Оряхово – Бекет	Ферибот
Никопол/Сомовит – Турну Мъгуреле	Ферибот
Свищов - Зимнич	Ферибот
Русе - Гюргево	Мост (автомобилен и железопътен)
Тутракан - Олтеница	Ферибот
Силистра - Кълъраш	Ферибот
Кардам – Негру Вода Дуранкулак – Вама Веке, както и на юг от Дунав, между Силистра и Остров.	Сухоземните точки за преминаване се намират по крайбрежието на Черно море
Констанца, Международното летище „Михаил Когалчану“	Въздушен транспорт
Крайова, международно летище	Въздушен транспорт
Горна Оряховица, международно летище	Въздушен транспорт
Русе, общинско летище	Въздушен транспорт

Освен двете международни летища от румънска страна, добра перспектива за регионално развитие представлява летището Тузла в окръг Констанца. Потенциал за развитие има и в двете летища, функциониращи в българската част от трансграничния регион – Горна Оряховица и Русе.

Данните, свързани с движението на пътници и честотата на пресичане на контролно-пропускателните пунктове, отчитат умерени нива, като по-малко от 61% от преминалите границата са с румънски или български произход. Изключенията са на моста „Русе-

Programme: Interreg
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value:

Основен проблем е пропускателната способност на ГКПП между България и Румъния, особено при Дунав мост „Русе–Гюргево“, най-често за изходящия и входящия от и за Република България трафик на товарни, а не рядко и на пътнически МПС.¹⁵ Според преписка на Българо-румънска търговско промишлена палата (БРТПП) е необходимо да се предприемат мерки за разширяване на ГКПП при Русе и да се открие нов контролно-пропускателен пункт от българската страна на моста. Съществуват възможности, които трябва да се анализират, за откриване на нови фериботни линии, които частично биха могли да отнемат трафика от Дунав мост при Русе – Гюргево. БРТПП разполага с информация за съществуващ интерес и готовност от страна на инвеститори, но е необходима координация за обследване на възможностите и организиране на контролно-пропускателните пунктове.

Състояние на транспортните връзки за сухоземен транспорт (автомобилен и железопътен)

Транспортна връзка	Русе - Гюргево
Вид транспорт	Мост (автомобилен и железопътен)

Схема 3. Карта на Дунав мост „Русе-Гюргево“¹⁶



Дунав мост „Русе–Гюргево“ (за железопътен и автомобилен транспорт) е изграден преди близо 60 години и осигурява връзката с държавите от Западна, Централна и Източна Европа, Гърция, Турция и Близкия Изток. Изключително интензивно е движението на железопътния и автомобилния транспорт. В резултат на дългогодишната експлоатация пътната инфраструктура непосредствено в зоната на ГКПП „Дунав мост“ е в изключително лошото състояние

¹⁵ <http://www.brcci.eu/problemi-pri-preminavane-na-gkpp-bulgaria-romania>

¹⁶ Областна стратегия за развитие на Област Русе 2014-2020 г.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.04129
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

и се

нуждае както от ремонт, така и от цялостна реорганизация на движението, естетизиране на околните пространства, изграждане на паркинги, поставяне на хоризонтална и вертикална маркировка и сигнализация. Самият мост има остра нужда от основен ремонт на пътната част и модернизиране на осветлението.

Свързваща инфраструктура:

България: първокласен път I-5 (E85: Русе – Велико Търново), първокласен път I-2 (E70: Русе – Варна), второкласен път II-21 (Русе - Силистра), второкласен път II-23 (Русе - Кубрат) и третокласен път III-501 (Русе - Две могили - Бяла), като те се явяват вход и изход в Република България през ГКПП „Дунав мост“.

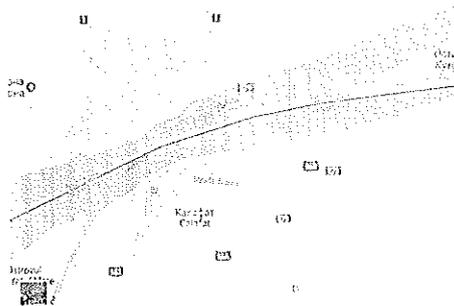
Транспортна връзка

Видин - Калафат

Вид транспорт

Мост (автомобилен и железопътен)

Схема 4. Карта на Дунав мост 2,
„Видин–Калафат“¹⁷



Мостът е открит през 2013 г. Мостът е с дължина 1 971 м, като включва по две пътни ленти във всяка посока, единична електрифицирана железопътна линия и велосипедна алея. Работите по инфраструктурата включват изграждане на нова товарна железопътна гара и 7 км нова железопътна линия, реконструкция на съществуващата пътническа гара и строителство на четири пътни възела на две нива.

Свързваща инфраструктура:

¹⁷ <http://www.vidincalafatbridge.bg/bg/page/115>

Programme: Interreg V-III Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041 30
FLC request No: 3
Sum value: _____

България: Първокласният републикански път I-1 от Видин до Ботевград свързва моста с автомагистрала „Хемус“. По-пряк път до София е възможен през Петрохански проход, който е живописен, но и по-труден за преминаване. Предвижда се разширяване на пътя от Видин до Ботевград до скоростен път.

Румъния: По-краткият маршрут към Унгария през Дробета-Турну Северин пътят изцяло е рехабилитиран и с добро качество, но минава през населени места.

Дунав мост „Видин-Калафат“ има ключово значение не само за бъдещето развитие на трансевропейски транспортен коридор IV, но и за цялата югоизточна транспортна ос на Европа и на трансевропейската транспортна мрежа с възможностите, които ще се открият за комбиниран транспорт и за прехвърляне на определени обеми трафик от шосе на железница.

Железопътната връзка между България и Румъния се осъществява чрез:

- Железопътен граничен преход „Русе – Гюргево-Север“ с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара „Гюргево-Север“;
- Железопътен граничен преход „Кардам–Негру вода“ с разменна гранична гара „Негру Вода“ и гранична гара „Кардам“;
- Железопътен граничен преход „Видин-Калафат“ с общи гранични гари „Видин пътническа“ за пътнически влакове и „Видин товарна“ за товарни влакове, на територията на Република България и гранична гара „Голенци“, на румънска територия.

Пътната мрежа, свързваща България и Румъния е изградена от следните пътища:

- Първокласен път I-7 (Граница Румъния – о.п. Силистра – о.п. Дулово – о.п. Шумен – о.п. Преслав – Върбица – Берово – Мараша – о.п. Ямбол – о.п. Елхово – Гранитово – Мелница – Лесово – граница Турция);
- Първокласен път I-9 (Граница Румъния – Дуранкулак – Шабла – о.п. Каварна – Балчик – Оброчище – Кранево – Златни пясъци – Свети Константин – Варна – Старо Оряхово – Обзор – о.п. Слънчев бряг – Бургас – Маринка – Звездец – Малко Търново – граница Турция);

Programme: Interreg
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value:

- Второкласен път II-29 участък от Е70 (Добрич – Генерал Тошево - Кардам – граница с Р. Румъния);
- Третокласен път III-293 (Александрия – Коритен - Северняк, който изцяло е на територията на област Добрич и пресича границата с Румъния).

Състояние на транспортните връзки за воден транспорт

Главните дунавски пристанища на румънско-българската граница са: „Калафат“, „Турну Мъгуреле“, „Гюргево“, „Олтеница“, „Кълъраш“ в Румъния и „Видин“, „Лом“, „Оряхово“, „Свищов“, „Русе“, „Силистра“ в България. Те са важни както за товарния транспорт, така и за туристите, пристигащи в Гюргево и Олтеница (за еднодневни посещения в Букурещ, Русе, Свищов, Велико Търново и други), обаче наличната пристанищна инфраструктура се нуждае от развитие. Също така, целогодишното корабоплаване по река Дунав през цялата година (включително през периоди на засушаване или сурова зима) е друг проблем, който изисква внимание и двете държави се споразумяха за това с меморандум, подписан през 2012 г.

Функциониращите към момента фериботни връзки са „Оряхово – Бекет“, „Никопол - Турну Мъгуреле“ и „Свищов – Зимнич“.

Транспортна връзка

Оряхово – Бекет

Вид транспорт

Ферибот

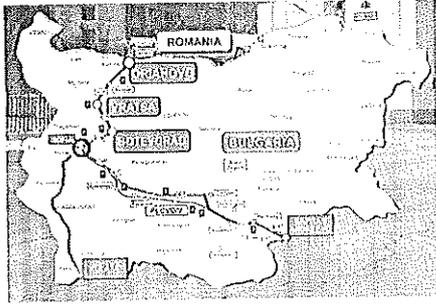
Схема 5. Маршрут България–
Румъния през фериботна връзка
„Оряхово – Бекет“¹⁸

Фериботният комплекс „Оряхово“ е открит през 1994 г. и представлява важна транспортна връзка с Румъния и Европа. Фериботната връзка свързва

¹⁸ <http://www.ferry.bg/>

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

градовете Оряхово и Бекет. Потенциалът, с който разполага ГКПП „Оряхово“ и двата ферибота – румънски и български, позволява за 24 часа да се обработват 200 изходящи и 200 входящи тежкотоварни камиона. Подобряването на граничните връзки, чрез модернизиране на пристанищата и разширяването на инфраструктурата при транспортните възли,



ще улесни дейностите по трансграничното сътрудничество с крайдунавските региони от поречието на река Дунав.

Свързваща инфраструктура:

България: направление на второкласните пътища II-15 (Враца - Мизия – Оряхово) и II-11 (Видин - Лом – Оряхово - Гулянци – Никопол).

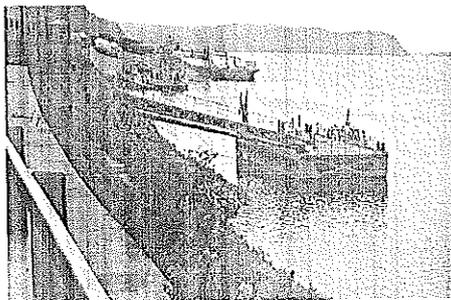
Важен инфраструктурен проект за област Плевен е рехабилитацията на транспортната връзка „Плевен – Кнежа – Оряхово“, чрез който може да се „отпуши“ оста на север с достъп до ферибота „Оряхово – Бекет“.

Транспортна връзка

Никопол - Турну Мъгуреле

Вид транспорт

Ферибот



Фериботът „Никопол-Турну Мъгуреле“ функционира от 2010 г. Разстоянието между двата бряга е 800 м, като е използван участъкът с най-малка дължина между двете страни. Преминаването на реката от румънския ферибот е 8 минути, а при българския – близо 15 минути. Румънската платформа е с вместимост 6 ТИР-а.

Programme: Interreg
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.04
FLC request No: 3
Sum value:

Свързваща инфраструктура:

България: второкласен път II-52 (Никопол – Свищов – Бяла (Русе – Велико Търново)), обслужващ северните, крайбрежни територии на област Плевен и който е част от Дунавския панорамен път и второкласен път II-34 (Никопол – Плевен) – връзка на областния град Плевен с пристанище Никопол.

Транспортна връзка

Свищов – Зимнич

Вид транспорт

Ферибот

**Схема 6. Маршрут България–
Румъния през фериботна връзка
„Свищов-Зимнич“¹⁹**



Ро-Ро ферибот през река Дунав между Свищов (България) и Зимнич (Румъния), осигурява най-кратката връзка между България - Румъния - Централна и Западна Европа, както и за София, Централна и Южна България и оттам за Турция и Близкият изток. Фериботът се обслужва от два кораба и реката се преминава за 15 минути.

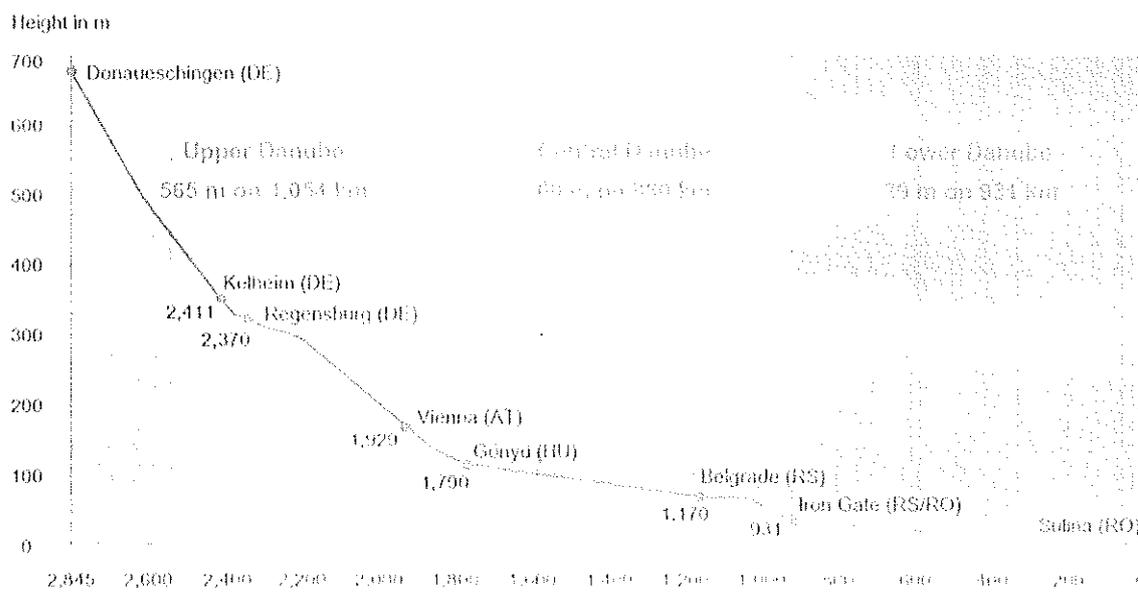
Свързваща инфраструктура:

България: Отклоненията по пътя към ферибота „Свищов – Зимнич“ са: гр. Полски Тръмбеш към Свищов; гара „Бяла“ през Ценово към Свищов; на главен път „София – Русе“ при с. Българене за Свищов.

¹⁹ <http://www.ferry.bg/>

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

Фигура 2. Градиентна крива на Горен, Среден и Долен Дунав



Източник: via dunau.

Дунавът се води началото си от Шварцвалд в Германия и се влива в Черно море в Румъния и Украйна. Реката е с дължина 2 845 километра, от които плавателни са 2 245 километра и свързва десет крайречни страни. От ранна история Дунав е основен търговски път в Европа. Той е важен източник на енергия и питейна вода, както и е уникално местообитание за дивата природа и зона за отдих.

Районът на речния басейн е площта на земята, където цялата вода от земни повърхности, потоци и източници на подпочвени води се оттича в съответната река. Речните басейни на река Дунав покриват 801 463 km². Намира се на запад от Черно море в Централна и Югоизточна Европа. По отношение на средния приток, петте основни притока на река Дунав са Сава (1,564 m³ / sec), Тиса / Tisza / Tysa (794 m³ / sec), Inn (735 m³ / sec), Драва / Drau (577 m³ / sec) и Сирет (240 m³ / сек).

Най-дългият приток на река Дунав е Тиса /Tisza/Tysa с дължина 966 километра, следвана от Прут (950 километра), Драва/Drau (893 километра), Сава (861 километра) и Олт (615 километра).

Дължината на плавателните водни пътища в Дунавския басейн (Дунав, включваща всички плавателни дистрибутори и странични оръжия, канали и притоци) достига

Programme: Interreg V-
Romania-Bulgaria

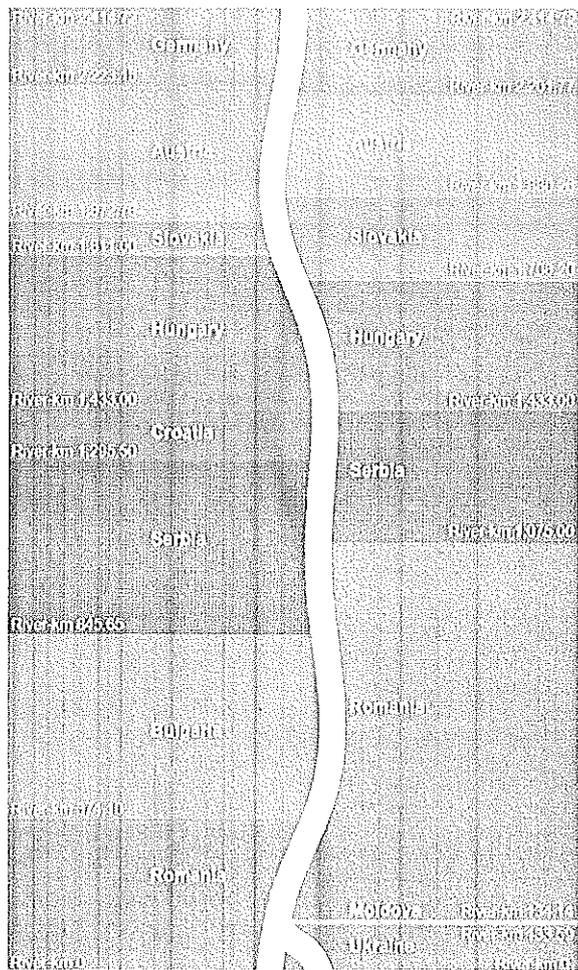
PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request №: 3

Sum value: _____

приблизително 6 300 километра. 58% или 3600 километра от тях са водни пътища с международно значение, т.е. водни пътища с UNECE клас IV или по-високи.

Фигура 3. Разположение на страните по поречието на р. Дунав



Източник: via dunau.

1.5.1. Правна и организационна рамка за поддържане на корабоплаването по река Дунав

Основната цел по отношение на поддръжката и оптимизирането на инфраструктурата за водни пътища от крайречните дунавски държави е създаването и целогодишното предоставяне на международно хармонизирани параметри на фарватера.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Препоръчителните минимални параметри на фарватера за европейските водни пътища с международно значение - включително Дунав - са изброени в Европейската спогодба за основните вътрешни водни пътища с международно значение /Agreement on Main Inland Waterways of International Importance – AGN/ (Икономическата комисия на Обединените нации за Европа 2010 г.). По отношение на дълбочината на фарватера, които трябва да се осигурят от администрациите на водните пътища, AGN прави следните разпоредби: На водни пътища с променливи водни стойности трябва да се достигне или надвишава стойността на минималния натоварване на плавателния съд от 2,5 метра средно за 240 дни на година. За северните участъци от естествени реки, характеризиращи се с често вариращи водни нива поради метеорологичните условия (например в Горния Дунав), се препоръчва да се отнасят за период от поне 300 дни средно годишно.

Въз основа на Конвенцията за режима на корабоплаването по река Дунав, подписана в Белград на 18 август 1948 г. ("Белградската конвенция"), Дунавската комисия препоръча следните параметри на фарватера за Дунавския воден път: 2.5 m минимална дълбочина на фарватера (1988 г.), респ. 2.5 m минимално натоварване на плавателни съдове (2013 г.) под ниско навигационно ниво (LNWL) (т.е. средно 343 дни годишно) върху свободно течащи участъци и минимална широчина на фарватера между 100 и 180 метра, в зависимост от специфичните характеристики на съответния речен участък (Комисията на Дунав 1988 г. или Дунавска комисия 2011 г.).

На 7 юни 2012 г. министрите на транспорта на крайречните Дунавски държави се срещнаха за първи път в Съвета на министрите на транспорта на Европейския съюз в Люксембург, за да се споразумеят за Декларация за ефективно поддържане на инфраструктурата на водните пътища по Дунава и неговите плавателни притоци. Декларацията се появи като реакция на слабото оттичане на река Дунав през есента на 2011 г., което разкри недостатъците на някои страни в поддържането на инфраструктурата на водния път. Крайбрежните държави са поели ангажимент да поддържат адекватни параметри на фарватера за добър навигационен статус съгласно разпоредбите на "Белградската конвенция" и за страните, които са ратифицирали Европейската спогодба за основните вътрешни водни пътища с международно значение - AGN. Министрите на транспорта на река Дунав ще се срещат веднъж

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

годишно, за да следят заключенията от тази среща и да координират действията си за изпълнение на целите на декларацията в рамките на управленската структура на Стратегията на Европейския съюз за Дунавския регион (EUSDR) и Европейския координатор на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), отговарящ за вътрешните водни пътища. Декларацията е подписана от всички крайречни държави, с изключение на Унгария.

1.5.2. Габарити на корабоплавателния път

По вътрешните водни пътища движение на кораби и състави се допуска не по цялата ширина на водното пространство, а само по тази част, която е подготвена за корабоплаване и е обозначена със специални знаци за навигационно ограждане. Тази част от реката се нарича корабоплавателен път. Той се характеризира с дълбочина – $h_{кп}$, ширина – $B_{кп}$, радиус на кривата – R_{min} , височина на корабоплавателния свободен проход и въздушните линии. Те се явяват габарити на водния път.

За гарантиране на безопасното плаване, габаритите на корабоплавателния път трябва да имат такива стойности, че при преминаването на най-големите кораби, допуснати до плаване по дадения воден път, да се обезпечават минималния запас от дъното под тях, достатъчна ширина при разминаване и изпреварване на корабите и необходимия радиус на кривина.

Дълбочината на корабоплавателния път ($h_{кп}$) се изчислява като сбор от газенето на кораба h_g и запаса под дъното на кораба Δh , определен съгласно Правилника за плаване в зависимост от дълбочината на корабоплавателния път:

$$h_{кп} = h_g + \Delta h \quad (1)$$

Приети са следните дефиниции и диапазони на водни нива за река Дунав в Българския участък:

- ниско ниво: под 200 cm;
- средно ниво: от 200 до 500 cm;
- високо ниво: над 500 cm.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

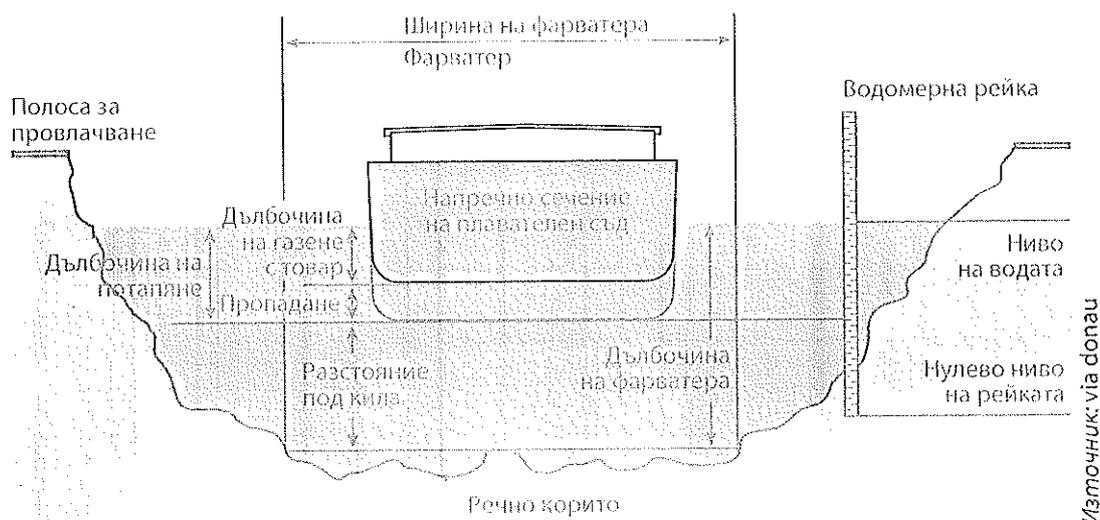
Ширината на корабоплавателния път (Вкп) при едностранно движение се определя като сума от ширината на разчетния кораб или състав (Вс) и запаса от ширина до края на корабоплавателния път (ΔВ1):

$$V_{kp} = V_c + 2\Delta V_1 \approx 2V_c \quad (2)$$

Минималният радиус на кривина на корабоплавателния път се определя в съответствие с дължината на разчетния състав L_c : $R_{min} \geq 3L_c$ (4)

Полезна височина на корабоплавателните проходи под мостовете и въздушните линии се нарича разстоянието от водната повърхност до най-ниската точка от конструкцията на дадения мост или на съответната въздушна линия.

Терминология, използвана за параметрите на фарватера



Източник: via donau

Параметри на фарватера (схематично представяне)

1.5.3. Характеристика на условията на корабоплаване

Река Дунав е втората по дължина река (2 845 км) на територията на европейския континент и е от първостепенно значение за държавите, през които преминава: Германия, Австрия, Словакия, Унгария, Румъния, България, Хърватска, Сърбия, Украйна и от части Швейцария, Полша и Молдова. Като част от плавателния канал „Рейн – Майн – Дунав“, реката улеснява международния стокообмен от Черно до Северно море.

Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code:	15.1.1.041
FLC request №:	3
Sum value:	

В зависимост от условията на навигация, река Дунав се разделя на три основни участъка:

- **Горен Дунав** – от изворите до Виена – речното корито не е широко, но е достатъчно за корабоплаване. В този участък реката е най-пълноводна между месеците май и август²⁰, а най-ниски водни нива се отчитат между октомври и март;
- **Среден Дунав** – от Виена до Железни Врата. Реката е най-пълноводна през месеците април и март, а маловодие се наблюдава между август и октомври;
- **Долен Дунав** – от Железни Врата до Сулина. Колебания във водното ниво на този участък се наблюдават през същите периоди от годината, които са характерни и за Среден Дунав.

Схема 7. Плавателен път на река Дунав



С откриването на плавателния канал „Рейн – Майн – Дунав“, значението на реката за трансграничния регион нараства, защото страната има възможност за директна връзка по вода с държавите от Западна и Северна Европа. Река Дунав се характеризира със сложен режим на корабоплаване. Правилата за използването ѝ се уреждат чрез специални международни договори, конвенции и съглашения, които гарантират

²⁰ Via-Donau, http://www.donauschiffahrt.info/daten_fakten/verkehrsweg_donau/leckdaten/, 2006, стр. V-A

Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code:	15.1.1.041
FLC request №:	3
Sum value:	

свободното корабоплаване на всички страни при спазване на определени правила за сигурност и безаварийност.

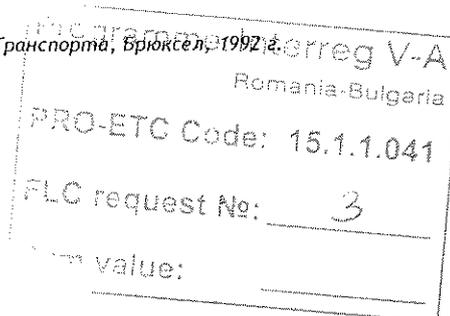
За да се приеме съответен воден участък за плавателен е необходимо той да отговаря на определени изисквания, като дълбочина на фарватера; ширина на речното корито; брой, гъстота и просвет на мостовете; брой на шлюзовете и др. Въз основа на тези показатели, Европейският съвет на министрите на транспорта е приел решение²¹, съгласно което плавателните вътрешноводни пътища на Европа се класифицират в различни категории с цел да се определи какви видове плавателни съдове (в зависимост от техните технико-експлоатационни параметри) могат да се използват при осъществяването на товарни превози.²²

Таблица 5. Параметри на основните категории речни пътища, подходящи за корабоплаване

Категория на навигационния вътрешноводен път	Размери на плавателните съдове			Дължина на просвета
	Дължина	Ширина	Дълбочина на газене	
от I-ва до III-та	до 80 м	до 9 м	1.40 – 2.20 м	4.00 – 5.00 м
IV-та	80 – 85 м	9.50 м	2.50 м	5.25 – 7.00 м
V-та a	95 – 110 м	11.40 м	2.50 – 2.80 м	7.00 – 9.10 м
V-та b	172 – 175 м	11.40 м	2.50 – 2.80 м	7.00 – 9.10 м
VI-та a	95 – 110 м	22.80 м	2.50 – 4.50 м	7.00 – 9.10 м
VI-та b	185 – 195 м	22.80 м	2.50 – 4.50 м	7.00 – 9.10 м
VI-та c	270 – 280 м	22.80 м	2.50 – 4.50 м	9.10 м

²¹ Решение № 92/2 на Европейската Комисия на Министрите на Транспортта, Брюксел, 1992 г.

²² GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII).



	195 – 200 м	33 – 34.20 м	2.50 – 4.50 м	9.10 м
VII-ма	285 м	33 – 34.20 м и повече	2.50 – 4.50 м	9.10 м

Източник: Blue Book: Inventory of main standards and parameters of the E-waterway network.

Съгласно така определените параметри и категоризация на вътрешноводните пътища на Европа, българският участък на река Дунав попада в клас VII. Техническите параметри на водните участъци, попадащи в категории VI и VII могат да осигурят безопасни навигационни условия за придвижване на кораби, превозващи извънгабаритни, тежки и обемни товари, както и контейнери, стифирани на три и четири нива.

Освен изброените технически параметри и количествени показатели, характеризиращи гъстотата и категорията на дунавските вътрешноводни пътища, съществуват и такива фактори, които оказват влияние върху тяхната пропускателна способност, а именно:

- Корабоплаването да се осъществява по всяко време на предвидения навигационен период;
- Навигационният период може да бъде по-кратък от 365 дни в годината само в случаите, когато състоянието на дадения речен участък се влияе от климатичните условия и е възможно образуването на ледоход.

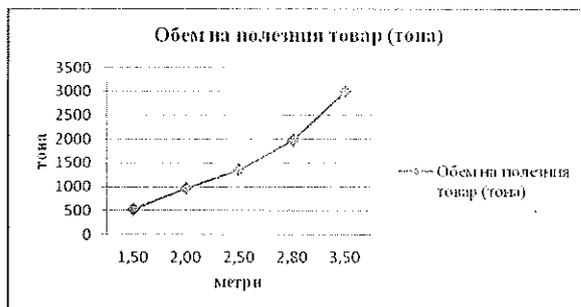
Следователно качествено състояние на речните пътища и прилежащите им съоръжения има съществено значение за редовното и безопасно осъществяване на товарните превози, тъй като служи за определяне на:

- Максимално допустимата скорост на движение и габарити на плавателните съдове;
- Допустима дълбочина на газене, която има пряко отношение към вида и обема на превозваните товари;
- Допустимата ширина на фарватера, от която зависи безопасността на корабоплаване.

Programme: Inform...
Romania: B...
PRO-ETC Code: 15.1.1.0...
FLC request No: 3
Sum value: _____

Изследването на зависимостта между състоянието и особеностите на вътрешноводните пътища и наземните съоръжения, и технико-експлоатационните характеристики на плавателните съдове, е важна предпоставка за подобряване на производителността на речния флот. Показателите товароподемност и коефициент на използване на товароподемността оказват пряко влияние върху производителността на транспортните оператори и косвено върху размера на променливите разходи.

Фигура 4. Обем на превозния полезен товар и дълбочината на фарватера²³



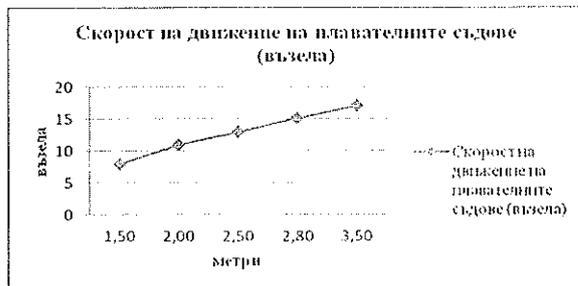
Наблюдава се правопрпорционална зависимост между обема на превозания полезен товар и дълбочината на фарватера. Тази зависимост дава основание да се направи извода, че плавателните съдове с по-малък товарен капацитет и дълбочина на газене се използват при неблагоприятни условия на корабоплаване, т.е. при стойности на

техническите параметри на фарватера под допустимите. При всяко усъвършенстване на техническите характеристики на речния път и наземните съоръжения се увеличава дълбочината на газене на кораба и се реализира обратнопропорционално въздействие върху общия размер на променливите разходи.

²³ GIFT TRANSPORT NETWORK PROPOSALS (CORRIDOR VII)

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Фигура 5. Скорост на движението на плавателните съдове (възела)²⁴



Правопропорционална зависимост се забелязва и при въздействието на дълбочината на фарватера върху скоростта на движение на корабите. Подобрието в условията на корабоплаване е съпроводено с възможност за реализиране на по-високи скорости на движение на плавателните съдове.

Увеличаването на скоростта за движение е фактор, който оказва положително влияние върху редовността на превозите и общото време за движение на корабите. Подобряването на тези качествени показатели има важно значение за повишаването на ефективността от осъществяване на товарни превози с речен транспорт.

Върху условията на навигация по дунавските вътрешноводни пътища влияние оказват и сезонните колебания в нивото на реката (пълноводие, маловодие и образуването на ледоход) и наличието на тесни участъци по водния път. Контролирането на тези явления в редица случаи е невъзможно и се отразява отрицателно върху корабоплаването. През определени периоди от годината нивото на река Дунав се колебае в различна степен в отделните участъци, поради характерните особености на климатичните и геоложки условия.

Съществуват значителни колебания в допустимата дълбочина на газене на плавателните съдове в българския участък на река Дунав. Има периоди в които ограниченията в корабоплаването са изключително продължителни, което води до отлив на товаропотоци от и към България и пренасочване осъществяването на товарните превози с други видове транспорт. Между 12% и 18% от дните в годината българският участък на река Дунав е неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване през изследвания десетгодишен период.

²⁴ Източник: Дунавска Комисия

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Наличието на маловодие през летните месеци на годината в определени места налага необходимостта от претоварване на речните кораби с цел да се намали тяхната дълбочина на газене, а това от своя страна удължава сроковете за доставка на товарите и оскъпява превозните услуги.

Образуването на ледоход е друго явление, което оказва негативно въздействие върху ритмичността и ефективността на товарните превози. Възникването на подобни форсмажорни обстоятелства е съпроводено с увеличаване на размера на променливите разходи на речните оператори и намаляване на потребителското търсене, поради нарастване на цената на транспортните услуги.

Друга слабост на участък на река Дунав в транстраничния регион е наличието на тесни участъци. Тези водни пътища с международно значение, които принадлежат към европейската вътрешноводна система и чиито параметри не отговарят на утвърдените за класифициране в съответната категория се дефинират като тесни места (bottlenecks).²⁵ Наличието на тесни участъци по протежението на река Дунав е признак за незадоволителното качество на водните пътища и затруднено корабоплаване. 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.

В областта на вътрешноводния транспорт текущото поддържане на корабоплавателния път, вкл. навигационно-пътевата обстановка по река Дунав, се осъществява от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“ (ИАППД) по правилата на Конвенция за режима на корабоплаването (ДВ бр. 112/1949 г.) и Споразумение между правителствата на Република България и Република Румъния от 1955 г. в изпълнение на чл. 39 от Конвенцията и съгласно чл. 77, 82 и 83, ал. 2 от Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Според конвенцията не се установяват никакви такси за транзит на кораби, като разходите за поддържането се финансират от Републиканския бюджет.

²⁵ Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network, "Blue Book", second revised edition, UNECE, 2012, p. 3.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request №: 3

Sum value: _____

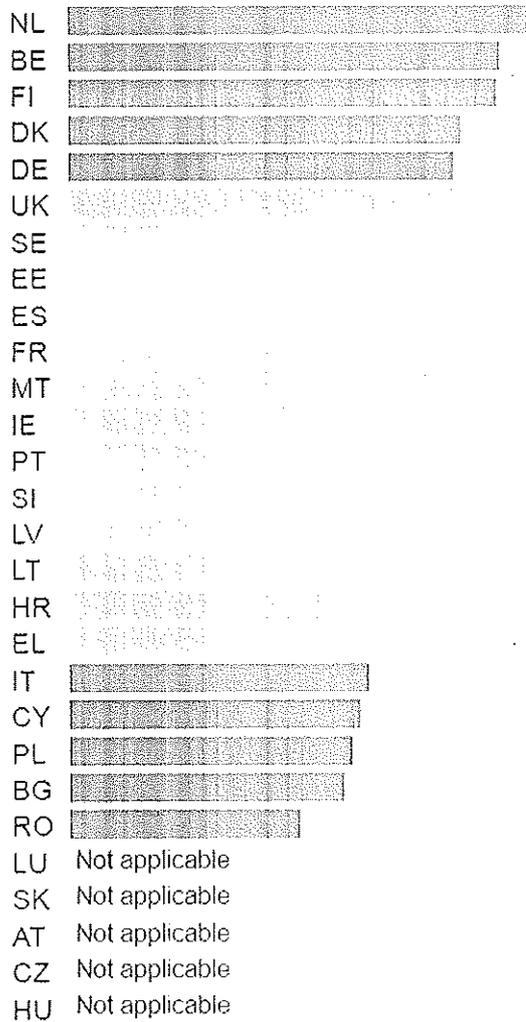
1.5.4. Проблеми при изграждането и поддържането на инфраструктурата на водния транспорт

По качество на пристанищната инфраструктура за 2016 г. България заема 70 място, а Румъния – 98 място сред 137 държави, съгласно Доклада за глобалната конкурентоспособност 2016-2017 г. Холандия има лидерска позиция не само в европейски, но и в световен мащаб по най-добра пристанищна инфраструктура.

В рамките на Европейския съюз двете държави от трансграничния регион и сред страните-членки на ЕС - България и Румъния се нареждат на едни от последните места по качество на пристанищната инфраструктура.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

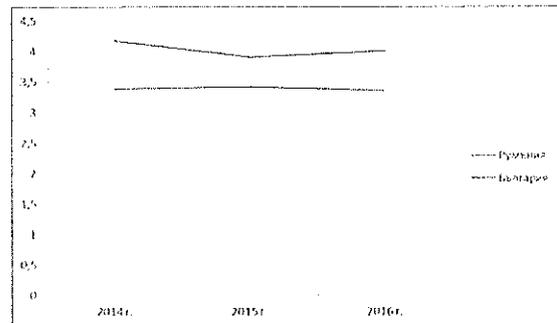
Фигура 6. Оценка на качеството на пристанищната инфраструктура в ЕС (2015-2016 г.)²⁶



По данни на Евростат оценката, която получава Румъния за периода 2013–2014 г. е 3.39; 2014–2015 г. е 3.42, а за 2015-2016 г. е 3.36, което определя последното място в класацията на Румъния.

България се намира непосредствено преди Румъния, като при нея се наблюдава влошаване на показателите. Оценките, които получава са: 2013–2014 г. – 4.18, за 2014–2015 г. – 3.91, за 2015–2016 г. – 4.01.

Фигура 7. Динамика на индекса за качество на пристанищната инфраструктура в България и Румъния



Гъстотата на съществуващата пристанищна инфраструктура в трансграничния регион е висока и е наличен свободен пристанищен капацитет. Повечето от пристанища обаче са построени в началото на миналия век, което влияе отрицателно върху тяхното техническо състояние. Основните проблеми за развитието на пристанища са свързани с липсата на достатъчно инвестиции за поддържане и развитие на пристанищната

²⁶ Източник: Евростат

Programme: Interreg V-VA
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value:

инфраструктура в предходните години, остарели основни механични съоръжения и съоръжения за трансбордиране, лошо състояние на кейовете.

Пристанищата разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнерни и Ро-Ро единици. Понастоящем се използва около 60% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника.

Тенденцията за развитие на пристанищата е свързана с тяхното концесиониране и либерализацията на пристанищните услуги при отчитане на нуждите за подобрене на техническите условия на пристанищните инфраструктури и акватории.

1.5.5. Източници за финансиране изграждането на инфраструктурата на водния транспорт в трансграничния регион

Представянето на източниците за финансиране следва да се обвърже със стратегическите инициативи на ЕК в областта на транспорта, съотнесими към обекта на настоящия анализ, в изпълнение на които са създадени и се прилагат различни финансови инструменти и фондове.

Стратегия на ЕС за региона на Дунав (EUSDR)

Стратегията на ЕС за региона на река Дунав е втората макрорегионална стратегия на ЕС, приета от Европейската комисия през 2010 г. и подкрепена от Европейския съвет през 2011 г.

Стратегията обединява 13 държави, разположени по течението на река Дунав, и обхваща площ, в която живеят над 112 милиона души, или една пета от населението на ЕС. Девет от участващите държави са членки на ЕС: Австрия, България, Германия (Баден-Вюртемберг, Бавария), Румъния, Словакия, Словения, Унгария, Хърватия и Чешка република. Четири от участващите държави са извън ЕС: Босна и Херцеговина, Молдова, Сърбия и Украйна (Одеса, Ивано-Франкивск, Чернивци и Закарпатска област).

Стратегията е насочена към четири основни точки, а в рамките на всяка точка приоритетните области се определят от конкретните дейности за сътрудничество:

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Свързване на региона:

- Подобряване на мобилността и транспортните връзки
- Насърчаване на по-широкото използване на възобновяемата енергия
- Насърчаване на дейностите в областта на културата и туризма

Опазване на околната среда:

- Възстановяване и запазване на качеството на водите
- Управление на рисковете за околната среда
- Опазване на биологичното разнообразие, ландшафтите и качеството на въздуха и почвите

Постигане на благосъстояние:

- Развитие на обществото на знанието
- Оказване на подкрепа за конкурентоспособността
- на предприятията Инвестиране в хора и умения

Укрепване на региона:

- Увеличаване на институционалния капацитет и сътрудничеството
- Съвместна работа с цел укрепване на сигурността и предприемане на действие по въпросите на организираната престъпност и тежките престъпления

Постигнати резултати до сега са следните:

- За изминалите от изпълнението на EUSDR е видно, че стратегията дава резултати. Благодарение на стратегията бяха стартирани или доразработени няколко нови важни макрорегионални проекта (например в областта на корабоплаването и изменението на климата). Чрез обединяване на различни заинтересовани страни от различни равнища EUSDR допринесе за по-добрата култура на сътрудничество и помогна да се разработи мултикултурен диалог. Тя помогна също да се повиши координацията и да се разработят взаимодействия между политики и

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request No: 3

Sum value: _____

институции на национално равнище, и подкрепи засиленото тематично сътрудничество с държави извън ЕС, както и между съществуващите международни организации в региона.

Конкретни примери:

- Координираното управление на риска чрез проекти, като SEERISK, значително намалява риска от щети от наводнения.
- Някои тесни места за корабите по река Дунав са премахнати и сигурността на корабоплаването е подобрена чрез проекти, като FAIRWAY и DARIF — Форум за река Дунав. EU Strategy for the Danube Region
- Културният диалог и активното участие на младите хора в гражданското общество в региона на река Дунав се насърчават чрез проекти, като „Овластяване на младите хора — свързване на Европа“.

Стратегията „Транспорт 2050“

Със Стратегията „Транспорт 2050“ е утвърден дългосрочен план за повишаване на мобилността и намаляване на емисиите и зависимостта от петрола. За постигането на този резултат се налага извършването на промени в транспортната система на Европа.

Сред ключовите цели до 2050 г. са: в градовете повече да не се движат автомобили, задвижвани с конвенционални горива; в авиацията да се използват горива с ниски въглеродни емисии; емисиите от корабоплаването да се намалят; превозът на пътници и товари на средни междуградски разстояния да се извършва от железопътен и воден транспорт; а в резултат на всичко това емисиите от транспорта да намалеят с 60%. Общата цел е създаването на единно европейско транспортно пространство с по-голяма конкурентоспособност и напълно интегрирана транспортна мрежа, която свързва различните видове транспорт и дава възможност за коренна промяна в транспортните схеми за пътници и товари. За тази цел са набелязани конкретни инициативи за следващите десет години, една от които е намаляването наполовина на автомобилите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г., а до 2050 г. — постепенното им пълно изтегляне от употреба в градовете.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

С Европейския фонд за регионално развитие на ЕС (2014-2020 г.) се цели засилването на икономическото и социално сближаване в Европейския съюз, постигане на равновесие между регионите в него чрез съсредоточаване на инвестиции върху няколко ключови приоритетни области: иновации и научни изследвания, цифровите технологии, подкрепа за малките и средните предприятия и икономиката с ниска въглеродна интензивност. Действията по ЕФРР имат за цел да облекчат икономическите, екологичните и социалните проблеми в градските райони с особен акцент върху устойчивото градско развитие.

Чрез Кохезионния фонд на ЕС се цели намаляване на икономическите и социални различия и насърчаването на устойчивото развитие в държавите-членки, чийто брутен национален доход (БНД) на глава от населението е под 90% от средния за ЕС. Той предоставя финансиране на дейности в областите: трансевропейски транспортни мрежи по проекти от европейски интерес, инфраструктурни проекти, околна среда - по проекти, свързани с енергетиката или транспорта, при условие че те носят явна полза за околната среда, като енергийна ефективност, използване на възобновяема енергия, развиване на железопътния транспорт, подкрепа на интермодалността, укрепване на обществения транспорт и др.

План за инвестиции за Европа, Одобрен от Европейския съвет на 18 декември 2014 г.

Планът се основава на три взаимно допълващи се направления:

- *Първо* – мобилизиране през следващите три години на най-малко 315 милиарда евро за допълнителни инвестиции, с които да се повиши въздействието на публичните средства и да се отключат частните инвестиции;
- *Второ* - целенасочени инициативи, за да се гарантира, че тези допълнителни инвестиции удовлетворяват потребностите на реалната икономика.

Изпълнението на първите две направления на равнище ЕС ще бъде постигнато чрез създаването на нов Европейски фонд за стратегически инвестиции, с който да се предостави подпомагане за риска при дългосрочните инвестиции и да се осигури по-голям достъп до рисково финансиране за МСП.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: <u>3</u>
Sum value: _____

Трето – мерки за осигуряване на по-добра регулаторна предвидимост и за премахване на пречките пред инвестициите, така че Европа да стане по-привлекателна за инвеститорите.

„Европа 2020“, Стратегия за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж на Европейската комисия, 2010 г.

„Европа 2020“ е стратегия на Европейския съюз за растеж и заетост, която е въведена за създаване на условия за интелигентен - 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. Тя определя пет основни цели, които да бъдат изпълнени до края на 2020 г. - в сферата на заетостта, научноизследователската и развойна дейност, климата и енергетиката, образованието, социалното приобщаване и намаляването на бедността. Напредъкът към целите на стратегията „Европа 2020“ се насърчава и наблюдава чрез европейския семестър, годишния цикъл на координация на икономическите и бюджетните политики в ЕС. През 2015 г. Съветът прие нов набор от интегрирани насоки – общи насоки за икономическите политики на държавите-членки и на Съюза и насоки за политиките за заетост на държавите-членки, които заменят интегрираните насоки от 2010 г.

„Хоризонт 2020“ е създаден 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“ е рамковата програма за научни изследвания и иновации (2014-2020 г.). Тя 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

Programme Interreg / A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request №: 3

Sum value: _____

предизвикателства“. Програмата подпомага научноизследователските и иновативните действия чрез изследователски субсидии, грантове за разработки и иновации, поръчки и финансови инструменти.

Източниците за финансиране през предходния програмен период (2007 – 2013 г.), както и в настоящия (2014 – 2020 г.) и в съответствие с планираното в рамките на „Интегрираната транспортна стратегия на България до 2030 г“ и “Общия генерален план за транспорта на Румъния” включват средства от безвъзмездна помощ от ЕС, допълващи средства от държавния бюджет, общински бюджети, държавни заеми и финансиране от частния сектор.

Източниците могат да се обособят в следните групи:

- Национално финансиране (национални фондове);
- Европейско финансиране (европейски фондове);
- Частно финансиране;
- Национално финансиране (местни и централни бюджети);
- Публично–частно финансиране;
- Други източници на 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.**

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

НАЦИОНАЛНИ ПУБЛИЧНИ СРЕДСТВА

ПРОГРАМА „ДЪРЖАВНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ЗАЕМИ“ НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Програма държавни инвестиционни заеми е разполагаемият ресурс, който се регламентира чрез съответно постановление 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 държавни дружества и първостепенни разпоредители на бюджет.

МЕСТНИ БЮДЖЕТИ И ДЪРЖАВЕН БЮДЖЕТ

Варианти за финансиране на проекти в сферата на пристанищната инфраструктура на р. Дунав, речния транспорт включително за подобряване на свързаността с TEN-T мрежата, са държавните и местни бюджети на страните-партньори – България и Румъния. 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 вътрешните водни пътища и пристанищната инфраструктура, мобилността и свързаността да предоставят помощ за проекти от регионално, национално и трансгранично значение.

ВЪНШНИ ПУБЛИЧНИ СРЕДСТВА

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.

Programme: Interreg V-
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Общата цел на ОПТТИ 2014-2020 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.

ПРОГРАМА ЗА ТРАНСГРАНИЧНО СЪТРУДНИЧЕСТВО INTERREG V-A Румъния-България 2014-2020 г.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

Interreg V-A Румъния-България 2014-2020 г. е програма за трансгранично сътрудничество, съфинансирана от Европейския 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 национални, регионални и местни власти, както и 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 подобрене 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

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

разширяване на трансгранични механизми (споразумения, мрежи, наредби, проучвания, политики, стратегии, инструменти за обмен на информация) за повишаване капацитета на сътрудничеството.

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:

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, клъстерни политики, социални иновации и квалифицирано предприемачество, включително аспекти на технологичните и нетехнологичните иновации. Социалното измерение в иновациите (социални иновации, образователни аспекти и предприемачески умения) е

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

от голямо значение. Изследванията и иновациите са взаимосвързани с други тематични цели, които се разглеждат в Програмата.

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.

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

Programme: Interreg

Romania-Bulg

PRO-ETC Code: 15.1.1.00

FLC request №: 3

Sum value: _____

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.

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 трябва 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.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ (ЕСИФ) ПРЕЗ 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.

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

Programme Integrity V-A
PRO-ETC Code: 15.1.1.041

62

PLC request No: 3

Sum value:

на общ фонд с ЕИБ, 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 Механизма за свързване на Европа (МСЕ) и „Хоризонт 2020“, както и от средствата по ЕСИФ.

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. със специален регламент.

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.

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 за 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 ширококолентовата инфраструктура, образованието, здравеопазването, научните изследвания и рисковото финансиране за МСП. ЕФСИ е насочен към социално и икономически жизнеспособни проекти без предварително секторно или регионално разпределение.

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.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Механизмът за свързване на Европа (МСЕ) е основен инструмент на ЕС за финансиране за насърчаване на растежа, заетостта и конкурентоспособността чрез целеви инфраструктурни инвестиции на европейско равнище.

МСЕ подкрепя развитието на високоефективни, устойчиви и ефективно свързани трансевропейски мрежи в областта на транспорта, енергетиката и цифровите услуги.

Инвестициите от МСЕ запълват липсващите връзки в европейския енергиен, транспортен и цифров „гръбнак“.

МСЕ е от полза за хората във всички държави-членки, тъй като прави пътуванията по-лесни и по-удобни, подобрява енергийната сигурност на Европа, като същевременно позволява по-широко използване на възобновяемите енергийни източници и улеснява трансграничното взаимодействие между публичните администрации, бизнеса и гражданите.

В допълнение към безвъзмездните средства, МСЕ предлага финансова подкрепа за проекти чрез иновативни финансови инструменти като гаранции и облигации за проекти. Тези инструменти създават значителен лост в използването на бюджета на ЕС и действат като катализатор за привличане на допълнително финансиране от частния сектор и други участници в публичния сектор.

МСЕ е разделен на три сектора:

- МСЕ Енергия
- МСЕ Далекосъобщения и ИКТ
- МСЕ Транспорт

Един от ключовите приоритети на МСЕ е да даде възможност и да укрепи синергията между трите сектора. Действията между секторите могат да дадат възможност за оптимизиране на разходите или резултатите чрез обединяване на финансови, технически или човешки ресурси, като по този начин се повиши ефективността на финансирането от ЕС.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: <u>3</u>
Sum value: _____

МСЕ Транспорт

Механизмът за свързване на Европа за транспорта е инструмент за финансиране на осъществяването на европейската политика в областта на транспортната инфраструктура. Тя има за цел да подпомогне инвестициите в изграждането на нова транспортна инфраструктура в Европа или в рехабилитацията и модернизирането на съществуващата.

Целите на политиката предвиждат:

- завършване до 2030 г. на основната мрежа, структурирана около девет мултимодални коридори на основната мрежа.
- завършване на цялостната мрежа до 2050 г., за да се улесни достъпът до всички европейски региони.

МСЕ Транспорт се фокусира върху трансгранични проекти и проекти, насочени към премахване на препятствията или преодоляване на липсващите връзки в различните сектори на основната мрежа и на цялостната мрежа, както и за хоризонтални приоритети като системи за управление на трафика.

МСЕ Транспорт също така подкрепя иновациите в транспортната система с цел подобряване на използването на инфраструктурата, намаляване на въздействието на транспорта върху околната среда, повишаване на енергийната ефективност и повишаване на безопасността. Общият бюджет за МСЕ Транспорт е 24,05 милиарда евро за периода 2014-2020 г.

TEN-T

Програмата TEN-T бе създадена от Европейската комисия за подпомагане на изграждането и модернизирането на транспортната инфраструктура в целия Европейски съюз.

Програмата TEN-T посвети финансова подкрепа за реализацията на важни проекти в областта на транспортната инфраструктура, в съответствие с целта за повишаване на европейската конкурентоспособност, създаването на работни места и сближаването.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: <u>3</u>
Sum value: _____

Проектите представляват всички видове транспорт - въздушен, железопътен, шосеен и морски / вътрешен воден - плюс логистика и интелигентни транспортни системи и включват всички държави-членки на ЕС.

Участва се на базата на отворени конкурси и предложенията трябва да бъдат представени в съответствие с процедурата, определена в конкурса. Допустими участници са юридически лица от страните-членки на ЕС, както и от асоциираните към МСЕ държави – Норвегия и Исландия.

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.

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“).

▶ 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

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

гаранции, подпомагани от инструменти за споделяне на риска, включително проектни облигации).

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.

ДРУГИ ФИНАНСИРАЩИ ИНСТРУМЕНТИ

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

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

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 под правителствени 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

Programme: Interreg V/4	
Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code: 15.1.1.041	68
FLC request No: 3	
Sum value: _____	

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.

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;

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

- Смесено финансиране — 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.

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.

ЕИБ финансира проекти в следните приоритетни сектори.

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.

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 инфраструктурата. Същевременно новите модели на финансиране поставят изискването за финансиране на разумни и ефикасни разходи. ЕИБ предоставя финансова подкрепа за инфраструктурни инициативи, насочени към подобряване на енергийната ефективност, транспорта, водната и устойчивата градска инфраструктура.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041 70

FLC request No: 3

Sum value: _____

Климатични промени и околна среда

ЕИБ се ангажира също така и с адаптирането към изменението на климата и смекчаването на последствията с повече от 25% от общия финансов ресурс. За инвестиции в развиващите се страни този дял се предвижда да нарасне до 35% до 2020 г.

Същевременно ЕИБ предоставят подкрепа за насърчване 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.

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

Programme: Interreg V-A

Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

71

FLC request №: 3

Sum value: _____

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.

ЧАСТНО ФИНАНСИРАНЕ

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

1.5.6. Финансиране на пристанищната инфраструктура чрез МСЕ

МСЕ е едни от специализираните инструменти за финансиране изграждането и развитието на пристанищната инфраструктура в страните от ЕС. Затова неговото използване заслужава специално внимание. В тази част се разглежда участието и успеха на проектите, представени от органите за управление на пристанищата, и връзката между исканото и отпуснатото финансиране. Данните, използвани за анализа са на Изпълнителната агенция за иновации и мрежи на ЕК (INEA) и са допълнени с други публични данни.

В обхвата на анализа попадат резултатите от дванадесет покани, проведени от 2014 г. до 2017 г. Те включват всички Многогодишни покани, Годишни обяви, Общи и

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Кохезионни покани. Предвид ограниченията на наличните данни, анализът се съсредоточава върху предложенията, представени от органите за управление на пристанищата като водещи кандидати.

Освен като водещи координатори органите за управление на пристанищата са участвали в допълнителни предложения и са се възползвали от финансиране от проекти, насърчавани от трети страни (например морски администрации, частни компании и др.).

Финансирането на големи проекти за разширяване на инфраструктурата очевидно има положителен ефект върху ефективността, безопасността, сигурността и екологосъобразността на транспорта, което допринася за конкурентоспособността и развитие на търговията, както в рамките на ЕС, така и извън нея.

По този начин финансирането от страна на ЕС на такива проекти е ясно и в интерес на европейските пристанища. Независимо от това, акцентът на този анализ е върху проектите, представени от органите за управление на пристанищата като координиращ заявител, тъй като те са организацията, отговаряща за по-голямата част от инвестициите в пристанищната инфраструктура.

Таблица 6. Резултати от участието на органите по управление на пристанища като кандидати в поканите по МСЕ за кандидатстване за 2014-2017 г.

Покани по МСЕ за 2014-2017 г.	Максимален бюджет (€)	Предложения от ОУП	Финансирани предложения	Отпуснати средства (€)	% на финансиране
Покана 2014	11.930.000.000	95	30	524.513.401	4%
Покана 2015	7.560.000.000	40	14	187.925.504	2%
Покана 2016	1.939.500.000	26	12	64.847.407	3%
Покана 2017	1.000.000.000	7	6	83.216.772	8%
Общо	22.429.500.000	168	62	860.503.084	4%

Източник: По данни на INEA и публично достъпна информация.

От 2014 г. до 2017 г. около една трета от пристанищните проекти, подадени от органите за управление на пристанищата (ОУП), са успели да привлекат средства от МСЕ. Общо

Programme: Interreg V-A
Romania - Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

168 предложения са подадени от органите за управление на пристанищата. Тези предложения се отнасят до един от следните видове транспорт: пристанища, морски пристанища, мултимодални, железопътни, вътрешни водни пътища, пътища. От тях 62 предложения са получили финансиране.

Повече от половината от предложенията, представени от органите за управление на пристанищата (87 предложения), са получили отрицателна оценка поне по един от четирите критерия на външната оценка (уместност, зрялост, въздействие, качество).

Само 19 предложения (11%) не са получили финансиране поради бюджетни ограничения, въпреки че са оценени положително от външни експерти и от Комисията. Органите за управление на пристанищата са кандидатствали за 2,5 милиарда евро между 2014 г. и 2017 г., а са получили 860 млн. евро, което представлява 35%. Това представлява 4% от наличното финансиране по МСЕ за периода.

Резултати по страни

Оценката на разпределението на средствата от ЕС, отпуснати на органите за управление на пристанищата по страни, е дадена по-долу. Този анализ има две ограничения. Първо, то взема предвид само 62-те успешни предложения, подадени от органите за управление на пристанищата и по този начин изключва финансирането, заявено от пристанищата чрез проекти, представени от други партньори. Второ, една трета от успешните предложения (22 от 62) са на бенефициенти - органи за управление на пристанища, корабни линии, оператори на терминали или други. Няма публични данни за разделянето на финансирането между партньорите. За анализа финансирането е разпределено по равно между участващите държави-членки. По тази технология е получена информацията в долната таблица.

Таблица 7. Разпределение на средствата, предоставени на управляващите органи на пристанищната инфраструктура по страни, в евро

Страни	2014	2015	2016	2017	Общо	Дял
France	155.761.026	539.880	0	0	156.300.906	18%
Poland	13.238.184	118.713.559	477.870	19.914.950	152.344.563	18%

Programme: Infra
 Remania-Bulg.
 PRO-ETC Code: 15.1.1.04;
 FLC request №: 3
 Sum value:

Страни	2014	2015	2016	2017	Общо	Дял
Croatia	30.222.600	32.841.238	35.205.931	0	98.269.768	11%
Spain	72.871.645	7.424.352	647.500	2.169.444	83.112.941	10%
Italy	18.956.743	5.380.450	1.415.650	39.546.444	65.299.287	8%
Netherlands	59.892.118	0	321.065	0	60.213.183	7%
UK	44.368.443	0	0	0	44.368.443	5%
Ireland	38.518.056	0	0	4.477.600	42.995.656	5%
Sweden	22.412.874	0	8.699.685	10.388.333	41.500.893	4%
Finland	17.925.000	0	8.742.500	6.720.000	33.387.500	2%
Slovenia	13.655.743	1.743.533	0	0	15.399.276	2%
Estonia	14.650.000	0	0	0	14.650.000	1%
Germany	8.692.050	0	2.410.685	0	11.102.735	1%
Romania	0	10.791.706	0	0	10.791.706	1%
Greece	0	5.308.783	1.415.650	0	6.724.433	1%
Portugal	4.123.485	2.322.672	0	0	6.446.157	1%
Lithuania	5.097.621	0	0	0	5.097.621	0,4%
Denmark	1.452.070	0	1.890.000	0	3.342.070	0,4%
Cyprus	2.675.743	0	441.920	0	3.117.663	0,3%
Bulgaria	0	2.859.330	0	0	2.859.330	0,3%
Malta	0	0	2.857.887	0	2.857.887	0,3%
Belgium	0	0	321.065	0	321.065	0,04%
Latvia	0	0	0	0	0	0
TOTAL	524.515.415	187.927.519	64.849.423	83.218.789	860.503.083	

Източник: Анализ, базиран на данните на INEA и публично достъпна информация.

Органите за управление на пристанищата от България и Румъния имат по-висок процент на съфинансиране (85%) от КФ в поканите за МСЕ.

Може да се отбележи, че разпределението на безвъзмездните средства по страни е доста неравномерно и някои пристанища са получили голям дял от финансирането, докато в други страни с големи пристанища финансирането, отпуснато на управлението на пристанищата тялото е много ограничено. Това може да е частично свързано с

Programme: Interreg v. 2
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request №: 3

Sum value: _____

различията в управлението на пристанищата, тъй като някои органи за управление на пристанищата са отговорни за по-голям обем от инвестиции в пристанищната инфраструктура, отколкото други - и по този начин е по-вероятно да кандидатстват и получават безвъзмездни средства.

Таблица 8. Брой на успешните проекти по страни

Страна	2014	2015	2016	2017	Общо проекти
Italy	4	2	1	4	11
Spain	3	4	1	2	10
France	9	1	0	0	10
Sweden	5	0	3	2	10
Poland	3	3	1	2	9
Croatia	1	3	3	0	7
Ireland	4	0	0	2	6
Finland	2	0	2	2	6
Portugal	3	1	0	0	4
UK	3	0	0	0	3
Slovenia	2	1	0	0	3
Greece	0	2	1	0	3
Cyprus	1	0	1	0	2
Denmark	1	0	1	0	2
Germany	1	0	1	0	2
Estonia	1	0	0	0	1
Lithuania	1	0	0	0	1
Romania	0	1	0	0	1
Bulgaria	0	1	0	0	1
Malta	0	0	1	0	1
Netherlands	1	0	1	0	2
Belgium	0	0	1	0	1

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request No: 3

Sum value:

Latvia	0	0	0	0	0
--------	---	---	---	---	---

Източник: Анализ на базата на данните на INEA и публично достъпна информация.

От анализа на резултатите от предишни покани могат да се направят следните изводи. Първо, органите за управление на пристанищата, които въпреки че имат значителни инвестиционни нужди, получават само 4% от наличните средства за финансиране от МСЕ между 2014 г. и 2017 г. Органите за управление на пристанищата кандидатстват за финансиране предимно за проекти за морски транспорт, но също така търсят финансиране за железопътни, шосейни, вътрешни водни пътища и мултимодални проекти.

Второ, разпределението на безвъзмездните средства за органите за управление на пристанищата е неравномерно във времето и между държавите-членки. 61% от финансирането, предоставено на пристанищните власти, е отпуснато още през 2014 г., като достига до 83% през 2015 г. Финансирането през 2016 г. и 2017 г. представлява само 17% от финансирането, отпуснато на пристанищните власти между 2014 г. и 2017 г. Шест страни съсредоточават 72% от финансирането, предоставено на пристанищните власти между 2014 и 2017 г. Докато в някои случаи финансирането е разпределено между редица проекти, в други случаи няколко големи проекта получават голям дял от общото финансиране на пристанищните власти.

България и Румъния имат скромно участие в използването на възможностите на МСЕ. През анализирания период в двете страни е изпълнен само по един проект. Стойността му в Румъния е 10,8 млн. евро, а в България – 2,9 млн. евро, което представлява незначителна част от общия усвоен бюджет на механизма.

2. Състояние на навигационната система в трансграничния регион Румъния-България

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Навигацията по р. Дунав трябва да се разбира като система от неразривно взаимосвързани отделни елементи. Тези елементи са водите на река Дунав, плавателните съдове и техните товари (видовете стоки), пристанищата като центрове, които свързват вътрешната навигация с видовете транспорт на пътищата и железопътния транспорт, речните информационни услуги (RIS) заедно с правната и политическата рамка. Потенциалът на корабоплаването по река Дунав може да бъде напълно реализиран, само когато се постигне взаимодействие на всички тези елементи.

2.1. Инфраструктура за предоставяне на речни информационни услуги в България

Речни информационни системи²⁷

Речните информационни системи (РИС) са навигационни системи, обслужващи кораби и институции, отговорни за управление на трафика, поддържане на плавателния път, сигурността на корабоплаването, опазване на околната среда и др. Традиционната досегашна комуникация между корабите и различните брегови служби, обслужващи корабоплаването се е осъществявала чрез радиовръзка, телефония, зрительно наблюдение и други методи. РИС е среда, в която може да бъде осъществявана съвременна електронна навигация, което е практика в морския транспорт. Предвид разгледаните комуникационни приложения, чрез които функционира системата от речни информационни услуги, може да се определи, че те имат съществено значение както за екипажите на корабите, изразяващо се в безопасно извършване на превозите, така и за транспортните и пристанищни оператори, при които важноста се свежда до намаляване на размера на променливите разходи и подобряване на преработвателната и пропускателна способност на пристанищата.

Системата БУЛРИС²⁸

Системите за наблюдение на трафика, които се интегрират в БУЛРИС, предоставят в реално време информация както на бреговите служби, така и необходимите данни за

²⁷ <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>,

²⁸ <http://www.bulris.bg/project-bulris/system-bulris>,

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

безопасно плаване на самите кораби: АИС данни, радарна картина и видео наблюдение с опция за термо картина.

- Актуални данни за фарватера (водния път) - вътрешни електронни навигационни карти, интернет приложения за известия до корабните водачи, радарни системи по маршрута, планиране на плаванията;
- Информация за действащото законодателство – режим на корабоплаване на територията на всяка от страните;
- Опасности по водния път/сигнали за бедствия;
- Информация за транспорт и логистика дата на пристигане, вид на товар, свободни обеми на плавателното средство и пр.;
- Трафик контрол - гарантира безопасност и сигурност на плаването и доставките. Осигурява електронни доклади от корабите, наблюдение и проследяване на корабите, автоматично разпознаване (AIS).

С Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България (изменена през 2014 г.) в българското законодателство се транспонират изискванията на Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. за хармонизиране на речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на общността.

Директива 2005/44/ЕО определя задължението за внедряване на четири основни РИС ключови технологии:

- Визуализация на електронни карти – Inland ECDIS;
- Електронно корабно докладване – ERI;
- Съобщения до корабоплавателите – NtS;
- Система за локализиране и проследяване на кораби – VTT;
- Специални елементи на системата са Hull Data Base и RIS Index.

В допълнение в Директивата се посочва, че държавите-членки трябва да отговарят на набор от изисквания за минимално количество данни, т.е. всички данни относно

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

навигацията и планирането на пътуването по вътрешните водни пътища. Тези данни се предоставят в достъпен електронен формат и съдържат най-малко:

- Ос на фарватера с индикация на километрите;
- Ограничения за корабите или съставите от гледна точка на дължина, широчина, водоизместимост и височина;
- Работно време на ограничителните структури, по-специално на шлюзовете и мостовете;
- Местоположение на пристанищата и претоварните площадки;
- Референтни данни за датчиците за ниво на водата, свързани с корабоплаването.

Елементи на системата

Всички елементи на БУЛРИС са напълно съвместими с аналогичните системи в другите страни по река Дунав в изпълнение на Директива 2005/44/ЕС.

Известия до корабоплавателите (Notices to Skippers –NtSNtS)

Известия до корабоплавателите е част от системата БУЛРИС. Известията са ключова РИС технология, която е стандартизирана и се предоставя на 12 различни езика. Предоставяните съобщения са свързани с известия от отговорните институции във връзка със забрани, ограничения и особености за реката или участък от нея, поддържане на фарватера, информация за трафика, хидрографска информация, атмосферни условия, ниво на водата, ледоход. Автоматичното събиране на информация от пегели и метеостанции спестява време, човешки труд и грешки.

Подсистемата „Известията до корабоплавателите“ е свързана с подобни системи в други държави и предоставя търсене и показване на съобщения за съответните части на р. Дунав и други речни канали. Адресът на подсистемата <http://nts.bulris.bg>

Електронно докладване (ERI)

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
PLC request No: <u>3</u>
PLC value: _____

Друга ключова технология за РИС услугите е Електронното докладване – ERI. Чрез него се получава стратегическа информация за трафика, управление на трафика, съдействие за предотвратяване на бедствени ситуации, статистически данни, такси свързани с водните пътища и пристанищни такси, логистика.

БУЛРИС поддържа:

- Уеб базирано приложение за въвеждане на Електронни доклади за регистрирани потребители;
- Интерфейси към външни приложения за ERI;

Електронните доклади могат да се попълват и изпращат както от капитана, така и от агентираща фирма.

Разпоредбите на Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България създават съответствие с изискванията на Регламент за изпълнение (ЕС) № 689/2012 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 909/2013. Капитаните и екипажът трябва преди да навлязат в акваторията на дадено пристанище и при спазване на процедурата, предвидена в чл. 14, ал.1 и 2, да информират инспекторите на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за своите намерения чрез електронен доклад (ERI) или чрез радио-телефонна връзка на обявения канал за информация и навигация, като съобщят името, флага на кораба, брой кораби, размера и максималното газене на състава, скоростта и посоката на плаване и за наличие на опасни товари - по вид, клас и количества.

ERI системата е достъпна през интернет на следния адрес: <http://eri.bulris.bg> и съдържа следните услуги и стандарти за работа:

- Международния обмен на данни трансгранично;
- Уеб услуги R2D2;
- ERINOT XML базирани ERINOT XSD, версия 1.2g.

Визуализация на корабния трафик (VTT)

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: <u>3</u>
Sum value: _____

Във връзка с изискванията на Директива 2005/44/ЕС за разгръщане и прилагане на хармонизирани речни информационни услуги и системи, визуализацията на корабния трафик се осъществява посредством интернет-базирания софтуер <http://vtt.bulris.bg>, който предоставя следната информация и услуги за корабоплаването:

- Актуални данни за фарватера (водния път);
- Разположение на речни и брегови знаци;
- Опасности по водния път;
- Сигнали за бедствия;
- Информация за транспорта и логистиката.

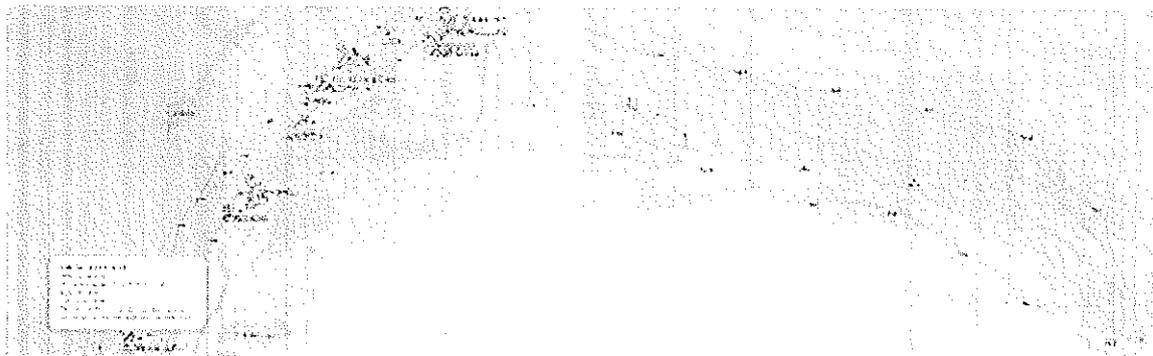
Web графичният потребителски интерфейс е интерфейс на потребителите на АИС подсистемата. AIS Web сървър е разработен да доставя на потребителя данните, налични в АИС подсистемата. Картите използвани в AIS Web сървъра отговарят на стандарта S-57 Inland ENC и могат да бъдат актуализирани.

Програмата предлага обединение на данните от множество сензори и ги наслагва и изобразява върху електронни карти по стандарт S-57. Източниците на информация са радари, AIS базови станции, CCTV камери, УКВ радио станции).

Programme: Interreg V-III Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

82

Схема 8. Визуализация на корабния трафик



VTT km 487 - 499

VTT km 562-568

Национална система за управление на референтни данни (NRDMS)²⁹

РИС индексът на всяка държава описва обектите по водните пътища, като шлюзове, мостове, корабни стоянки и др.

Референтни данни са необходими за създаването на известия до корабните водачи (NtS), съгласно Standard Notices to Skippers Standard Edition 2.0. Данните са интегрирани с ERDMS, като се осигуряват функции за създаване на нови, промяна на съществуващи данни, получаване на променени данни в съответствие с процедурите описани в документа „European RIS Data Management Services“ по проекта PLATINA.

За България РИС индексът се издава от ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“, като задължение от Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Република България и е общодостъпен за всички.

Системата БУЛРИС предоставя актуален национален РИС индекс на българската част от река Дунав. Потребителите могат да го изтеглят във формат на Excel.

²⁹ [http://www.bulris.bg/river-information-services/national-reference-data-management-system\(nrdms\)](http://www.bulris.bg/river-information-services/national-reference-data-management-system(nrdms)), достъпена на 07.07.2017 г.

Programme: Interreg
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value:

Националният РИС портал е интегриран с Националната система за управление на референтни данни - NRDMS, от която се получава актуалната версия на РИС индекс. NRDMS е достъпна на <http://nrdms.bulris.bg>.

Национална система за електронна обработка на документи (Single Window)³⁰

ДП „Пристанищна инфраструктура“ въведе в експлоатация от 15 март 2017 г. системата за електронна обработка на документи при пристигане и отплаване на кораби в/от речните ни пристанища.

Системата „Single Window“ или „Обслужване на едно гише“ позволява стандартизирана информация и документи да се подават електронно, а не на хартиен носител, в една единствена входяща точка. Системата е в съответствие с Директива 2010/65/ЕС на ЕП и на Съвета от 20.10.2010 г. относно даване на сведения за кораби, пристигащи и напускащи пристанищата на държавите-членки, на Постановление № 242 от 04.08.2014 г. за изменение и допълнение на Наредбата за предоставяне на речни информационни услуги по вътрешните водни пътища на Р. България, приета с Постановление № 329 на Министерския съвет от 2007 г. (ДВ, бр. 3 от 2008 г.), чл. 9, ал. 1 и на Наредбата.

2.2. Изграждане на речна информационна система в Румъния

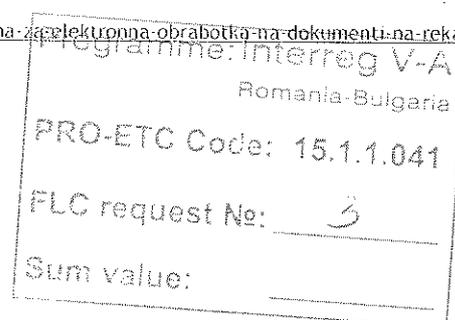
В изпълнение ангажиментите на страната по Директива 2005/44/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 7 септември 2005 г. за хармонизиране на речни информационни услуги (RIS) по вътрешните водни пътища на общността е в процес на изпълнение проект за изграждане на система наблюдение на трафика RoRIS³¹.

Речната информационна система в Румъния (RoRIS) е комплексна система за наблюдение и управление на трафика на кораби в румънския сектор на река Дунав. Системата е в съответствие със стандартите на Директива 2005/44 / ЕО, влязла в сила на 20 октомври 2005 г.

Общите цели на румънските RIS на Дунав са:

³⁰ [http://www.bulris.bg/river-information-services/sistema-za-elektronna-obrabotka-na-dokumenti-na-reka-\(single-window\)](http://www.bulris.bg/river-information-services/sistema-za-elektronna-obrabotka-na-dokumenti-na-reka-(single-window)), достъпна на 07.07.2017 г.

³¹ <http://www.roris.ro/portal/prezentare-ris/sistem-ris.aspx>



- подобряване на безопасността на корабоплаването по реката и ефективността на вътрешния трафик;
- да се минимизират морските инциденти, да се намалят замърсяващите емисии и опасностите за околната среда;
- да се увеличи максимално ефективният капацитет на водните пътища и капацитетът на пренасяне на плавателните съдове;
- да осигури ефективно използване на пристанищата и терминалите;
- да се постигне максимална сигурност на пътниците, екипажа, корабите и товарите.

Системата е организирана в съответствие с организационната структура на румънската Военноморска служба. Седалището ѝ се намира в Констанца. На регионално ниво службата има офиси в Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Galatzi, Tulcea и Sulina.

Целта на проекта е да се разработи информационна система за цялата дължина на Дунав, която следва напълно да съответства на Европейската директива 2005/44 / ЕО (Директива RIS). Също така, фаза II ще се свърже със сходни системи в Австрия, Унгария, Словакия, България и Сърбия.

Проектът е част от TEN - Т или приоритетна ос 3, Ключова област на интервенция 3.2 "Подобряване на безопасността във всички видове транспорт", насочени към осигуряване на европейските стандарти за безопасност и сигурност в корабоплаването, както и за подобряване на информационната система Управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) и предоставяне на речни информационни услуги по румънските водни пътища.

Окръзите, които са обхванати са: Констанца, Тулча, Галац, Браила, Кълъраш, Яломица, Гюргево, Телеорман, Долж, Олт, Мехединци, Караш - Северин.

Финансиране на системата се осигурява от държавни субсидии, чрез УО в рамките на Секторна оперативна програма - Транспорт, Приоритетна ос 3 - Модернизация на транспортния сектор, за да се защити околната среда, човешкото здраве и безопасността на пътниците.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

Договорът за финансиране на проекта е подписан на 29.10.2009 г. с обща стойност а 49,989,094 леи, от които общата допустима стойност е 42,007,642 леи.

Цели на проекта:

Системите за RIS имат три основни цели:

- транспортът трябва да е безопасен (включва минимизиране на броя на произшествията и инцидентите по време на пътуването);
- транспорт трябва да бъде ефективен (максимално увеличение на капацитета за ефективен воден транспорт, увеличаване на товароносимостта на съдовете, намаляване на времето за пътуване, намаляване на разходите за транспорт, намаляване на разхода на гориво, намаляване усилията на потребителите за работа с RIS, предоставяне на ефективни връзки и икономически режими на транспорт, ефективност на работата в пристанища и терминали);
- транспортът трябва да опазва околната среда (да намали опасността за околната среда и да намали замърсяването, дължащо се на аварии, незаконни действия и нормални операции).

Тези цели са подсилени от факта, че предоставяните от РИС системи услуги ще трябва да бъдат надеждни, ефективни и съобразени със закона.

Специфични цели за проекта:

- осигуряване на управленски и информационни услуги за трафика на кораби RIS вътрешни водни пътища, съобразени с изискванията на Директива RIS EC / 44/2005 и свързаните с тях регламенти;
- увеличаване на трафика на хора и товари по вътрешните водни чрез намаляване на отрицателните външни фактори от транспортирането по реката поради намаления брой произшествия и инциденти, което намалява времето за пътуване и разходи.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Създаването на единно пространство на транспорта по вътрешните водни пътища, като предоставя за хармонизация на европейско равнище и постигане на взаимно свързване на националните RIS центрове.

Проектът RORIS II попада в приоритетна ос 3, KAI 3.2, която има за цел "по-безопасно корабоплаване чрез подобряване на системата за управление на движението на кораби и чрез речни информационни услуги по румънските водни пътища". Понастоящем Румънската военноморска служба реализира RORIS II.

Целите на проекта RORIS II RIS приведени в съответствие с изискванията на Директива на ЕО / 44/2005 на Европейския парламент и на специалните регламенти на Европейската комисия по тази директива, са:

- повишаване на безопасността на транспорта чрез увеличаване на дължината на водните пътища с автоматична идентификация и локализация; увеличаване броя на заявленията за поддръжка за RIS услуги;
- повишаване на ефективността на транспорта чрез увеличаване на броя на стационарните станции за идентификация и идентификация на корабите; увеличаване на броя на VHF радиостанции, които комуникират с кораби.

Архитектурата на системата RoRIS II

Една от основните задачи на проекта е да се осигури оперативната съвместимост и оперативната хармонизация на системите, които са част от концепцията за RIS, като се разработи архитектура на системата, основана на Директива 2005/44 / ЕО и резултатите от европейските проекти за научноизследователска и развойна дейност (IRIS I, IRIS II, ГИС Форум, Платина и др.).

Системата RoRIS има йерархична функционална структура, изградена на следните нива:

- Местно ниво - локални центрове - да осигури първоначалното събиране на данни от сензори, получаване на данни от различни потребители, пренос на данни на различни потребители и предаване на данни към следващото ниво на регионално равнище;

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041 87
FLC request №: 3
Sum value: _____

- Регионално ниво - Регионални центрове - получава местни данни, филтрира дублиращи се данни, предава данни на национално ниво, осигурява регионална координация и установява връзки между регионалните центрове;
- Национално ниво - национален център, който събира данни на регионално ниво, осигурява координацията на цялата система, обменя информация с други организации, осигурява външни интерфейси за други приложения;
- Терминали в Министерството на транспорта.

Системата RORIS II разработва сензорна мрежа на AIS (автоматична идентификация), радари и видеонаблюдение. Концепцията и структурата на мрежата за комуникационна поддръжка е напълно предефинирана чрез цифрово прехвърляне на цялата информация (включително гласови съобщения) в IP технологията (Интернет протокол). Цялата информация се предава директно или чрез радиоточки, предназначени за сензори, към комуникационни възли в местни, регионални и централни станции. Съобщаването на информация между всички тези комуникационни възли се осъществява чрез външен доставчик на телекомуникационни услуги.

Компоненти на системата RORIS II

Използваните в системата сензори са Радари, AIS, CCTV.

AIS мрежата

Новата система RoRIS има за цел да разшири съществуващите AIS услуги, за да покрие възможно най-пълно р. Дунав.

Системата ще бъде структурирана на три нива: базови станции на местно ниво или изолирани точки по река Дунав; четири регионални центъра в Дробета Търну Северин, Гюргево, Галати, Тулча; национален център в Констанца.

Радарен датчик

Целта на радарното оборудване е да наблюдава и контролира трафика 24 часа/7 дни в зоните, където ще бъдат разположени сензорите. Радарни сензори ще бъдат поставени

Programme: Interreg V/A	
Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code: 15.1.1.041	88
FLC request No: 3	
Sum value:	

в на следните места: Молдова Веке, Оршо̀ва, Дробета Турну Северин, Гюргево, Олтеница, Кълъраш, Черна вода, Браила, Галац Galati - Grindu, Galati - Излъчване Прут, Тулча и Сулина.

Датчик за дневно и нощно видео

Видео сензорите ще позволят наблюдение на областите, представляващи интерес за дневни и нощни условия на разстояния от 30 до 4000 метра. Места, където ще бъдат инсталирани видео сензори са: Молдова Веке, Оршо̀ва, Дробета Турну Северин, Калафат, Гюргево, Кълъраш, Черна вода, Браила, Галац, Галац - Grindu, Галац - Окапването Прут, Тулча, Сулина.

Метео станции

Метеорологичните станции ще бъдат инсталирани на всяко място, където има ECDIS операторска конзола. В рамките на регионалните центрове ще бъде инсталирана единна метеорологична станция, чиято информация ще бъде показана на двама оператори: местни и регионални. Метеорологичните станции ще бъдат оборудвани със сензори за вятър (посока и скорост), температура на въздуха (градуси Целзий) и видимост (MOR).

Приложението за управление на работния плот за управление на речните басейни на ECDIS

Приложението ECDIS е неразделна част от сърцевината на цялата система, интегрирайки информацията от всички системни сензори.

Гласова комуникационна мрежа на VHF

Мрежата за радиомрежи VHF поддържа много от услугите на RIS, които се използват за:

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

- Информационни услуги по водни пътища относно временни препятствия на навигационни пътища; неизправности в оборудването за навигационно подпомагане; краткосрочни промени в работното време за шлюзове и мостове; навигационни ограничения поради наводнения и замръзване; сегашното и бъдещото ниво на водата в критичните точки; услуги за подпомагане при бедствия (координиране на помощта за патрулни кораби, информация за инциденти, информация за патрулни кораби, полицейски кораби и специални интервенции и др.);
- Услуги за мобилно заключване и управление на мостове;
- Услуги за планиране на пътувания; услуги за подкрепа за прилагане на закони и правила в следните аспекти: управление на граничния пункт, спазване на изискванията за безопасност на движението и спазване на изискванията за опазване на околната среда.

Комуникационната система за плавателни съдове съгласно Регламента за радиосъобщенията за Дунав ще има две функционални нива:

- Локалното ниво - корабите могат да общуват помежду си и с местния оператор на RIS; комуникацията с корабите ще се осъществява от операторите на местния център в зоната на покритие на този център.
- Регионално ниво - Регионалният оператор на RIS може да комуникира с всеки кораб в своята юрисдикция.

За гласовата система VHF ще има четири регионални центъра, всеки от които има един брой местни центрове в подчинение. Четирите регионални центъра са: Тулча, Галати, Гюргево и Дробета Търну Северин. Подобна система ще бъде инсталирана в VTMISS до канала Дунав-Черно море. Всеки от четирите регионални центъра работи независимо от другите три.

Услуги, предоставяни от системата RORIS II

Приложения за услуги за поддръжка на RIS:

Programme: Interreg V-A	
Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code:	15.1.1.041
FLC request No:	3
Sum value:	

- електронно отчитане на пътуванията;
- съвети на морските лица;
- статистика за трафика на корабите;
- приложение за регистрация / проследяване на кораби - е гъвкав и бърз инструмент, който осигурява общ преглед на корабите с флаг на Румъния и тяхното развитие във времето по отношение на техническите характеристики и правния статут;
- приложение / лична навигационна база данни - разработва компютъризирана работна среда в областта на електронното управление и архивиране на документи, като предоставя солидна платформа за управление и архивиране на документи и записи;
- приложение за база данни на база данни на корпуса;
- услуги за подпомагане при бедствия;
- заявката за плавателен съд за опасни товари.

Интерфейс с други системи / институции

Интерфейс за предаване на данни на Гранична полиция

Ще бъде направена връзка между RoRIS и системата за наблюдение на границите на река Дунав на едно място, а именно между Централната служба RoRIS и Регионалната дирекция "Гранична полиция" Констанца.

В рамките на RoRIS ще бъде създаден интерфейс, който да осигури предаването на следните данни:

- данни за проследяване и местоположение
- кораби в реално време (AIS и радари);
- списъци на пътниците и екипажа;
- информация за товара;
- опасни стоки
- статистически данни и анализи;
- сензорна информация: радар, AIS;

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

- друга информация от ръководството на ANR;
- база данни за корабна информация, собственици и др.
- базата данни на морските лица.

В RoRIS има създадена отделна потребителска категория за „Долна администрация на река Дунав“ – Галац (AFDJ) където институцията предоставя публично данни за нивото на р-Дунав, прогноза за следващите 2 дни по локации, минимални дълбочини по сектори, както и хидрометеорологически бюлетин³². По настоящем информация за нивото на р. Дунав се предоставя от AFDJ и на страницата на институцията Долна администрация на река Дунав“ – Галац³³ на основание на член 23 от "Конвенция за режима на корабоплаването по река Дунав", подписана в Белград на 18 август 1948 г. и съдържаща основните разпоредби относно корабоплаването по реката.

През 2010 г. Дунавската комисия е издала „*Специални правила за навигация за сектора на река Дунав, разположени между река Сулина и пристанище Браила (км 175)*“. Тези "Специални правила за навигация" се прилагат за Долен Дунав от Браила (175 км) до река Сулина и са задължителни за всички капитани на плавателни съдове, без значение от флага, под който плават в сектора на Долен Дунав Между Браила (км 175) и Сулина рейд. Заедно с това плавателни съдове са длъжни да имат светлините и сигналите, предвидени от "Международните правила за предпазване от сблъсъци в море".

Навигационно оборудване на вътрешните водни пътища

Вътрешни водни пътища са всички реки, езера, водохранилища и канали, по които може да плават кораби. По тях корабоплаване се допуска не по цялата ширина, а само по най-голямата дълбочина на водното пространство, което е подготвено за корабоплаване и е обозначено с навигационни знаци.

³² <http://www.roris.ro/portal/cale-navigabila.aspx>

³³ <http://www.afdj.ro/en/content/danube-water-level>

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: <u>3</u>
Value: _____

Навигационното оборудване по вътрешните водни пътища служи за създаване на безопасни условия за плаване на корабите по тях. То представлява система от брегови и плаващи навигационни знаци. Те служат за обозначаване на страните на водния път (фарватера) и неговата ос, местата за поворот, котвените стоянки.

Брегово створно оборудване

Когато е необходимо да се окаже оста на дълъг прав участък от водния път (фарватера) или да се насочи кораба (състава) по точно определен път, се използват створни знаци. Те са линейни (осеви) и ограждащи.

Линейните навигационни створове се състоят от два знака преден и заден с еднаква форма, разположени един зад друг като предния знак има по – малка височина от задния, и се явяват продължение на оста на корабоплавателния път.

Румънската военноморска служба (Romanian Naval Authority) е специализираният технически орган, подчинен на Министерството на транспорта и инфраструктурата, чрез който Министерството изпълнява своята функция като държавен орган в областта на безопасността на корабоплаването.

Основните задачи на румънската Военноморска служба относно безопасността на корабоплаването и опазване на околната среда са следните:

- инспекция, контрол и наблюдение на корабоплаването в румънските морски води и вътрешните водни пътища;
- изпълнение на задълженията, поети от международните споразумения и конвенции от Румъния;
- представлява румънското правителство в рамките на международните организации в областта на морския транспорт;
- съблюдава прилагането на правилата, разпоредбите и международните конвенции на Европейския съюз в румънското законодателство;
- разработва, утвърждава и представя проекти на закони и задължителни норми за одобрение от Министерството на транспорта и инфраструктурата;

Program for Transport V-A	
Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code:	15.1.1.041
FLC request No:	3
Sum value:	

- осъществява държавен пристанищен контрол;
- координиране на дейностите за предотвратяване и реагиране на замърсявания в румънските плавателни води и на действията, които трябва да се предприемат в случай на навигационни аварии и жертви;
- защита на водите от замърсяване от кораби;
- санкциониране на нарушенията и разследване на замърсяването и навигационни аварии;
- техническо наблюдение и сертифициране на морски и вътрешноводен плавателен съд, офшорни сондажи или други военно оборудване, плаващи под румънски флаг;
- надзор на съответствието на румънските военноморски превози с разпоредбите на ISM Code и ISPS Code.

Румънската военноморска служба е определена и за изпълнение на предвидените задължения с Директива 2002/59 / ЕО (Директива VTMISS), Директива 2000/59 / ЕО (Управление на отпадъците от кораби и пристанищни приемни съоръжения) и Директива 2005/44 / ЕО (Директива RIS). Поради това през последните години бяха инициирани VTMISS, RoRIS, AIS, SafeSafeNet, CleanSeaNet, LRIT и други услуги и системи, свързани с безопасността на корабоплаването, околната среда, пътниците, корабите и товарите в морските и вътрешните водни пътища.

2.3. Отговорни институции за осигуряване на навигационна безопасност в България

Корабоплавателният път в участъка на р. Дунав от километър 845,650 до километър 374,100 се поддържа от компетентните български и румънски органи в съответствие с предвиденото в споразумение между правителствата на двете страни.

Навигационното осигуряване на корабоплаването във вътрешните водни пътища на Република България, с изключение на корабоплавателния път, се извършва от Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура". Корабоплаването в българския

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

- изпълнява проекти по поддържане и подобряване на условията за корабоплаване по р. Дунав;
- участва в локализиране и ликвидиране на замърсявания от корабоплавателна дейност в общия българо-румънски участък на реката;
- издава краткосрочни прогнози за водните нива и ледовите явления по реката в общия българо-румънски участък;
- издава схеми за добив на наносни отложения и за депониране на такива в коритото на река Дунав;
- предоставя необходимата информация за нуждите на българската речна информационна система;
- извършва мониторинг на количеството на водите на река Дунав.

За да осигури безопасността и сигурността на корабоплаването по река Дунав, Агенцията извършва следните мероприятия:

- непрекъснато наблюдение на състоянието на речното русло;
- своевременно отстраняване и възстановяване на авариралите навигационни знаци и поддържане на корабоплавателния път в съответствие с изискванията и препоръките на Дунавската комисия;
- осигуряване на оперативна информация за габаритите на корабоплавателния път;
- извършване на корекции по фарватера;
- поддържане на действаща навигационно-пътева обстановка в българския участък на река Дунав;
- изготвяне на водни снимки на рисковите за корабоплаване участъци с ехолотни галсове;
- издаване на бюлетин за навигационно-пътевата обстановка, известия до корабоплавателите и ежедневно излъчване на "Хидрометеорологичен бюлетин";
- извършване хидрографни измервания в критичните за корабоплаването участъци и за сигурността на моста Русе - ~~Гюргево~~;

Programme: Interreg V-A	
Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code:	15.1.1.041
FLC request No:	3
Sum value:	

- непрекъснато следене на хидроморфоложките изменения, оповестяване на критичните за корабоплаването участъци (речни прагове) и предприемане на съответните мерки;
- измервания на водни количества с доплерова технология;
- ежедневно разпространяване на прогнози за водните нива за хидрометеорологични станции Русе и Силистра;
- извършване на метеорологични, климатични и синоптични наблюдения;
- издаване на разрешителни за ползване на воден обект за изземване на наносни отложения от река Дунав;
- поддържане на условия за своевременно локализиране и ликвидиране на евентуални нефтени разливи;
- създаване на оптимална организация за своевременно прогнозиране характера и последствията при възникване на бедствия, аварии и катастрофи.

Измененията в навигационната обстановка и специалните временни предписания за осигуряване безопасността на корабоплаването по вътрешните водни пътища се оповестяват в "Известия до корабоводителите" на електронната страница на българската система за речни информационни услуги <http://nts.bulris.bg/>. Водачите на кораби и състави са длъжни да спазват оповестените в "Известия до корабоводителите" габарити на водния път и да не преминават през критичните участъци с газене, което надвишава обявеното.

Условията и редът за плаването и граничния режим във вътрешните морски води, в териториалното море и във вътрешните водни пътища на Република България на български и чуждестранни яхти, лодки и други плавателни средства за спорт, туризъм и развлечение, както и извършването на водноатракционни услуги с тях се определят с Наредба на Министерски съвет на РБ /приета с ПМС No 293 от 07.12.2009 г. и Обн. - ДВ, бр. 99 от 15.12.2009 г./.

През февруари 2018 г. в Русе България и Румъния подписаха Споразумение за условията и реда за извършване на съвместни проверки на плавателни съдове по вътрешните водни пътища в българо-румънския участък на река Дунав.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Документът е резултат от изпълнението на дейности по проект „Разработване на обща база данни и правна рамка за корабни проверки, извършвани в общия българо-румънски участък на р. Дунав чрез интерфейс към националната речна информационна система (RIS)“ – DANRISS, финансиран по Програмата за трансгранично сътрудничество ИНТЕРРЕГ V-A Румъния-България 2014-2020 г (кратко описание е направено по-долу в настоящото изложение).

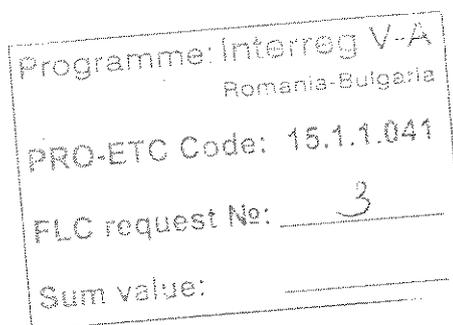
С подписването на Споразумението България изпълнява изискванията, разписани в чл. 17 от Директива на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2006 година за установяване на техническите изисквания за плавателни съдове по вътрешни водни пътища и за отмяна на Директива 82/714/ЕИО (2006/87/ЕО) на Съвета.

2.4. Отговорни институции за подобряване на навигационната безопасност в Румъния

От румънска страна „Долна администрация на река Дунав“ – Галац³⁴ (AFDJ) функционира като автономен държавен контрол и е органът за водните пътища за румънския сектор на река Дунав от граничната линия - км 1 075 до устието на реката в Черно море, клон Сулина, река Сулина. Те включват корабоплавателните клонове на Дунав, Борча, Бала, Мачин, Валциу, Калея, клон Килиа със своите вторични клонове, канал Сфанту Гьорге с ретификационните канали и вторичните клонове на канала Сулина, наречен Старият Дунав.

Основна функция на AFDJ е осигуряването на корабоплавателни условия на Дунав чрез драгиращи работи, топохидрографско проучване, брегова и плавателна сигнализация, пилотиране на морския Дунавски сектор между Сулина крайбрежие и Браила и в морските пристанища на река Дунав, специален транспорт по река и морски Дунав, вътрешно и международно преместване, както и изпълнение на задълженията на румънската държава съгласно международните конвенции и споразумения, по които Румъния е част, които са му поверени от Министерството на транспорта, в съответствие с HGR 492/2003.

³⁴ <http://www.afdj.ro/en>



Основните задачи, изпълнявани от администрацията са следните:

- обезпечаване на дълбочината на навигация чрез драгиране по поддръжката;
- извършване на топохидрографски изследвания за наблюдаване и наблюдение на морфологичната обстановка, натоварването на слоевете на река Дунав, особено в критичните точки, измервания на потока и алувиума и измервания на текущата скорост;
- съставяне или консултиране на завършването на ремонтни и поддържащи работи за банкова защита и специални хидротехнически работи с цел подобряване на условията на корабоплаване;
- извършване на проучвания, драгиране и преместване на препятствия в пристанищни басейни и места за експлоатация при поискване от страна на пристанищните администрации на договорна основа;
- извършване на крайбрежна и плавателна сигнализация;
- насочване на навигацията на трудни сегменти чрез семафори и наблюдателни станции;
- разработване на предложения за специални правила за корабоплаване за река Дунав и за морския сектор и представянето им за одобрение от компетентните органи;
- събиране и обработка на хидрометеорологични данни, изготвяне на прогнози за равнището на изменение на водите на река Дунав в румънския сектор;
- дневни данни за препращане на хидрометеорологичния бюлетин на река Дунав на радиостанция "Румъния Actualitati";
- редактиране и разпространение на хидрометеорологичния бюлетин за Дунав с хидрологични данни, метеорологични данни, минимални навигационни дълбочини, общи габарити и други препоръки за трудни навигационни сектори;
- изготвяне и разпространение на нотификации на навигаторите;
- одобряване на строителни работи по плавателни пътища и работи по преминаване и пресичане на река Дунав;
- предоставяне на необходимата информация на Дунавската комисия за изготвяне на Големия работен план на екипа на Дунав;

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

- изготвяне на навигационни карти за румънския сектор на река Дунав;
- участие в Дунавската комисия и други международни органи, пазари и изложби;
- координиране на дейността на икономическите агенти, които се интересуват от прекъсването на лед на Дунав;
- предоставяне на услуги и наемане - на договорна база - на разположение на румънски или чуждестранни юридически лица;
- извършване на морския пилотаж на кораби в Дунав, от Сулина бар - сектор Браила Според членове 31, 32 и 33 от Конвенцията за корабоплаването по река Дунав режим подписан в Белград през 1948 г., както и на други юридически наредби са в сила;
- изпълнението на задълженията на Румъния, произтичащи от международните конвенции и споразумение, по които Румъния е страна, в съответствие със закона;
- извършване на редакционни и печатни дейности;
- разглежда и разрешава ежегодно пилотите и издава пилотни лицензи за морския Дунав;
- одобряване на проучвания и проекти, които ще се извършват в леглото и на платформите за плавателни пътища;
- определяне на тарифи за всички съоръжения и услуги, включени в обекта на дейност;
- надзор върху развитието на строителните работи, които се извършват в леглото и на плавателните пътища;
- одобряване на местата и изпълнението на строителните работи за извличане на баластра от Дунав и неговите притоци;
- одобряване на дейностите по добив на баластра от Дунав и неговите рамена;
- одобряване на работата, извършена в Дунавското легло и вторичните му оръжия за пристанищни инвестиции и други цели, както и зоните за изхвърляне на материала, произтичащи от тази дейност;
- установяване и одобряване на зоните за отвеждане на отпадъците за материалите, получени в резултат на дълбочинни дейности по поддръжката на дългите, котвени зали и докове;

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

- централизиране и систематизиране на данни, свързани с морския трафик, хидрологични и метеорологични данни и др., както и тези, поискани от Дунавската комисия;
- поддържане и ремонт на всички брегове, които са публична собственост и се управляват от администрацията и всички тези, които са административна собственост;
- осигуряване на използването на речна инфраструктура, държавна публична собственост от трети лица, чрез договори за концесия, отдаване под аренда или асоциация, в съответствие с разпоредбите на закона;
- предоставяне на услуги по телекомуникации, радиотелефония, телекс и предаване на данни;
- изработването на годишните и бъдещи програми за основните индекси на поддръжка пас - topohydrographic проучвания, драгиране, поддръжка и ремонт на hidrotechnical конструкции - както и ремонт и модернизация на обществени блага държавна собственост и администрация собственост на стоки;
- договаряне на кредити от банки и други финансови институции с цел постигане на предложените цели;
- сключване на договори за продажба с румънски и чуждестранни икономически агенти, за оборудване, инсталации, материали.

3. Навигационната безопасност в трансграничния регион Румъния-България

3.1. Проблеми на навигационната безопасност в трансграничния регион Румъния-България и тяхното преодоляване чрез съвместни усилия на двете държави

През последните години се изграждат модерни логистични, навигационни и информационни системи за река Дунав, което допринася за подобряване на условията за корабоплаване и намалява риска от инциденти.

Основните проблеми за плаването по река Дунав са незадоволителните параметри на корабоплавателния път, лошите навигационни условия (мъгла, ниските водни нива и други препятствия), неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни стоежи и други причини. Проблемите на навигацията по реката произтичат

Romania-Bulgaria
 PRO-ETC Code: 15.1.1.041
 FLC request No: 3
 Sum value: _____

от ерозията на брегове и острови и оплитняване на определени участъци, което води до намаляване на дълбочините.

Съществуващите хидроложки и климатични условия по протежение на единствения вътрешен воден път на страната – р. Дунав налагат предприемането на мерки за подобряване на навигационните условия и осигуряване на минимална дълбочина от 2,5 м през цялата или по-голямата част от годината, необходима за плаване на кораби до 3 000 т. Вътрешният воден транспорт е от голямо значение и е с неразвит потенциал за крайбрежните страни по река Дунав.

Навигацията по вътрешните водни пътища обаче силно зависи от морфологично-климатични условия на реката и качеството съществуващата инфраструктура. Тези условия са ограничени главно от два фактора: единият е т.нар. затруднения (bottlenecks). Това са райони с недостатъчно добри условия за корабоплаване, напр. поради твърдите скални образувания в реката, които водят до намалена дълбочина на водата. Другият фактор са метеорологичните условия (и в по-дългосрочен план климатът), който най-вече в зависимост от валежите и изпаренията може да доведе в определени сезони до ниски речни нива на водата. Един от основните сезонни фактори, влияещи на безопасността на корабоплаването е зимният режим на корабоплаване по реката. Под зимен режим се разбира характерът на измененията на температурата на водата през зимния период на годината и появата на ледови явления. Причина за образуването на ледови явления е температурата на въздуха. Водната маса взаимодейства с атмосферата и речното корито, като по този начин не осъществява взаимен топлообмен.

В допълнение към тези два природни фактора, законите, които регулират максималния допустим брой баржи, както и изградените инфраструктурни конструкции от отделните държави също ограничават броя на плавателните съдове и скоростта, с която те могат да пътуват.

Изброените по-горе фактори засягат пряко трафика по река Дунав, като закъсненията на плавателните съдове се определят от факта, че трасето в румънско – българския участък по реката е затворено в голям брой дни от годината.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Навигацията се осъществява в съответствие с различни национални и международни законодателни инструменти, които наред с наличната инфраструктура и природни дадености гарантират безопасността на корабоплаването.

За да се повиши икономическата атрактивност на корабоплаването могат да бъдат дефинирани следните основни нужди, свързани с неговата безопасност:

- постоянно поддържане на дълбочина и ширина на фарватера с оглед на непрекъснатостта на наличието на устойчиви и ефективни условия на плаване
- поддържане на Радиус на кривата
- строителство и поддръжка необходимата пристанищна и съпътстваща инфраструктура
- регулиране на ниските води чрез хидравлични конструкции (напр. вълноломи) и драгиране
- изграждане и поддържане на инфраструктура, която трябва да бъде разположена, като се вземат предвид съответните физически и други фактори (например близост до пазара и свързаност към по-широката транспортна мрежа)
- провеждане на системни превантивни мерки относно образуването на ледоход по водния път.

Общата цел на мерките, установени в този анализ, е да се осигурят препоръчителните параметри на фарватера и условията за безопасност при навигация по целия трансграничен район Румъния-България чрез оптимизиране на дейностите по поддръжка на водните пътища. Тази цел е постоянна и всички предприети действия трябва да са в съответствие с нея.

За да се осигури навигационната безопасност и да се увеличи привлекателността на корабоплаването и съответно дела на вътрешния воден транспорт на пазара на транспортни услуги са необходими съгласувани действия от двете страни Румъния и България в две основни направления:

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: <u>3</u>
Sum value: _____

- Да се премахнат / намалят проблемите на корабоплаването по р. Дунав и неговите канали и да се подобри тяхната поддръжка, за да се увеличи проходимостта и скоростта на движение;
- Модернизиране на съоръженията за обработка на товари при конкурентни условия спрямо другите видове транспорт.

Предвидените съвместни действия в Плана за действие, който ще бъде изготвен в рамките на Стратегията за подобряване на безопасността на навигацията в Долен Дунав ще допринесат за повишаване на навигационната безопасност и привлекателността на вътрешния воден транспорт чрез поддържане на дълбочина и ширина на фарватера, поддържане на кривата, регулиране на ниските води подобряване на инфраструктурата включително каналите, а също така и чрез премахване на критичните сектори, които засягат навигацията по река Дунав и каналите на водния път. Това ще доведе до увеличаване на продължителността на годишната експлоатация на река Дунав, намаляване на престоя на корабоплаването и, имплицитно, повишаване на доверието и конкурентоспособността на този транспорт.

Съвместните усилия на Румъния и България за преодоляване на проблемите свързани с навигационната безопасност и инвестициите в подобряване на корабоплаването ще бъдат завършени чрез модернизация на съществуващата инфраструктура в пристанищата, намиращи се в централната TEN-T, като по този начин се осигурява комбинация от фактори, които могат да доведат до увеличаване привлекателността на корабоплаването и до нарастване обема на транспортираните стоки по водата и степента на използване на водните пътища и пристанищата.

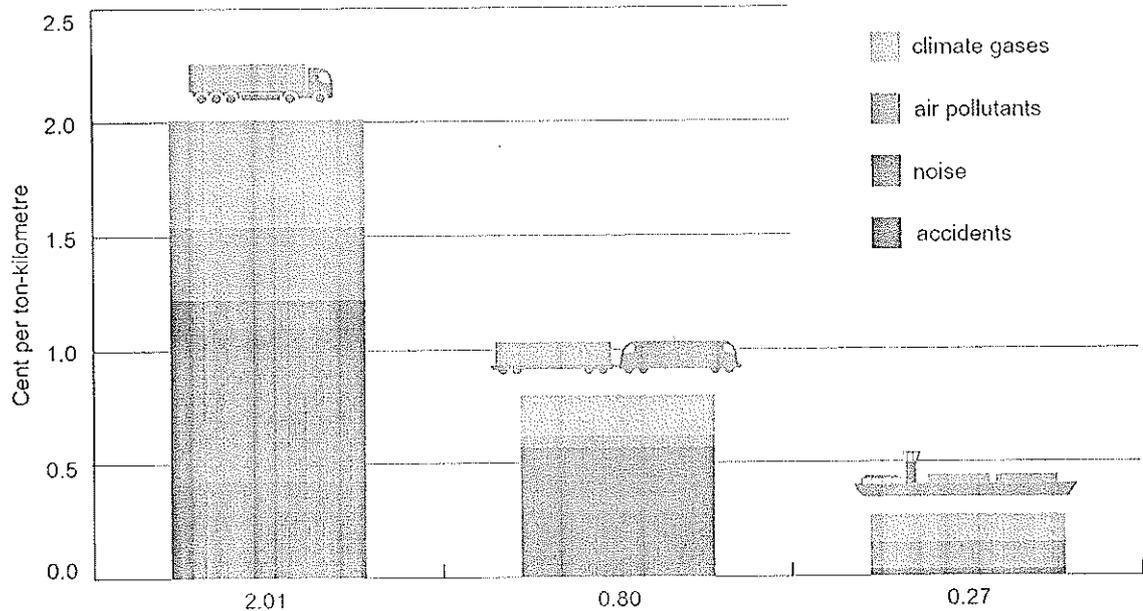
3.2. Произшествия на речния транспорт в трансграничния регион

В сравнение с другите основни видове товарен транспорт – автомобилен и железопътен, речният транспорт е с най-ниски външни разходи (external cost). По данни от 2007 г. тези разходи са 0,27 евроцента, при 0,80 евроцента за железопътния и 2,01 – за автомобилния транспорт. Една част от външните транспортни разходи се дължат на разходите, породени от произшествия по време на транспортната дейност. При речния

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

транспорт тези разходи също имат много ниска стойност. Това се дължи на изключително малкия брой транспортни произшествия.

Фигура 8. Размер на външните разходи при различни видове транспорт



Source: PLANCO, 2007.

По данни на Евростат през 2008-2017 г. пикът на произшествията в българския речен транспорт е бил през 2012 г. с 5 инцидента. В близките до тази година 2014 г. и 2010 г. са били отбелязани съответно по 4 и 3 инцидента. С изключение на 2015 г. когато се е случило 1 произшествие през целия останал наблюдаван период в речния транспорт на страната не е отбелязано нито едно произшествие или информация за това не съществува.

Докато по този показател страната ни е най-добре представяща се сред поставените в долната таблица страни, то Румъния е на другия полюс. При нея за периода 2008-2016 г. се констатирани средно по 53 произшествия на година. Това равнище е много високо в сравнение с другите „рекордьори“ по произшествия Австрия и Унгария със съответно 19 и 13 инцидента средногодишно.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Таблица 9. Брой произшествията на речния транспорт в страни от ЕС през 2008-2017 г.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
България	:	:	3	0	5	4	0	1	:	:
Чехия	10	11	7	9	3	7	6	12	20	11
Хърватия	2	0	3	1	2	2	1	2	3	:
Унгария	2	8	38	13	21	4	5	6	20	:
Австрия	:	18	19	14	12	25	19	28	17	:
Полша	:	8	9	5	5	12	10	8	4	6
Румъния	30	51	32	34	80	81	41	75	53	56
Словакия	:	:	16	9	5	9	:	:	:	:

: - липса на данни.

Източник: Евростат, 2018 г. Institutul Național de Statistică Transportul portuar maritim de mărfuri și pasageri 2017, 2018.

Сериозността с проблема за произшествията в Румъния става още по-значим, ако се отчитат инцидентите с опасни товари. За същия период в Румъния те са най-много в сравнение със същите страни от горната таблица – 7. В България е имало само един такъв случай през 2013 г.

Изводът, който може да се направи от краткия анализ на речните транспортни произшествия е, че те са концентрирани в румънската страна. Макар и малка част от тях се отнася до транспорта с опасни товари, което би могло да доведе до сериозни щети в трансграничния район. Затова е необходимо да се направят по-сериозни и задълбочени проучвания за причините и мащаба на това явление.

3.3. Анализ на риска за навигацията

Оценката на рисковите за навигацията фактори е рядка практика в институциите, които се занимават с корабоплаване. Според една полска публикация това се прави само в Дания и Финландия измежду всички страни, граничещи с Балтийско море.³⁵

³⁵ Gucma, L. Navigational safety management, 2011, Maritime University of Szczecin.

Programme: Intern
Romania - Sup
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value:

В публикацията на Дунавската комисия „Основни положения за плаването по Дунав“ са изведени практически правила за избягване на риска при корабоплаване, без обаче да се предлага цялостна система за анализ и оценка на риска.³⁶

Навигацията следва да се разбира като система от силно взаимосвързани елементи. Тези елементи са водният път на река Дунав, плавателните съдове и техните товари, пристанищата като хъбове, които свързват навигацията по реката с с пътния и железопътния транспорт, речната информационна система, заедно с политическата и правната рамка.³⁷ Потенциалът на навигацията на Дунав може да бъде напълно реализиран, само когато взаимодействието на всички тези елементите се осъществява.

Навигационната безопасност на корабоплаването може да се определи като сложна характеристика на корабоводенето, която определя способността на корабите да се движат без заплаха (в навигационния смисъл) за живота на хората и целостта на корабите и съдовете.

Навигационните опасности се подразделят на четири групи:

- опасности, идващи от дъното (плитчини, рифове, камъни, канализация, дълбочинни, ями, плитки води) и потънали кораби;
- опасности, причинени от хидрометеорологични фактори (вятър, мъгла, заледяване, течения и т.н.);
- плаващи предмети (мини, бъчви, шамандури, риболовни мрежи и др.);
- опасности под формата на ограничителни линии, нанесени на картите (граница на полигоните, забранени зони за навигация, системи за разделяне на движението и т.н.) и разграничителни линии.

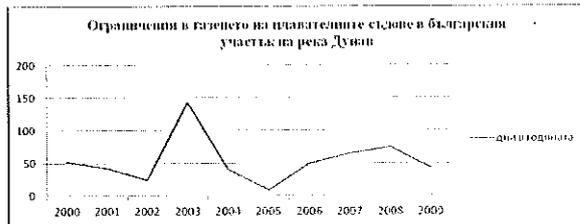
Международната морска организация в свои резолюции е извела следните изисквания за осигуряване на безопасност, които могат да се адаптират и при речния транспорт:

- а) установяване на единни изисквания за проектиране, оборудване, доставка на плавателни съдове и екипирането им с квалифицирани екипажи;

³⁶ Commission du Danube, Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube, 2010.

³⁷ via donau, Manual on Danube Navigation, 2013.

Programme n° 10112	
Romania-01	
PRO-ETC Code: 15.1.1.04	107
FLC request №: 3	
Sum value:	



неподходящ за осъществяване на безопасно корабоплаване през изследвания десетгодишен период.

Образуването на ледоход е друг рисков фактор. За близо месец през 2017 г. бе спряно движението на реката, когато ледоходът на места достигна между 70-80%. Възникването на подобни форсмажорни обстоятелства е съпроводено с увеличаване на размера на променливите разходи на речните оператори и намаляване на потребителското търсене, поради нарастване на цената на транспортните услуги.

Друга слабост на българския участък на река Дунав е наличието на тесни места. Тези водни пътища с международно значение, които принадлежат към европейската вътрешноводна мрежа и чиито параметри не отговарят на утвърдените за класифициране в съответната категория се дефинират като тесни места (bottlenecks). Наличието на тесни места по протежението на река Дунав е признак за незадоволителното качество на водните пътища и затруднено корабоплаване. Общата дължина на тези участъци е 91 км, които представляват приблизително 19.4% от дължината на плавателните пътища на Република България. Те попадат в категорията тесни места със стратегическо значение и се намират в близост до „Пристанищен комплекс – Русе“ ЕАД.

Недостатъчните средства и липсата на подходящо оборудване за драгиране съпътства поддръжката на водния път в България. Както се отбелязва в Годишния доклад за 2016 г. на viadonau: „Въпреки че през цялата година имаше добри хидроложки условия, условията на фарватера бяха по-неблагоприятни през втората половина на 2016 г. Това се дължеше на недостатъчната поддръжка и необходимата капиталова интервенция. В Унгария и България през 2016 г. поддръжка не е правена, поради липса на средства и наличие на подходящо оборудване за драгиране“.³⁸

³⁸ viadonau, Annual Report on Danube Navigation in Austria 2016.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Sum value: _____

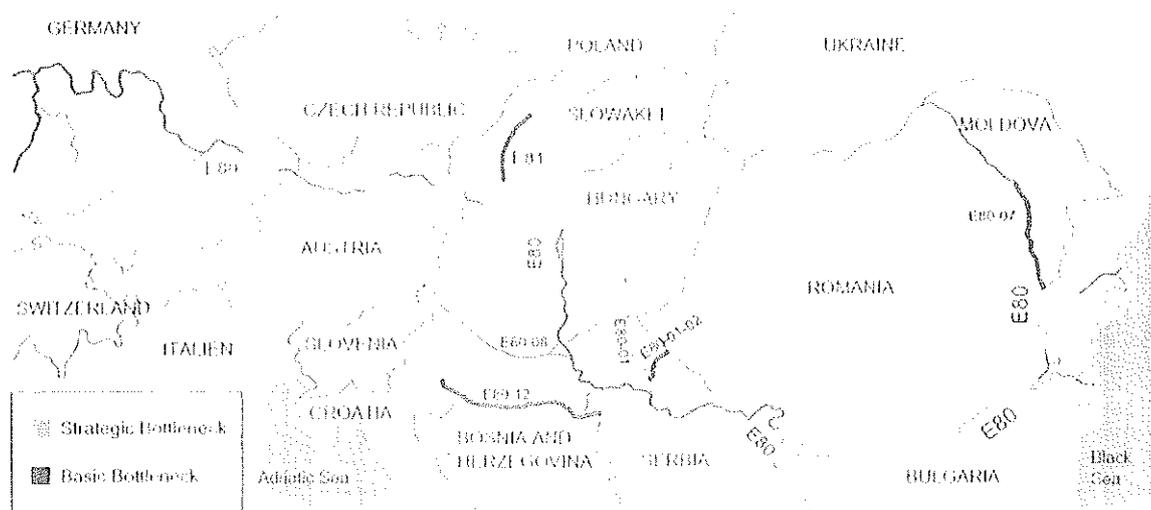
Поддържането на проектните дълбочини в пристанищата е от особена важност за търговската им експлоатация, но освен това е основа за транспортната безопасност-избягване на аварийни случаи като „докосване на дъното от кораба“ или още по-тежкото „засядане“. Инциденти от този род могат да доведат до тежки последици както за самия кораб, така и за пристанището и държавата като цяло. Освен рисковете от повреда на корпуса на кораба и евентуални екологични щети от замърсяване, следва да се държи сметка и за репутацията на българските пристанища като безопасни. Щетите от нарушена репутация са индиректни, но могат да бъдат далеч превишаващи щетите от конкретен аварийен случай. Част от тези щети ще се измерват с по-високи застраховки на посещаващите кораби, респективно по-високи навла и като цяло загуба на конкурентоспособност и намаляване на товарооборота на пристанищата.

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.

Навигационният канал в българо-румънския участък на река Дунав не отговаря на международно приетите проектни стандарти, издадени от Дунавската комисия. Има ограничения за навигационната безопасност и достъпността на канали, които ограничават оперативната ефективност на речния флот, капацитета на реката и привлекателността на този транспорт.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Схема 9. Наличие на стратегически и основни тесни места по р. Дунав



Забележка:³⁹

"Основни тесни места" са участъците от европейските водни пътища, чиито параметри, не са в съответствие с изискванията, приложими за вътрешните водни пътища от международно значение в съответствие с новата класификация на европейските вътрешни водни пътища (клас IV).

"Стратегически тесни места" са други участъците, които отговарят на основните изисквания на клас IV, но въпреки това трябва да се модернизират, за да се подобри структурата на мрежата, или да увеличи икономическия капацитет на трафика по вътрешното корабоплаване.

Източник: via donau.

Според доклада на Икономическата комисия на ООН „Синя книга“ стратегическите тесни места в България по р. Дунав (E 80) са от 845.5 до 375.0 км, характеризиращ се с ниска дълбочина на фарватера през сухи сезони (под 2.50 м - стойност, препоръчана от Дунавската комисия) на няколко критични секции т.е.:

- от 845.5 до 610.0 км, с дълбочина на фарватера, ограничена до 2.10-2.20 м 10-15 дни в годината, и

³⁹ Според определенията дадени в: UNECE, "BLUE BOOK", 2012.

Programme: Interreg V-A	
Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code:	15.1.1.041
FLC request No:	3
Sum value:	

- от 610.0 до 375.0 км, с дълбочина на фарватера ограничен до 1.80-2.00 м за 20-40 дни в годината.⁴⁰

Налични са и проблеми, свързани с ерозия на брегове и острови и оплитняване на определени участъци на реката, което води до намаляване на дълбочините. Проблемът със съхраняването на чистотата на водите на река Дунав в българския участък е въпрос от изключителна важност. Както водата, така и дъното са замърсени с утайки и наслоявания на много места. В случаите на малки дълбочини на талвега, особено в периоди на ниски води, се създават условия, които могат да предизвикат засядане на кораби и инциденти. Това може да доведе до изпускане на отпадъчни води и води, замърсени с нефт и/или корабно гориво, което би причинило замърсяване на реката. Подобряването на дълбочината в критичните участъци ще намали вероятността за възникване на инциденти от подобен характер. При тези обстоятелства е необходимо предприемане на мерки за подобряване на параметрите на корабоплавателния път и съпътстващото за постигане на тази цел укрепване на брегове и острови.

Сериозен проблем е и състоянието на съществуващата пристанищна инфраструктура – морално и физически остаряла, ползване на техника не по предназначение и пр. (виж т.1.3. Състояние на пристанищната инфраструктура в трансграничния регион).

Сериозен проблем, свързан с безопасността, е неспазване на ограниченията за корабоплаване, наложени поради ниски водни равнища или други причини. Голямо влияние за повишаване на безопасността и сигурността на транспортния процес оказва отговорността на всеки оператор на транспортната инфраструктура по отношение стриктното спазване на изискванията на съответствие с техническите нормативи и стандарти за нейното използване. Негативно отражение върху безопасността и сигурността на превозите оказват нарушенията на правилата за експлоатация в съответствие с техническите нормативи и стандарти.

⁴⁰ Ibidem.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

След направеното кратко извеждане на рисковите фактори е направена систематизация по изведените елементи на навигацията. Заедно с това са представени основните проблеми и проявления на тези елементи, разбирани като рискови фактори.

Таблица 10. Рискови фактори на навигацията в трансграничния регион

Рискови фактори	Проблеми и проявления
Осигуряване на безопасен воден път	<ul style="list-style-type: none"> • Сезонни колебания в нивото на водния път • Образуване на ледоход • Остаряла и неефективна дренажна техника • Недостатъчно финансиране на дейностите по поддръжка • Ерозия на брегове и острови и оплитняване на участии • Наличие на тесни места
Плавателни съдове и товари	<ul style="list-style-type: none"> • Спазване на ограниченията за корабоплаване и правилата за експлоатация • Управление на товаро-разтоварните дейности
Пристанищна инфраструктура	<ul style="list-style-type: none"> • Остаряла кейова механизация • Липса на интермодална свързаност
РИС	<ul style="list-style-type: none"> • Необходимост от доизграждане на системата • Наблюдение и управление на трафика

Източник: съставена от авторите.

Най-много проблеми съществуват при поддържането на водния път. Там е необходимо да се концентрират усилията при планиране на мерки за повишаване на навигационната безопасност. В огромната си част проблемите са свързани с инвестиции, а само при спазване на ограниченията и РИС следва да се предприемат и „меки“ мерки, които са насочени към субективния фактор.

При следващата стъпка от анализа на риска е направена оценка на вероятността и въздействието на отделните групи рискове за навигацията. При този анализ е приложена методологията, която е предложена в техническото предложение. За оценка на вероятността и въздействието е използвана тристепенна скала. При нея с най-високата стойност от 3 т. е поставена при наличие на най-висока вероятност и въздействие. Обратно, 1 т. се поставя при фактори с най-ниска вероятност и степен на въздействие.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Схема 10. Матрица за оценка на риска

Значимост на риска = вероятност * въздействие

		Влияние		
		Високо	Средно	Ниско
Вероятност	0.65-1.0	Висока	Високо	Високо
	0.3-0.64	Средна	Средно	Средна
	0.0-0.29	Ниска	Средно	ОК

Резултатите от тази оценка са представени в следващата таблица. Най-висок риск съществува при осигуряването на водния път и пристанищната инфраструктура. Там трябва да се насочат приоритетно усилията за подобряване на навигацията по р. Дунав.

С по-нисък приоритет са факторите, свързани с плавателните съдове и РИС. При тях мерките трябва да бъдат с фокус върху намаляване въздействието на рисковите фактори, при запазване на ниската вероятност за случване на събитието.

Таблица 11. Резултати от оценка на риска на навигацията

Рискови фактори	Вероятност	Въздействие	Обща оценка
Осигуряване на безопасен воден път	2	2	4
Плавателни съдове и товари	1	2	2
Пристанищна инфраструктура	2	2	4
РИС	1	2	2

Броят на възникналите произшествия при извършването на товарни и пътнически превози е показател, който характеризира навигационната безопасност. При анализа на произшествията през последните години в трансграничния регион бе установено, че

Programme Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value:

докато в България те са голяма рядкост, то в съседната Румъния такива произшествия се случват много често. Затова там трябва да се направи сериозен анализ на причините за тези произшествия и да се набележат мерки за намаляване на риска от възникване на произшествия.

Като системна слабост може да се отбележи факта, че не се прави системно анализ на риска и не се набелязват мерки за преодоляване или смекчаване на рисковите фактори.

4. SWOT анализ на инфраструктурата на водния транспорт в трансграничния регион

Анализът на силните и слабите страни, възможностите и заплахите (SWOT анализа) обобщава направения анализ. В него са включени най-важните характеристики на инфраструктурата на речния транспорт в трансграничния регион, както и особеностите на външната среда, които са изразени като възможности и заплахи.

Силните страни на анализирания обект са свързани с предимствата на речния транспорт и навигация пред останалите видове транспорт по отношение на икономичност, екологичност и транспортабилност, функциониращата информационна система и институции, както и безопасността на речния транспорт.

Слабите страни произтичат от износената инфраструктура на водния транспорт, проблемите, които идват от поддръжката на параметрите на водния път и ниската свързаност с другите транспортни мрежи.

Възможностите, които са изведени се отнасят до наличния неизползван капацитет на пристанищните съоръжения за обработка на товари, изграждането на интермодални терминали и наличието на програми и инструменти за финансиране модернизирването и изграждането на нова инфраструктура и подобряване на управлението ѝ.

Заплахите пред развитие на инфраструктурата на речния транспорт идват от пренебрегване развитието на този транспорт спрямо другите видове транспорт и най-вече пътният, което води до ниски публични разходи за инвестиции, свързаност и поддръжка на съществуващата инфраструктура.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

5. Визия, мисия и стратегически цели, инвестиционни приоритети и оперативни цели

Системата от стратегическа рамка се състои от визия, мисия, инвестиционни приоритети и оперативни цели. Тя е разработена при отчитане на резултатите от анализа и на SWOT анализа. Стратегическата рамка е насочена към укрепване на силните страни, намаляване на слабите страни и използване на възможностите за развитие при отчитане на изведените заплахи.

Освен с резултатите от аналитичната част, разработването на стратегическата рамка е съобразено с йерархията на целеполагането и логиката на интервенция. Отчетени са и други стратегически документи, които са създадени при изпълнение на други подобни проекти или са резултат от договорености, постигнати на партньорски срещи между отговорните власти. По този начин е създадена приемственост и последователност между отделните планови документи.

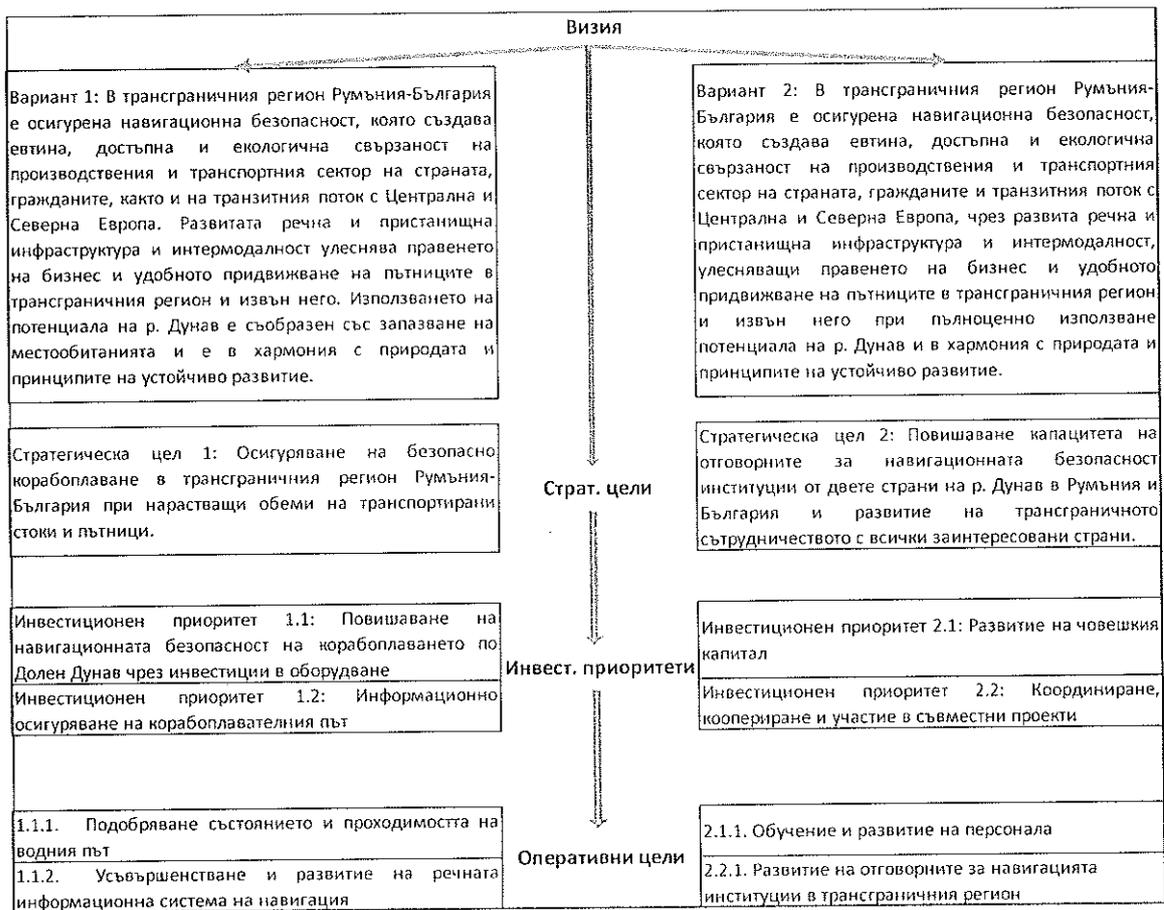
В съответствие със заданието на поръчката са представени два варианта на визия, един от които следва да бъде избран от Възложителя. И двата варианта са съвместими с предложената целева рамка, така че да не се налага промяна в нея при един или друг избор на визия.

Изведени са две стратегически цели. Първата то тях е насочена към инфраструктурата на навигационната безопасност, а втората – към институциите, които са отговорни за навигацията по Долен Дунав.

Съответно за постигането на всяка стратегическа цел са изведени по два стратегически приоритета. Всеки от тези приоритети е конкретизиран в оперативна цел.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Схема 11. Стратегическа рамка



Освен стратегическите постановки е разработена мисия, която е представена в долното каре.

Мисия

Отговорните институции за навигационната безопасност в трансграничния регион Румъния-България съвместно планират, изпълняват, наблюдават, обменят информация и осигуряват условия за безопасно корабплаване в Долен Дунав, съгласно приетите международни споразумения, като използват съвременна техника и прилагат подходящи технологии за осигуряване на необходимите за безопасно корабплаване параметри на водния път, разполагат с висококвалифициран персонал и достатъчно финансови ресурси за изпълнение на стратегическите и оперативните си планове а участието им в международни мрежи позволява непрекъснато развитие на капацитета им, обмен на полезна информация и прилагане на чужд опит и практики.

Programme: Interreg V-III
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041 118

FLC request No: 3

Sum value:

6. План за действие

6.1. Дейности и очаквани резултати

За изпълнение на стратегическата рамка е разработен план за действие, който се състои от избрани дейности за постигане на целите, отговорни институции, срокове, финансови средства за всяка дейности. Освен това в обобщаващата таблица на плана за действие са добавени очакваните резултати и индикаторите за изпълнение, резултати и въздействия (вж. приложение 1). Планът за действие е разработен във времеви хоризонт 2019-2025 г., включително.

Дейностите съдържателно могат да се разделят на инвестиционни и „меки“, като инвестиционните са насочени към подобряване на инфраструктурата на навигацията и на отговорните за нея институции, а „меките“ мерки се отнасят до развитие на човешкия капитал, който използва тази материална база. При някои дейности е предвидено съчетаване на тези два вида дейности с оглед постигане на комплексно въздействие от интервенционната мярка.

Дейностите са представени обобщено, така че да могат да се конкретизират и специфицират при възлагането на поръчки за изпълнението им. По този начин изпълняващите плана за действие могат да имат гъвкавост и да се съобразяват с текущата пазарна конюнктура.

Друга особеност на дейностите е, че те са разработени за съвместно изпълнение между българската и румънската страна. При подготовката на изпълнението им между двете страни трябва да се дискутира и определи конкретното съдържание на мерките, които ще бъдат изпълнявани от всяка една страна.

Очакваните резултати са свързани с предвидените за изпълнение дейности. В тях тези дейности получават материален вид.

Предвидените в плана дейности, подредени в съответствие със стратегическата рамка, заедно с отговорните за изпълнението им институции и срокове за изпълнение, както и очакваните резултати са представени в следващата таблица.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Таблица 13. Дейности и очаквани резултати от плана за действие

Стратегически и оперативни цели, инвестиционни приоритети/дейности	Отговорна институция и партньори	Срок	Очаквани резултати
Стратегическа цел 1: Осигуряване на безопасно кораболъване в трансграничния регион Румъния-България при нарастващи обеми на транспортираните стоки и пътници			
Инвестиционен приоритет 1.1: Повишаване на навигационната безопасност на кораболъването по Долен Дунав чрез инвестиции в оборудване			
Оперативна цел 1.1.1. Подобрване състоянието и проходимостта на водния път			
1.1.1.1. Мониторинг на водния път – инвестиции в кораби за наблюдение на параметрите на водния път (еколог и дигит), автоматични измервателни станции, знаци и обучение на персонала за работа с тях	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац	2019 - декември 2022 г.	Закупени нови кораби за мониторинг на водния път Закупени и инсталирани нови автоматични измервателни станции Обучен за работа с новата техническа персонал
1.1.1.2. Инвестиции в поддържащи съоръжения (мултифункционални драгиращи кораби, баржи, постои, маневриращи кораби, тръби, навигационни знаци, брегви светлини и др.) – осигуряване на финансиране, закупуване и използване	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац	2019 - декември 2022 г.	Закупени нови драгиращи кораби Закупени нови баржи Закупени нови постои, тръби и др. Закупени и инсталирани нови навигационни знаци
Инвестиционен приоритет 1.2: Информационно осигуряване на кораболъвателния път			
Оперативна цел 1.2.1. Усъвършенстване и развитие на речната информационна система на навигация			
1.2.1.1. Приключане с разработването и внедряването на базовите модули на РИС	ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2020 г.	Разработени и внедрени всички базови модули на РИС в двете страни
1.2.1.2. Планиране и разработване на нови модули на РИС	ДППИ/Румънска военноморска служба	2021-декември 2024 г.	Разработени нови функционални модули на РИС
1.2.1.3. Пълна интеграция и постоянен обмен на данни с другите РИС, които осигуряват информация за кораболъването по р. Дунав	ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2025 г.	Напълно интегрирани бази данни
1.2.1.4. Непрекъснато развитие и осигуряване на удобен потребителски интерфейс на РИС	ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2025 г.	Удобен за потребителите интерфейс на РИС
Стратегическа цел 2: Повишаване капацитета на отговорите за навигационната безопасност институции от двете страни на р. Дунав в Румъния и България и развитие на трансграничното сътрудничество с всички заинтересовани страни.			
Инвестиционен Приоритет 2.1: Развитие на човешкия капитал			
Оперативна цел 2.1.1. Обучение и развитие на персонала			
2.1.1.1. Осигуряване на постоянно обучение, усъвършенстване и развитие на персонала	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац	2019 - декември 2025 г.	Проведени обучения за развитие на нови умения и получаване на нови знания от персонала
2.1.1.2. Развитие на способности за анализ и управление на риска при навигация	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA	2019 - декември 2020 г.	Създадена и използвана система за управление на риска при навигация
Инвестиционен приоритет 2.2: Координиране, коопериране и участие в съвместни проекти			
Оперативна цел 2.2.1. Развитие на отговорите за навигационната институции в трансграничния регион			
2.2.1.1. Инвестиции в материалната база за осигуряване на оперативната дейност	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац	2019 - декември 2023 г.	Брой и вид на закупеното оборудване Брой изпълнени проекти Размер на инвестираните средства
2.2.1.2. Поощряване на кооперирането и участието в професионални мрежи	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац/ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2025 г.	Интеграция на българските и румънските институции в европейските мрежи
2.2.1.3. Подобрване на капацитета за участие и изпълнение на международни и национални проекти	Община Русе/Община Гюргево/НАППД/СН АРДФ SA Галац/ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2021 г.	Маличен капацитет за подготовка на успешни проекти предложения и за управление на проекти
2.2.1.4. Усъвършенстване на координацията, събирането и обмена на информация с пристанищата и речните пристанищни оператори	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA	2019 - декември 2025 г.	Подобрена координация и комуникация с пристанищата и пристанищните оператори

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value:

6.2. Индикативна финансова рамка

Финансовите ресурси, които се необходими за изпълнение на плана за действие са обобщени по дейности. Това е направено с идеята за по-голяма гъвкавост при разпределение на средствата по отделни пера и проекти на изведените дейности. Още повече, при бюджетиране изпълнението на всяка дейност могат да се вземат предвид текущите цени и съобразно техническите спецификации и изисквания към доставките и услугите да се състави конкретна прогнозна стойност за всяка поръчка.

Заложените суми са съобразени с мащаба на предвидените средства в други подобни документи като Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its Navigable Tributaries: National Action Plans. Update October 2017.

Общата индикативна стойност за изпълнение на дейностите в българската и румънската част е 40,95 млн. евро. Най-много ресурси са заделени за изпълнение на оперативна цел 1.1.1.

Индикативната финансова рамка е представена в следващата таблица.

Таблица 14. Индикативна финансова рамка на плана за действие

Стратегически и оперативни цели, инвестиционни приоритети/дейности	Финансови средства, млн. евро
Стратегическа цел 1 : Осигуряване на безопасно корабоплаване в трансграничния регион Румъния-България при нарастващи обеми на транспортирани стоки и пътници	
Инвестиционен приоритет 1.1: Повишаване на навигационната безопасност на корабоплаването по Долен Дунав чрез инвестиции в оборудване	
<i>Оперативна цел 1.1.1. Подобряване състоянието и проходимостта на водния път</i>	
1.1.1.1. Мониторинг на водния път – инвестиции в кораби за наблюдение на параметрите на водния път (ехолот и други), автоматични измервателни станции, знаци и обучение на персонала за работа с тях, от тях:	18
инвестиционни разходи	12
оперативни разходи	6
1.1.1.2. Инвестиции в поддържащи съоръжения (мултефункционални драгиращи кораби, баржи, понтони, маневриращи кораби, тръби, навигационни знаци, брегови светлини и др.) – осигуряване на финансиране, закупуване и използване, от тях:	

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

20
121

Стратегически и оперативни цели, инвестиционни приоритети/дейности	Финансови средства, млн. евро
инвестиционни разходи	12
оперативни разходи	8
Инвестиционен приоритет 1.2: Информационно осигуряване на корабоплавателния път	
<i>Оперативна цел 1.2.1. Усъвършенстване и развитие на речната информационна система на навигация</i>	
1.2.1.1. Приключване с разработването и внедряването на базовите модули на РИС, от тях:	1
инвестиционни разходи	1
оперативни разходи	
1.2.1.2. Планиране и разработване на нови модули на РИС	1,5
инвестиционни разходи	1,5
оперативни разходи	
1.2.1.3. Пълна интеграция и постоянен обмен на данни с другите РИС, които осигуряват информация за корабоплаването по р. Дунав, от тях:	0,5
инвестиционни разходи	0,5
оперативни разходи	
1.2.1.4. Непрекъснато развитие и осигуряване на удобен потребителски интерфейс на РИС, от тях:	1
инвестиционни разходи	1
оперативни разходи	
Стратегическа цел 2: Повишаване капацитета на отговорните за навигационната безопасност институции от двете страни на р. Дунав в Румъния и България и развитие на трансграничното сътрудничество с всички заинтересовани страни	
Инвестиционен приоритет 2.1: Развитие на човешкия капитал	
<i>Оперативна цел 2.1.1. Обучение и развитие на персонала</i>	
2.1.1.1. Осигуряване на постоянно обучение, усъвършенстване и развитие на персонала, от тях:	0.35
инвестиционни разходи	
оперативни разходи	0.35
2.1.1.2. Развитие на способности за анализ и управление на риска при навигация, от тях:	0.2
инвестиционни разходи	
оперативни разходи	0.2
Инвестиционен приоритет 2.2: Координиране, коопериране и участие в съвместни проекти	
<i>Оперативна цел 2.2.1. Развитие на отговорните за навигацията институции в трансграничния регион</i>	

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Cum value: _____

Стратегически и оперативни цели, инвестиционни приоритети/дейности	Финансови средства, млн. евро
2.2.1.1. Инвестиции в материалната база за осигуряване на оперативната дейност, от тях:	0,5
инвестиционни разходи	0,5
оперативни разходи	
2.2.1.2. Поощряване на кооперирането и участието в професионални мрежи, от тях:	0.1
инвестиционни разходи	
оперативни разходи	0.1
2.2.1.3. Подобряване на капацитета за участие и изпълнение на международни и национални проекти, от тях:	0.1
инвестиционни разходи	
оперативни разходи	0.1
2.2.1.4. Усъвършенстване на координацията, събирането и обмяна на информация с пристанищата и речните пристанищни оператори, от тях:	0.2
инвестиционни разходи	
оперативни разходи	0.2
Общо	40.95

6.3. Мерки за управление на риска

Инструментите и уменията, нужни за управление на рисковете и за получаване на разумна увереност, че целите на Стратегията ще бъдат постигнати, трябва да се изберат в съответствие с видовете рискове и при оптимално разходване на ресурсите на отговорните за изпълнението институции (вкл. времето).

С оглед осъществяването на качествено управление на риска при изпълнението на Стратегията, следва да бъдат дадени следните определения:

- **Риск** е всяко несигурно събитие, което може да попречи на Стратегията да постигне целите си по ефективен и ефикасен начин. Той зависи от съотношението между вероятността и размера на щетите от настъпването на дадено събитие, свързано с реализацията на стратегическия документ.
- **Управлението на риска** е непрекъснат процес, който е неразделна част от контрола по изпълнение на Стратегията.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Рискове, застрашаващи изпълнението на Стратегията

Риск 1: Недобра комуникация и координация (съгласуваност) между институциите от румънска и българска страна, отговорни за навигационната безопасност по Долен Дунав.

Риск 2: Несвоевременно отчитане на настъпили промени в наднационалните регулации, свързани с вътрешните водни пътища по р. Дунав и настъпили промени в нормативната уредба на Румъния и България, които са от значение за осъществяваните дейности и очакваните резултати от прилагането на Стратегията.

Риск 3: Политически промени и действия на национално и наднационално равнище, възпрепятстващи реализацията на съвместната Стратегия.

Риск 4: Намаляване на финансирането, поради свиване на бюджетите на финансиращите институции.

За ограничаване или преодоляване въздействията на изведените рискове са разработени комплексни мерки, които са представени в следващото изложение.

Риск 1: Мярка “Добра организация на координационния процес и създадени механизми за регулярна комуникация между отговорните институции”

Стратегията и планът за действие извеждат проблемите, предлагат решения и създават координация в усилията на отговорните институции за подобряване навигацията в трансграничния регион.

Ще се организира Съвместно Координационно Звено (СКЗ), съставено от представители на отделните отговорни институции от двете държави, като същото може да се председателства на ротационен принцип. Това ще позволи намаляване на рисковете, свързани с големия брой контакти между различни представители на отговорните институции по време на прилагането на Стратегията. В рамките на работата на СКЗ ще се обсъдят и определят нивата на комуникация и комуникационните канали, които да използват отговорните институции от трансграничния регион в процеса на реализиране на Стратегията.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Риск 2: Мярка “Мониторинг на приложимите стратегически документи, наднационални регулации и нормативна уредба на двете страни (Румъния и България), касаещи навигационната безопасност по Долен Дунав”

Координационното звено ще организира извършването на регулярен мониторинг за подготвяни и/или приети промени в стратегически документи, наднационалните регулации и националните нормативни уредби,. Това ще се осъществява чрез редовен преглед на публикувани за публично обсъждане проекти на промени на отговорните институции на ниво ЕС и на национално ниво в Румъния и България. Мониторинг ще се извършва така също и на публикувани в официалните интернет страници на отговорните институции приети промени на регулациите и нормативната база. Наред с това СКЗ ще следи и за промени в документи на областно и общинско ниво, които са от значение към осъществяваните дейности и очакваните резултати от прилагането на Стратегията.

В случай на промяна в приложимите регулации и/или нормативен документ СКЗ чрез определените отговорни институции/оторизирани експерти ще извършва експертна оценка, дали промените оказват влияние върху която и да е дейност или очакван резултат от изпълнение на Стратегията. Оценката ще се извършва чрез двете алтернативи – “ВЛИЯЕ” и “НЕ ВЛИЯЕ”. При оценка “ВЛИЯЕ” ще бъдат предприети необходимите действия, така че промените да бъдат отчетени при пълно спазване на нормативните изисквания. При оценка “НЕ ВЛИЯЕ” не се предприемат действия относно изпълнението, а се извършва единствено актуализация на базата данни с регулации и нормативни документи на отделните отговорните институции, които касаят прилагането на Стратегията.

За целта на мониторинга на приложимата нормативна уредба СКЗ ще изготви възможно най-пълен списък от нормативни документи, които могат да повлияят върху реализацията на Стратегията.

Ще бъде проследен и процесът на създаване на нови стратегически документи в следващия програмен период на ЕС 2021-2027 г., които ще заменят действащите до 2020 г. документи.

Обект на мониторинг ще бъде следния набор от документи (неизчерпателен списък):

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

- Конвенция за режима на корабоплаването по р. Дунав (т.нар. Белградска конвенция от 1948 г.),
- Споразумение между правителството на Народна Република България и правителството на Румънската Народна Република относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 1955 г.
- Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България.
- Стратегия на ЕС за Дунавския регион
- ИНТЕРЕГ V-A Румъния – България /съвместен програмен документ/
- Европейското споразумение за основните вътрешни водни пътища с международно значение
- Двустранно споразумение между правителствата на Румъния и Народна република България, София, 1955 г.
- Национална програма за развитие: България 2020 г.
- Решение на МС №192 от 25 март 2015 г. За функциониране на Националния координационен механизъм за изпълнение на Стратегията на Европейския съюз за Дунавския регион
- План за управление на международния басейн на река Дунав за периода 2016 – 2021 г.
- План за управление на речните басейни в Дунавски район 2016-2021г. /приет с Решение № 1110 / 29.12.2016 г. на Министерски съвет/
- Данни за навигацията публикувани в Речна Информационна Система в българската част на р. Дунав /БУЛРИС/
- Данни за пристанищата в българо-румънския участък на р. Дунав, публикувани в Речна Информационна Система в българската част на р. Дунав /БУЛРИС/ и Държавно предприятие Пристанищна инфраструктура
- Национална програма за реформи 2017 г. (Румъния)
- Национален стратегически план за оптимизиране и поддържане на водите в Румъния 2011 – 2020 г.
- Национална стратегия за развитие на транспорта (Румъния)
- Национална стратегия за устойчиво развитие на Румъния 2013 – 2020, 2030

Programme: Interreg V-A
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

- Интегрирана Стратегия за устойчиво развитие на делтата на р. Дунав - No 602/2016 г. (Румъния)
- Национален план за управление на румънската част от Дунавския международен басейн - No 859/2016. on 16 December 2016 (Румъния)
- Данни за пристанищна инфраструктура от Румънска страна от Речна администрация на Долен Дунав (Румъния)
- Регионален план за развитие на Северозападен район 2014-2020 г., приет с Решение на МС No 459 / 01.08.2013 г. (България)
- Регионален план за развитие на Северен централен район 2014-2020 г., приет с Решение на МС No 461 / 01.08.2013 г. (България)
- Регионален план за развитие на Североизточен район 2014-2020 г., приет с Решение на МС No 460 / 01.08.2013 г. (България)
- План за развитие на Югоизточен регион за развитие 2014-2020 г. (Румъния)
- План за развитие на Южен регион за развитие 2014-2020 г. (Румъния)
- План за развитие на Югозападен регион за развитие 2014-2020 г. (Румъния)

Риск 3: Мярка „Разработване на стратегия за работа със заинтересованите страни“

Разработването на Стратегията е осъществено чрез участие на основните заинтересовани страни от двете страни на трансграничния регион. По този начин са отчетени техните интереси и е използван капацитета им при изпълнение на плана за действие.

При възникване на ситуации, когато определени страни започват да оказват задържащо влияние върху изпълнение на Стратегията следва да се разработи стратегия за намаляване или неутрализиране на това влияние. На първи етап от тази стратегия може да се използва инструментариума на силовите полета (force field analysis). След това ще трябва да се генерират и изберат мерки за промяна на общия баланс на силите в посока към увеличаване на поддържащите сили.

Риск 4: Мярка „Алтернативни източници за финансиране“

При възникване на ситуация на намаляване на финансирането следва да се предприемат действия в две посоки. На първо място, следва да се преразгледа плана за действие и да се направи ново приоритизиране на набелязаните мерки. На този етап е

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041 127

FLC request No: 3

Sum value: _____

необходимо да се преразгледа и бюджета на всяка мярка и при възможност да се подберат мерки, които водят до подобни на набелязаните резултати, но с по-малко финансови средства. При необходимост изпълнението на някои мерки може да се остави за по-късно изпълнение.

На второ място, финансовата програма следва да се преразгледа за възможности за привличане на алтернативно финансиране – чрез финансови инструменти, публично-частно партньорство, използване на други публични източници и заеми.

По този начин планът за действие може да се актуализира, така че да съответства на новите външни условия.

6.4. Мерки за включване на отговорните власти

Успешното прилагане на Съвместната Стратегия за подобряване на безопасността на навигацията в Долен Дунав за периода 2019-2025 г. включва в себе си дейности, които предполагат междуинституционално сътрудничество на различни институции, на местно, регионално, национално ниво във всяка от двете съседни страни, Румъния и България. Тези институции имат свое специфично място и роля в интегрираното изпълнение на стратегическия документ.

В тази връзка координацията на изпълнение на Стратегия за подобряване на безопасността на навигацията в Долен Дунав, следва да се извърши от специално формиран съвместен междуинституционален орган, с участие на представителни лица от трансграничния регион.

Добрите партньорски отношения между институциите от двете страни на границата, установени благодарение на Споразумение между правителството на Народна Република България и правителството на Румънската Народна Република относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 1955 г., Стратегията на ЕС за Дунавския регион, както и реализираните проекти, финансирани със средства на ЕС ще допринесат значително за осъществяването на тази координация.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Sum value: _____

Включването на отговорните власти в изпълнението на Стратегията за подобряване на безопасността на навигацията в Долен Дунав може да бъде осъществено, чрез прилагането на следните мерки:

Мярка 1: Създаване на единен координационен механизъм за управление дейностите по прилагане на Стратегията, чрез:

- създаване на Съвместно Координационно Звено (СКЗ) с представители на отговорните институции по прилагане на Стратегията от двете държави;
- определяне на мисията, структурата и основните функции на СКЗ
- определяне на технологията на работа, в т.ч. провеждане на съвместни заседания;
- определяне на Национални координатори от Румъния и България

Времеви хоризонт: Ноември 2018 г.

Мярка 2: Институционализиране на участието на упълномощени представители на отговорните институции в Съвместното Координационно Звено и дейностите, свързани с прилагането на Стратегията.

Времеви хоризонт: Ноември 2018 г.

Мярка 3: Осъществяване на мониторинг и оценка по изпълнение на ангажиментите на отговорните институции за реализация на Стратегията и на постигнатите резултати.

Времеви хоризонт:

Мониторинг на изпълнението – веднъж годишно до края на 2025 г.

Оценка на резултатите - ежегодно – за непосредствените резултати; последваща оценка - май 2026 г.

6.5. Мерки за оптимизиране на водните пътища в трансграничния регион

Оптимизирането на водните пътища за повишаване на икономическата атрактивност на транспортирането на товари и пътници по Долен Дунав може да бъде постигнато чрез реализация на следните мерки:

Мярка 1: Постоянно поддържане на дълбочина и ширина на фарватера и регулиране на ниските води посредством хидравлични конструкции и драгиране

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request №: 3
Amount value: _____

с цел осигуряване на непрекъснатост и устойчиви условия за плаване по Долен Дунав.

Мярка 2: Непрекъснат мониторинг на тесните места и поддръжане на Радиус на кривата.

Мярка 3: Провеждане на мониторинг и прилагане на системни превантивни действия относно образуването на ледоход по водния път.

Мярка 4: Планиране, модернизация и поддръжка на необходимата пристанищна и съпътстваща инфраструктура.

Мярка 5: Обучение на персонала за работа с новите технологии.

Мярка 6: Разработване и изпълнение на съвместни проекти за финансиране модернизацията на дейностите по поддръжка на водния път, изпълнявани в трансграничния регион.

6.6. Механизъм за наблюдение и оценка на изпълнението

Важна стъпка в реализацията на Стратегията за подобряване на навигационната безопасност в Долен Дунав е извършването на периодичен мониторинг и оценка на постигнатия напредък в изпълнението на заложените цели и предприемането на коригиращи и превантивни мерки при необходимост.

Отговорността за това е на държавните публични институции от двете страни, които трябва да осъществяват ефективен мониторинг и да осигуряват публичност и прозрачност на постигнатите резултати при реализиране на стратегическия документ.

Отговорните власти участват в мониторинга, контрола и оценката във всички фази на подготовка, реализация, съхранение, и популяризиране на дейностите и резултатите от прилагането на Стратегията.

Действията по наблюдението и оценка на Стратегията за периода 2019-2025 г. са сред отговорностите на предложеното за създаване Съвместно Координационно Звено (СКЗ) и трябва да са насочени към систематично и непрекъснато събиране, анализиране и използване на информация, с цел управленски контрол, идентифициране и

PRO-ETC Code: 15.1.1.041 130
FLC request №: 3
Sum value:

предприемане на корективни действия при изпълнението на Плана за действие на Стратегията. Въвеждането на система за мониторинг и оценка на Стратегията за периода 2019-2025 г. и нейното прилагане гарантират прозрачност и ефективност при изпълнението на документа в динамичен контекст.

За проследяване на напредъка по отделните оперативни цели и инвестиционни приоритети/дейности е важно да се отчитат промените в представените по-долу индикатори. Използвани се три вида индикатори: за изпълнение, за резултат и за въздействие. Индикаторите за резултати представляват преките и непосредствените ефекти, генерирани от реализирането на отделните дейности. Те са обвързани с приоритетите и целите на стратегическия документ. Индикаторите за изпълнение измерват междинните резултати в сравнение с първоначалните.

От друга страна, индикаторите за въздействие касаят постигането на стратегическите цели и оценяват цялостната ефективност на стратегията до 2025 г.

Системата от индикатори за проследяване на напредъка по изпълнението на стратегията е представена в следващата таблица.

Programme: Interreg V-A Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: <u>3</u>
Start value: _____

Таблица 15. Система от индикатори за изпълнение на плана за действие

Стратегически и оперативни цели, инвестиционни приоритети/дейности	Индикатори за изпълнение	Индикатори за резултат	Индикатори за въздействие
Стратегическа цел 1: Осигуряване на безопасно корабплаване в трансграничния регион Румъния-България при нарастващи обеми на транспортните стоки и пътници			Осигуряване на възможности за безопасен целогодишен трафик в трансграничния регион
Инвестиционен приоритет 1.1: Повишаване на навигационната безопасност на корабплаването по Долен Дунав чрез инвестиции в оборудване			
Оперативна цел 1.1.1. Подобряване състоянието и проходимостта на водния път			
1.1.1.1. Мониторинг на водния път – инвестиции в кораби за наблюдение на параметрите на водния път (ехолог и други), автоматични измервателни станции, знаци и обучение на персонала за работа с тях	Брой и вид на закупеното оборудване Брой обучен персонал Брой изпълнени проекти Размер на инвестираните средства	Осигуряване на прецизна и навременна информация за управление на навигацията по р. Дунав	
1.1.1.2. Инвестиции в поддържащи съоръжения (мултифункционални драгиращи кораби, баржи, лонтоци, маневриращи кораби, тръби, навигационни знаци, брегови светлини и др.) – осигуряване на финансиране, закупуване и използване	Брой и вид на закупените съоръжения Брой изпълнени проекти Размер на инвестираните средства	Осигуряване на целогодишен транспортен трафик по реката	
Инвестиционен приоритет 1.2: Информационно осигуряване на корабплавателния път			
Оперативна цел 1.2.1. Усъвършенстване и развитие на речната информационна система на навигация			
1.2.1.1. Приключване с разработването и внедряването на базовите модули на РИС	Брой внедрени базови модули Размер на усвоените средства	Напълно комплисована РИС, която осигурява информация и комуникация за навигацията по реката	
1.2.1.2. Планиране и разработване на нови модули на РИС	Брой внедрени нови модули Размер на усвоените средства	Наличие на съответстваща на съвременното технологично развитие РИС	
1.2.1.3. Пълна интеграция и постоянен обмен на данни с другите РИС, които осигуряват информация за корабплаването по р. Дунав	Постигната степен на интеграция Размер на усвоените средства	Постигната комуникативност между РИС на страните по р. Дунав	
1.2.1.4. Непрекъснато развитие и осигуряване на удобен потребителски интерфейс на РИС	Равнище на удовлетвореност на потребителите от интерфейса на РИС Размер на усвоените средства	Наличие на интерфейс, който улеснява анализа на информацията и вземането на решения	
Стратегическа цел 2: Повишаване капацитета на отговорните за навигационната безопасност институции от двете страни на р. Дунав в Румъния и България и развитие на трансграничното сътрудничество с всички заинтересовани страни.			Отговорните за навигацията институции са компетентни, мотивирани и си сътрудничат при управление на навигацията
Инвестиционен Приоритет 2.1: Развитие на човешкия капитал			
Оперативна цел 2.1.1. Обучението и развитие на персонала			
2.1.1.1. Осигуряване на постоянно обучение, усъвършенстване и развитие на персонала	Брой обучен персонал Брой изпълнени проекти Размер на усвоените средства	Наличие на добре обучен и мотивиран персонал за управление на навигацията по Долен Дунав	
2.1.1.2. Развитие на способности за анализ и управление на риска при навигация	Брой проведени семинари по анализ и управление на риска при навигация Наличие на внедрени системи по анализ и управление на риска при навигация	Подобрено управление на риска при навигация	
Инвестиционен приоритет 2.2: Координиране, коопериране и участие в съвместни проекти			
Оперативна цел 2.2.1. Развитие на отговорните за навигацията институции в трансграничния регион			
2.2.1.1. Инвестиции в материалната база за осигуряване на оперативната дейност	Създаване на модерна и високотехнологична материална база за изпълнение на оперативната дейност		
2.2.1.2. Поощряване на кооперирането и участието в професионални мрежи	Брой на участията в мрежи Брой на разработените проекти в мрежите с българско и румънско участие Размер на привлечените външни средства	Участие в професионални мрежи, което подобрява управлението на навигацията	
2.2.1.3. Подобряване на капацитета за участие и изпълнение на международни и национални проекти	Брой проведени обучения по подготовка и управление на проекти Брой обучен персонал Брой изпълнени проекти Размер на привлечените средства Размер на усвоените средства	Разработени и успешно изпълнени международни и национални проекти за развитие и повишаване безопасността на навигационното обслужване	
2.2.1.4. Усъвършенстване на координацията, събирането и обмена на информация с пристанищата и речните пристанищни оператори	Обем на обменената информация с пристанищата и оператори	Подобрен комуникация и обмен на информация с пристанищата и пристанищните оператори	

Programme Interreg V-A
 Romania-Bulgaria
 PRO-ETC Code: 15.1.1.041
 PLC request No: 3
 Cum value:

7. Препоръки

Изведените препоръки не представляват обобщение на разработения материал. Задачата на препоръките е да улесни изпълнението на Стратегията и плана за действие. Затова те имат прагматичен характер и са пряко насочени към мениджмънта на отговорните власти и институции.

По този начин при изпълнение на документа следва да се обърне внимание на следните особености, които произтичат от предмета на поръчката:

1. Разработената Стратегия и план за действие се вписват в рамката стратегически документи, които имат отношение към навигационната безопасност по Долен Дунав, но не ги отменят или дублират. Те са изцяло фокусирани върху проблематиката на навигационната безопасност. Евантуалната промяна на другите стратегически документи, която следва да се очаква да се случи по повод на следващия програмен период 2021-2017 г. в ЕС следва да намери отражение в Стратегията и плана за действие.
2. Стратегията и плана за действие са предвидени за изпълнение от власти и институции от българска и румънска страна. За целта е предвидено създаване на Съвместно координационно звено. Затова като основен принцип при изпълнение на Стратегията трябва да бъде изведен партньорството между участващите страни. Само така със съвместни усилия и координирани действия може да се постигне подобряване на навигационната безопасност по Долен Дунав. Реката е една, водният път е един, но за безопасността му трябва да се грижат две страни и различни институции от двете страни на реката.
3. Планът за действие е конкретно разписан, но едновременно с това дава възможност за гъвкавост и конкретизиране съобразно избраните технически решения и пазарна конюнктура към момента на закупуване на оборудването или предоставяне на услугата. По този начин са създадени условия за съобразяване с нуждите на потребителите и прилагане на принципа за оптимално разходване на ресурсите.
4. Стратегията и плана за действие обхващат продължителен период от 2019 до 2025 г., през който ще настъпят сериозни промени във външната среда на двете страни. Затова е необходимо при по-сериозни промени в нея да се подготвят

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request №: 3

Sum value: _____

актуализации, така че да се отразят по подходящ начин новите моменти и документът да бъде адекватен на средата и сигналите, които тя излъчва.

5. Разработена е система за мониторинг и отчитане на изпълнението на Стратегията и плана за действие. Желателно е изпълнението на тази дейност да се проектира успоредно с началото на изпълнение на Стратегията, така че да захранва управляващите органи с навременна и точна информация какво и как се случва при реализация на всички дейности. По този начин ще могат да се предприемат коригиращи въздействия и да се осигури гладко постигане на предвидените цели.

Използвана литература

CEC, WHITE PAPER: European transport policy for 2010: time to decide (COM(2001) 370 final), Brussels: Commission of the European communities, 2001; Commission du Danube, Dispositions fondamentales relatives a la navigation sur le Danube, 2010.

Danube Commission. Recommendations for ensuring the security of navigation on the Danube, 2014.

Danube region strategy, Mobility, Waterways, Fairway rehabilitation and maintenance master plan – Danube and its navigable tributaries, version 13 November 2014.

EC, EU Transport In Figures – Statistical Pocketbook 2017.

ЕК. Стратегия на ЕС за Дунавския регион, 2010.

ESPO. The Infrastructure Investment Needs and Financing Challenge of European Ports, 2018.

EU Strategy for the Danube Region. Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan – Danube and its navigable tributaries, 2014.

FAIRway Danube. Fairway Rehabilitation and Maintenance Master Plan for the Danube and its navigable tributaries: National Action Plans, 2017.

Flanders Investment & Trade. Transport Infrastructure, Transportation and Logistics in Romania, 2016.

Gift Transport Network Proposals (Corridor VII).

Giurgiu river Danube ports administration, Total traffic in 2015, 2016, 2017.

Gucma, L. Navigational safety management, 2011, Maritime University of Szczecin.

Institutul Național de Statistică Transportul portuar maritim de mărfuri și pasageri 2017, 2018.

International Commission for the Protection of the Danube River, Danube Commission and the International Sava River Basin Commission. Development of Inland Navigation and Environmental Protection in the Danube River Basin, 2009.

Centrul Interregional V-A Romania-Bulgaria	
PRO-ETC Code: 15.1.1.041	134
FLC request №: 3	
Sum value:	

Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network, "Blue Book", second revised edition, UNECE, 2012.

Ionescu R.-V. Inland Waterways' Importance for the European Economy. Case Study: Romanian Inland Waterways Transport Journal of Danubian Studies and Research, Vol 6, No 2 (2016).

Koralova P. Specifics of the Danube Fleet Management, Economic Studies, 6, 2017, pp. 118-152.

Master Plan General de Transport al României – AECOM, Ministerul Transporturilor, 2016.

NC Administration of Danube river ports SA, Administration and maintenance of ports infrastructure, Letter Nr2090/05/15/2018.

Panteia, KTI, PRC and Planco RIS implementation survey and policy evaluation. Country Reports, 2014.

PINE, Prospects for Inland Navigation within Enlarged Europe, full final report, 2004,

SC Fip Consulting SRL. Study on Waterways Planning in CBC Region, 2018.

Scholten, An., B. Rothstein. Navigation on the Danube - Limitations by low water levels and their impacts, 2016.

Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014-2020, Consiliul Județean Dolj, Craiova, 2015.

Strategia de transport intermodal în România 2020 - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, mai 2011.

T. Bačkalić, M. Maslarić. Navigation Conditions and the Risk Management In Inland Waterway Transport on the Middle Danube, Transport Problems, Volume 7 Issue 4, 2012.

UNECE, Blue Book, 2012.

United Nations Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, European agreement on main inland waterways of international importance (AGN), Geneva, 19 January 1996.

United Nations Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Working party on Inland water transport, White Paper on Efficient and Sustainable Inland Water Transport in Europe, New York and Geneva, 2011.

viadonau, Annual Report on Danube Navigation in Austria 2016.

viadonau, Manual on Danube Navigation, 2013.

viadonau. Good Practice Manual on Inland Waterway Maintenance. Focus: Fairway maintenance of free-flowing rivers, 2016.

viadonau. Reader – Legal aspects of inland navigation, 2012.

viadonau. Reader – The Danube Waterway – Economic Geography, 2012.

viadonau. STRATEGY 2020. Ambitions, Objectives and Core Activities, 2016.

Двустранно споразумение между правителствата на Румъния и Народна република България, София, 1955 г.

Forma de înregistrare a cererii de înregistrare în sistemul de transport fluvial internațional (ETC) în România-Bulgaria

PRO-ETC Code: 15.1.1.041

FLC request No: 3

Sum value: _____

ДЗЗД „ТЕН-Т Мрежи – предварителни проучвания“, Стратегия за подобряване на капацитета на ТЕН-Т мрежата чрез подобряване на капацитета на интермодални възли в трансграничния регион Румъния – България, 2017.

Европейското споразумение за основните вътрешни водни пътища с международно значение.

ЕК. Механизъм за свързване на Европа, Европейска комисия, Брюксел, 2011.

ЕК. Нова политика на ЕС в областта на транспортната инфраструктура – основна информация; MEMO/13/897, Информационна бележка на ЕК, Брюксел, 2013.

ЕС. Digital Inland Waterway Area Towards a Digital Inland Waterway Area and Digital Multimodal Nodes, 2017.

ЕС. Funding guide for inland waterway transport in Europe, 2008.

ЕС. Good Navigation Status. Guidelines towards achieving a Good Navigation Status, 2018.

Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Обн. ДВ, бр. 12 от 11.02.2000 г.

Заповед на министъра на финансите на Румъния № 946/2005 за утвърждаване на "Кодекс за вътрешен контрол" /управление, включително стандартите за вътрешен контрол/ управление на публичните дружества и за разработване на системи за вътрешен контрол, впоследствие изменения и допълнения.

Интегрирана Стратегия за устойчиво развитие на делтата на р. Дунав - No 602/2016 г. (Румъния).

ИНТЕРЕГ V-A Румъния – България /съвместен програмен документ/.

Кодекс на търговското корабоплаване (Обн. ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г.), Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, София, 1970.

Конвенция за режима на корабоплаването по р. Дунав (т.нар. Белградска конвенция от 1948 г.).

Междинен доклад относно приключването на програмите, съфинансирани със средства на Европейския съюз и на страните от Европейското икономическо пространство през програмен период 2007–2013 г., както и постигнатия напредък по програмите за програмен период 2014–2020 г. (по данни към 30 юни 2016 г.).

Министерски съвет. Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България и оперативен план за изпълнение за периода 2006-2015 г., София, 2006.

МТИТС, Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г., Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България, София, 2014.

МТИТС. Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., С., 2017 г.

Наредба № 9 от 17 октомври 2013 г. за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и специализираните пристанищни обекти.

Национален план за управление на румънската част от Дунавския международен басейн - No 859/2016. on 16 December 2016 (Румъния).

Programme Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041 136
FLC request №: 3
Sum value: _____

Национален стратегически план за оптимизиране и поддържане на водите в Румъния 2011 – 2020 г.

Национална програма за развитие: България 2020 г.

Национална програма за реформи 2017 г. (Румъния).

Национална стратегия за развитие на транспорта (Румъния).

Национална стратегия за устойчиво развитие на Румъния 2013 – 2020.

Областна стратегия за развитие на област Монтана 2014-2020 г.

Областна стратегия за развитие на Област Русе 2014–2020 г.

Обща стратегия за устойчиво териториално развитие на трансграничен регион Румъния-България, 2015.

Общински план за развитие на община Гулянци за 2014-2020 г.

Общински план за развитие на община Долна Митрополия за периода 2014-2020 г.

Отчет за дейността на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ през 2017 година, 2018.

План за развитие на Югозападен регион за развитие 2014-2020 г. (Румъния).

План за развитие на Югоизточен регион за развитие 2014-2020 г. (Румъния).

План за развитие на Южен регион за развитие 2014-2020 г. (Румъния).

План за управление на международния басейн на река Дунав за периода 2016 – 2021 г.

План за управление на речните басейни в Дунавски район 2016-2021г. /приет с Решение № 1110 / 29.12.2016 г. на Министерски съвет/.

Регионален план за развитие на Северен централен район 2014-2020 г., приет с Решение на МС № 461 / 01.08.2013 г. (България).

Регионален план за развитие на Северозападен район 2014-2020 г., приет с Решение на МС № 459 / 01.08.2013 г. (България).

Регионален план за развитие на Североизточен район 2014-2020 г., приет с Решение на МС № 460 / 01.08.2013 г. (България).

Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, Официален вестник на ЕС; L 348/1 от 20.12.2013 г., Брюксел, 2013.

Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г., относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, Официален вестник на Европейския съюз, L 348/1 от 20.12.2013 г., Брюксел, 2013.

Решение № 518 от 24 август 1998 г. на Румънското правителство за създаване на Национална компания "Морска администрация на пристанищата на река Дунав" - С.А. Галац.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
FLC request No: 3
Sum value: _____

Решение № 520 от 24 август 1998 г. на Румънското правителство за създаване на Национална компания "Администрация на пристанищата на река Дунав" - С.А. Гюргево.

Решение № 92/2 на Европейската Комисия на Министрите на Транспорта, Брюксел, 1992 г.

Решение на МС №192 от 25 март 2015 г. За функциониране на Националния координационен механизъм за изпълнение на Стратегията на Европейския съюз за Дунавския регион.

Споразумение между правителството на Народна Република България и правителството на Румънската Народна Република относно поддържането и подобряването на фарватера в българо-румънския участък на р. Дунав от 1955 г.

Programme: Interreg V-A
Romania-Bulgaria
PRO-ETC Code: 15.1.1.041
PLC request №: <u>3</u>
Cum value: _____

Приложение 1. Обобщаваща матрица на плана за действие

Стратегически и оперативни цели, инвестиционни приоритети/действия	Опознаваема институция и партньори	Срок	Финансови средства, млн. евро	Очаквани резултати	Индикатори за изпълнение	Индикатори за резултат	Индикатори за въздействие
Стратегическа цел 1: Осигуряване на безопасно корабоплаване в трансграничния регион Румъния-България при нарастващи обеми на транспортните стоки и пътници Инвестиционен приоритет 1.1: Повишаване на навигационната безопасност на корабоплаването по Долен Дунав чрез инвестиции в оборудване							
Оперативна цел 1.1.1. Подобряване състоянието и проходимостта на водния път							
1.1.1.1. Мониторинг на водния път – инвестиции в кораб за наблюдение на параметрите на водния път (ехолот и други) автоматични измервателни станции, знаци и обучение на персонала за работа с тях	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац	2019 - декември 2022 г.	18	Закупени нови кораб за мониторинг на водния път Закупени и инсталирани нови автоматични измервателни станции Обучен за работа с новата техника персонал	Брой и вид на закупеното оборудване Брой обучен персонал Брой изпълнени проекти Размер на инвестираните средства	Осигуряване на прецизна и навременна информация за управление на навигацията по р. Дунав	Осигуряване на възможности за безопасен цялогодишен трафик в трансграничния регион
1.1.1.2. Инвестиции в поддръжка съвременни (мултифункционални драгиращи кораб, баржи, пентони, маневриращи кораб, тръби, навигационни знаци, бегтови светлини и др.) – осигуряване на финансиране, закупуване и използване	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац	2019 - декември 2022 г.	20	Закупени нови драгиращи кораб Закупени нови баржи Закупени нови понтони, тръби и др. Закупени и инсталирани нови навигационни знаци	Брой и вид на закупените съоръжения Брой изпълнени проекти Размер на инвестираните средства	Осигуряване на цялогодишен транспортен трафик по реката	
Инвестиционен приоритет 1.2: Информационно осигуряване на корабоплавателния път							
Оперативна цел 1.2.1. Усъвършенстване и развитие на речната информационна система на навигация							
1.2.1.1. Приключване с разработването и внедряването на базовите модули на РИС	ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2020 г.	1	Разработени и внедрени всички базови модули на РИС в двете страни	Брой внедрени базови модули Размер на усвоените средства	Напълно комплетирана РИС, която осигурява информация и комуникация за навигацията по реката	
1.2.1.2. Планиране и разработване на нови модули на РИС	ДППИ/Румънска военноморска служба	2021-декември 2024 г.	1.5	Разработени нови функционални модули на РИС	Брой внедрени нови модули Размер на усвоените средства	Наличие на съответстваща на съвременното технологично развитие РИС	
1.2.1.3. Пълна интеграция и постоянен обмен на данни с другите РИС, които осигуряват информация за корабоплаването по р. Дунав	ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2025 г.	0.5	Напълно интегрирани бази данни	Постигната степен на интеграция Размер на усвоените средства	Постигната зорчинативност между РИС на страните по р. Дунав	
1.2.1.4. Непрерывното развитие и осигуряване на удобен потребителски интерфейс на РИС	ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2025 г.	1	Удобен за потребителите интерфейс на РИС	Размер на усвоените средства	Наличие на интерфейс, който улеснява анализа на информацията и вземането на решения	Отговорните за навигацията институции са компетентни, мотивирани и си сътрудничат при управление на навигацията
Стратегическа цел 2: Повишаване качествата на опознаемите за навигационната безопасност институции от двете страни на р. Дунав в Румъния и България и развитие на трансграничното сътрудничество с всички заинтересовани страни.							
Инвестиционен Приоритет 2.1: Развитие на човешкия капитал							
Оперативна цел 2.1.1. Обучение и развитие на персонала							
2.1.1.1. Осигуряване на постоянно обучение, усъвършенстване и развитие на персонала	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац	2019 - декември 2025 г.	0.35	Проведени обучения за развитие на нови умения и получаване на нови знания от персонала	Брой обучен персонал Брой изпълнени проекти Размер на усвоените средства	Наличие на добре обучен и мотивиран персонал за управление на навигацията по Долен Дунав	
2.1.1.2. Развитие на способности за анализ и управление на риска при навигация	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA	2019 - декември 2020 г.	0.2	Създадена и използвана система за управление на риска при навигация	Брой проведени семинари по анализ и управление на риска при навигация Наличие на внедрени системи по анализ и управление на риска при навигация	Подобрено управление на риска при навигация	
Инвестиционен приоритет 2.2: Координиране, коопериране и участие в съвместни проекти							
Оперативна цел 2.2.1. Развитие на отговорните за навигацията институции в трансграничния регион							
2.2.1.1. Инвестиции в материалната база за осигуряване на оперативната дейност	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац	2019 - декември 2023 г.	0.5	Брой и вид на закупеното оборудване Брой изпълнени проекти Размер на инвестираните средства	Създаване на модерна и висотехнологична материална база за изпълнение на оперативната дейност		
2.2.1.2. Посрещане на кооперирането и участието в професионални мрежи	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац/ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2025 г.	0.1	Интеграция на българските и румънските институции в европейските мрежи	Брой на участията в мрежи Брой на разработените проекти в мрежите с българско и румънско участие Размер на привлечените външни средства	Участие в професионални мрежи, което подобрява управлението на навигацията	
2.2.1.3. Подобряване на качествата за участие и изпълнение на международни и национални проекти	Община Русе/Община Гюргево/НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA Галац/ДППИ/Румънска военноморска служба	2019 - декември 2021 г.	0.1	Наличие качествата за подготовка на успешни проектни предложения и за управление на проекти	Брой проведени обучения по подготовка и управление на проекти Брой обучен персонал Брой изпълнени проекти Размер на привлечените средства Размер на усвоените средства	Разработени и успешно изпълнени международни и национални проекти за развитие и повишаване безопасността на навигационното обслужване	
2.2.1.4. Усъвършенстване на координацията, събирането и обмена на информация с пристанищата и речните пристанищни оператори	НАППД/СН АРДФ SA Гюргево/СН АРДМ SA	2019 - декември 2025 г.	0.2	Подобрена координация и комуникация с пристанищата и речните пристанищни оператори	Обем на обменената информация с пристанищата и речните пристанищни оператори	Подобрена комуникация и обмен на информация с пристанищата и пристанищните оператори	

Program: Interreg V-A
 P: Romania-Bulgaria
 PRO-ETC Code: 15.1.1.041
 FLC request No: 3
 Sum value: