



БЪЛГАРСКА СТОПАНСКА КАМАРА

К О Н Ц Е П Ц И Я

**за развитие на транспортната инфраструктура на България
в периода 2005 – 2015 година**

София, м. Януари 2006 година

Въведение

В последните петнадесет години всички правителства подчертават геостратегическото положение на България, но не правят необходимите, решителни стъпки за неговата капитализация чрез изграждането на подходяща инфраструктура. Отсъствието на приемственост между управляващите, отсъствието на поставени дългосрочни задачи и финансово осигуряване на изграждането на съвременна транспортна инфраструктура са причина за изоставане, не само от другите страни - членки на Европейския съюз, включително Гърция, но и от съседните страни в региона – Румъния, Хърватска, Сърбия и Турция. Постепенно загубваме предимствата като най-пряка връзка по направлението Европа– Близък Изток – Азия. Опитите на Гърция и Румъния за привличане на транспортните потоци през тяхната инфраструктура стават все по-успешни.

Неразвитата инфраструктура се явява като основна пречка за развитието на икономиката и в привличането на чуждестранни инвестиции. Не се изпълнява основното правило на пазарната икономика за свободно движение на хора, стоки и услуги - бързо и с най-малко разходи. Става все по-ясно, че без развита транспортна инфраструктура и модерна система за нейното управление, България дългосрочно се очертава като изоставаща провинция на Европейския съюз.

1. Цел на концепцията

С настоящия документ, представителите на българския бизнес искат да запознаят Правителството на Република България със своето становище и с концепцията си за развитието на транспортната инфраструктура на страната. Нашата цел, също така, е да се определят приоритетите при новите условия, да се посочат някои неотложни мерки и задачи за преодоляване на изоставането, да се дефинират проектите, които трябва да се реализират, а също и проектите, в които българските предприемачи да бъдат привлечени като пълноправен и отговорен участник.

2. Състояние на проблема за развитие на транспортната инфраструктура

Разработваните досега концепции, стратегии, програми и други документи за развитието на транспортната инфраструктура на България бяха базирани основно на технико-икономически, финансови и бизнес проучвания, касаещи периода 1995 - 2005 г., с по-обща предвиждания за развитие до 2010 – 2015 г. Документите, в повечето случаи, бяха разработвани съобразно с изискванията на предприсъединителните фондове на Европейската комисия, както и на други финансови безвъзмездни и кредитни институции. Тези документи изиграха своята положителна роля за този период - започнати бяха редица големи инфраструктурни проекти от българската транспортна мрежа.

България вече се намира в друг период на своето развитие – до присъединяването към Европейския съюз остават, надяваме се, по-малко от 12 месеца. Настъпват различни условия и изисквания за развитието на транспортната инфраструктура, като неделима част от общоевропейската инфраструктура. Настъпва промяна в източниците на финансиране, в изискванията за подготовка на проектите, в организацията и контрола на инвестиционния процес при използване на новите фондове. Парадоксално е, че всички говорят за европейските средства, а ние нямаме подготвени проекти, готови тържни документации, съобразени с изискванията на ЕК, които да стартират след присъединяването ни през м. Януари 2007 година. Политиците, които се борят за разпределението на тези средства, няма да ги получат или ще са принудени да ги възстановят в европейските фондове.

За съжаление, и публикуваният от Министерството на транспорта и съобщенията през 2005 година документ *“Стратегия за развитие на националната транспортна система на Република България до 2015 г.”* не само не отговори на очакванията, но значително отстъпва по конкретност и полезност от редица официално приети в предишните години документи от Правителството на Република България и Европейската комисия.

Оценката на наши и международни експерти показва, че България изостава значително в изграждането на административен капацитет за управление на проектите. Този факт се потвърждава категорично от слабата усвояемост на предприемаческите фондове на Европейската комисия - ФАР и ИСПА, особено при изпълнението на по-големите инвестиционни проекти: изграждането на новото летище “София”, реконструкцията и електрификацията на железопътната линия “Пловдив – Свиленград”, на автомагистралите “Люлин”, “Тракия” и “Струма”, на новия мост на река Дунав в района “Видин – Калафат” и други. Някои от стратегическите проекти за българската икономика - например, реконструкцията на пристанище Лом, изграждането на терминал за комбиниран транспорт в района на град София, подобряване на навигацията по река Дунав и др., бяха отложени за неопределено време.

Важно е да се отбележи, че основният потребител на транспортната инфраструктура, основният товародател и данъкоплатец – българският частен бизнес, продължава да бъде в голяма степен изолиран от развитието на транспортната инфраструктура у нас. Все още съществува непрозрачност в подготовката на документи, в провеждането на тръжни процедури, в отдаването на концесии и т.н., което затруднява, а в някои случаи напълно елиминира участието на български частни фирми в този печеливш за икономиката ни бизнес.

3. Причини за незадоволителното развитие на транспортната инфраструктура.

Анализът на изоставането в развитието на транспортната инфраструктура на България, закъснението и неизпълнението на почти всички по-големи проекти, показва следните общи причини:

- **Нарушени бяха основните правила и изисквания на развитите страни за провеждане на тръжни процедури във всички фази на инвестиционния процес –** разработване на проектни и тръжни документации, избор на финансиращи банки, избор на супервайзори на строителството, избор на строителни фирми. Непрозрачността на процедурите отблъсква стратегическите инвеститори и, особено - в областта на концесионирането. Чуждестранни инвеститори, а и представители на българския бизнес споделят с нас опасенията си, че документите се подготвят в условия на непрозрачност, в услуга на предварително избран победител в тръжните процедури. Ясно е, че “поръчковите” консултанти, непреминали през тръжни процедури, обикновено подготвят лошокачествена тръжна и проектна документация, която влошава качеството във всички етапи на изпълнение на проектите, удължават се сроковете, оскъпява се строителството;
- **Изпълнени бяха погрешни решения за въвеждане на системи за финансиране на транспортната инфраструктура, като винетната и ТОЛ-таксови системи;**
- **Преустанови се подготовката на нови инвестиционни проекти за развитието на транспортната инфраструктура на страната.** Показателен за ефективността на провежданата политика е фактът, че в последните години не е предложен нито един нов значителен транспортен проект. Не е започната подготовката (прединвестиционни проучвания, финансови и проектни документи) за вече приети от Европейската комисия проекти (Развитие на навигацията по река Дунав, изграждане на скоростна

железопътна линия “Видин-София- Кулата”). Известно е, също така, че в периода 2000-2001 г. България първа защити своята стратегия пред ЕК за използване на средствата по ИСПА и имаше най-много представени и защитени проекти, а сега сме на последно място по изпълнение на проекти от предприєдинителните фондове, в сравнение с другите страни от Централна и Източна Европа;

- **Недостатъчен административен капацитет на министерствата, управляващи развитието на транспортната инфраструктура на страната (МФ, МТС, МРРБ, МОСВ), както и на техните подчинени изпълнителни агенции.** Капацитетът в последните години не само не бе укрепен, но и разрушен. Допуска се груба политическа намеса в изградените структури за управление и контрол на проектите. Нещо повече, в последните години в редица министерства съществува постоянно текучество, бяха съкратени или елиминирани държавни експерти със значителен опит, преминали всички етапи на обучение у нас и в Европейската комисия в периода след 1992 г. В резултат, в България няма подготвени изпълнителни органи (агенции, дирекции), които да управляват проекти, финансирани от еврофондовете. Не случайно всички тръжни процедури се забавят, водят се съдебни дела, значително нарасна броят на възраженията в Европейската комисия за резултатите от провежданите тръжни процедури (автомагистрала “Люлин”, реконструкцията на железопътната линия “Пловдив-Свиленград”, Дунав-мост II, строителни лотове за рехабилитация на пътната мрежа). Има случаи и на повтаряне на тръжни процедури, например за пречиствателните станции в Димитровград и Стара Загора, съфинансирани от ИСПА. Поради некачествени тръжни документации, некомпетентност и, вероятно, поради предварително манипулирани организации на тръжните комисии, затвърди се практиката търговете да се печелят с “дъмпингови” оферти, след което да се сключват допълнителни споразумения за увеличаване на договорените цени.
- **Стратегически проекти за българската икономика се отложиха за неопределено време и редица важни проекти закъсняха с 1-2 години, поради политическа намеса за промяна на финансовите схеми на проектите, опити за разделяне на проекти на подобекти, в противоречие с изискванията на ЕК и международните финансови институции, стремеж за възлагане на строителството и доставките на машини и съоръжения на определени фирми** (изграждането на новия мост на река Дунав, летище “София”, железопътната линия “Пловдив-Свиленград”, рехабилитацията на пътни участъци, изграждането на пречиствателни станции и т.н.). Публична тайна е, че проектът за “Дунав мост II” закъсня допълнително с повече от една година, само поради промяна на апликациите за съфинансиране от ИСПА, направени с цел проектът да бъде разделен на части: отделно изграждането на моста и отделно - на свързващата пътна и железопътна инфраструктура, и като крайна цел да бъде манипулирано възлагането на строителството, без контрол от Европейската комисия.
- **Политически и финансово погрешно бе отблъсната Европейската инвестиционна банка /ЕИБ/ от съфинансирането на транспортната инфраструктура.** Единствено България, за разлика от останалите страни-членки и новоприсъединяващи се държави, рязко редуцира финансирането на български проекти с най-изгодните кредити от ЕИБ. Изглежда изискванията на банката на Европейския съюз за прозрачност на процедурите и спазване на изискванията за свободен достъп до пазара не отговарят на разбиранията на българските политици.
- **Българският бизнес е в голяма степен изолиран от развитието на транспортната инфраструктура у нас;**

- **В последните години рязко се измени и политиката за даване на държавни гаранции за кредитиране изграждането на транспортна инфраструктура, която е публична държавна собственост.** Това е и една от основните причини да няма предложени нови проекти, както и за цялостното изоставане в развитието на транспортната инфраструктура у нас;
- **Много бавно се провежда нормативната реформа за регулиране на инвестиционния процес у нас.** Не се внедряват стандартите и еврокодовете за строителството, прилагани в европейските страни. Правилата на ФИДИК за договаряне, строителство и надзор се прилагат отчасти за проекти с външно финансиране, но не и за бюджетно. Съществуващите различия затрудняват българските строители и надзора, занижават тяхната конкурентоспособност, особено - при опити за излизане на международния строителен пазар;

4. Приоритети за развитие на транспортната инфраструктура на България.

Както бе подчертано по-горе, според представителите на българския бизнес, приоритетите на България за развитие на транспортната инфраструктура трябва да бъдат конкретизирани и преформулирани, в съответствие с изискванията на етапа, в който сега се намира страната - 12 месеца преди присъединяването и първите години като страна-членка на Европейския съюз.

Още повече, че в последните години и Европейската комисия непрекъснато актуализира своите виждания за развитие на транспортната система на бъдещата разширена Европа.

Необходимо е мерките и задачите, които трябва спешно да се предприемат, да бъдат в съответствие със следните основни приоритети:

- **Достигане на пълна кохезия – политическа, икономическа, социална и т.н., в разширена Европа, с изграждането и на обща транспортна инфраструктура. Преодоляване на инфраструктурния дисбаланс между централните и периферните райони на Обединена Европа.** Интегрираната транспортна мрежа е необходимото условие за действителната свобода за движение на стоки и хора, за икономическото развитие и за обединение на периферните и изолирани региони с централните части на Европа. Този приоритет е от изключителна важност за България, която се очертава да бъде една от външните граници на разширена Европа. Дефинирането на десетте паневропейски коридори за развитие на транспортните оси в страните от Централна и Източна Европа (Крит 1994 г. и Хелзинки 1997 г.) и защитените пет транспортни коридори, които да преминават през България, беше от изключителна важност за нас, но за новите задачи пред нашата страна това не е достатъчно. Необходимо е разширяване на стратегията и мерките, както и разширяване на източниците за финансиране. Трябва да е ясно, че без привличане на частни инвестиции за финансиране и изграждане на транспортната инфраструктура, само с бюджетни средства и безвъзмездни фондове на ЕК, страната ще остане изолирана от европейските транспортни потоци. Необходимо е, обаче, Правителството и другите държавни органи да въведат нови ясни правила и изисквания за участие на частните капитали, съобразени с европейските стандарти за равнопоставеност, без съмнения за корупция и политическа намеса.
- **Подобряване на баланса в развитието на видовете транспорт, съобразен с критериите на ЕС за опазване на околната среда, живота и здравето на хората, намаляване на разходите на енергийни ресурси.** Създаване на условия за лоялна

конкуренция между различните видове транспорт. Стимулиране развитието на комбинирания транспорт;

- **Отстраняване на тесните места в транспортната инфраструктура. Развитие на транспортната инфраструктура към съседните на България страни. Подобряване на координацията при управление на транспортните потоци със съседните страни.** Частният бизнес многократно сигнализира за проблемите по граничните преходи от всякакъв вид, които забавят обработката на документи, рекетират се превозвачите, оскъпяват се превозите и т.н., но ефективно решение все още не е намерено. Каква е ефективността на стотици милиони инвестиции в инфраструктура, когато товарите се задържат с часове, а понякога и с дни по границите. Необходимо е да се въведе пълна хармонизация на граничните процедури и документи със съседните страни, с оглед намаляване на престоите на границите;
- **Въвеждане на пълна технологическа съвместимост за движение по трансевропейската транспортна мрежа, с особен акцент за железопътното движение при конвенционални скорости.** Въвеждането на технологична съвместимост в управлението и контрола на движението на влаковете ще разчупи монопола на все още държавните превозвачи, ще стимулира изграждането на смесени, български и чуждестранни дружества за железопътни превози. Ще се ускори технологично обновление на превозните средства, както и предпоставките за излизане на българския бизнес на международния пазар;
- **Въвеждане на високоинтелигентни транспортни системи за управление, контрол и особено - за безопасност в транспортна система.** Ключов проект по този приоритет ще бъде реализацията на сателитната радионавигационна система за граждански цели “Галилео”. Необходимо е държавната администрация да предприеме спешни мерки за преодоляване на изоставането и за подпомагане на участието на българския частен бизнес в експлоатацията на системата “Галилео”. Готови сме да предложим и конкретни действия на Правителството в тази насока.

5. Основни инфраструктурни проекти, важни за българската икономика и за българския бизнес.

Освен общите мерки и задачи за ускоряване изграждането на транспортната инфраструктура и внасяне на необходимата яснота и равнопоставеност в правилата за участие на българския бизнес във всички етапи на инвестиционния процес, бихме искали да разгледаме реализацията и бъдещото развитие на някои конкретни проекти, с особена важност за българската икономика и българския бизнес.

5.1 Текущи проекти с необходимост от ускорена реализация.

- Дунав мост II - в района на “Видин-Калафат”;
- Железопътната линия “Пловдив-Свиленград”;
- Железопътната линия “Карнобат-Синдел”;
- Автомагистрала “Люлин”;
- Пристанищен комплекс “Лом”;
- Изграждане на терминал за комбинирани превози в района на град София (Казичене);
- Изграждане на Южната дъга на софийския околновръстен път;
- Автомагистрала “Тракия”;
- Автомагистрала “Марица”

Всички тези проекти са в различен етап на реализация. Общото при тях е, че закъсняват съгласно планираните срокове в официалните инвестиционни програми на няколко правителства. Забелязва се тенденция и в непрекъснато увеличаване на планираните средства за строителство. В повечето случаи за закъсненията се изтъкват външни причини, необходимост от утвърждаване от Европейската комисия, проблеми с финансиращите банки и т.н. Причините за тези закъснения, според нас, бяха изтъкнати по-горе в настоящия документ. Считаме, че новото Правителство трябва да изиска от отговорните министерства в най-кратък срок да изработят обосновани програми за завършване на строителството и въвеждането им в експлоатация. Тези програми трябва да се съгласуват с финансовите донори, след което Правителството строго да контролира и да търси отговорност при най-малко неизпълнение. Българската икономика, българското население и частен бизнес се нуждаят от тази ключова транспортна инфраструктура.

Проектите за Дунав мост II, железопътната линия “Пловдив-Свиленград” и автомагистрала “Люлин” са с дефинирани финансови схеми, с изяснени правила за търгове и строителство. Както бе казано, за тези проекти трябва да се обосновават програми за изпълнение и строг контрол.

Бихме искали малко по-подробно да представим нашето становище относно другите проекти от този раздел.

Железопътна линия “Карнобат-Синдел”

Проектът се изпълнява от десетки години, с остаряла документация и с незначителни бюджетни средства, достатъчни само за поддържане на незавършеното строителство. Със сегашния темп на строителство, обектът ще бъде завършен след не по-малко от 15 години. Необходимите средства, според експерти на железопътното строителство, за окончателното завършване на проекта (удвояване и електрификация) възлизат на около 70-80 млн. евро. В същото време, предприятията и туризмът от Варненска област чувстват все повече недостига на качествени железопътни (товарни и пътнически) връзки. Определено може да се каже, че и ръстът на товарите през пристанищен комплекс “Варна” се ограничава от недоразвитата транспортна мрежа към Варненска област. В същото време, към конкурентното за Варна в Черноморския басейн пристанище – Констанца, се изграждат най-модерни пътни и железопътни връзки.

Предлагаме, с държавния бюджет за 2006 г. и/или с банков кредит да се отпуснат необходимите капиталови разходи за бързо завършване (в рамките на 2 години) на железопътната линия “Карнобат-Синдел”.

Реконструкция на пристанище “Лом”.

Проектът също бе с определена финансова схема (подписано кредитно споразумение с ЕИБ, утвърдена безвъзмездна помощ от гръцкото правителство и собствени средства на пристанищната администрация). Пристанището бе с утвърден генерален план, както и бизнес план, развит от германски консултанти, и ясна програма за развитие. Проявен бе силен интерес от частни стратегически инвеститори, готови да заместят всички държавни средства със свои инвестиции. Неизвестно поради какви причини, проектът бе спрян за реализация от Министерството на транспорта и съобщенията и Изпълнителна агенция “Пристанищна администрация”, с което се ограничи и развитието на икономиката в Северозападна България, на железопътните връзки “север-юг”, между река Дунав и Гърция, както и стратегическите връзки с пристанищата Солун и Атина.

Предлагаме бързо да се възстанови диалогът със стратегическите инвеститори от частния бизнес за цялостна реконструкция и модернизация на пристанище Лом. В противен случай, след присъединяването на България и Румъния и отпадането на граничните преходи, както и с построяването на Дунав мост II и другите връзки през река Дунав, икономиката на Северозападна България, а и на други съседни държави, ще бъде обслужвана от румънски пристанища.

Изграждане на терминал за комбинирани превози в района на град София (Казичене)

И този проект е в напреднала фаза на реализация: определени са терените, връзките с железопътната и шосейната мрежа, комуникационната инфраструктура (ел. захранване, вода, канализация, телекомуникации и т.н.). Направени са и необходимите корекции в Генералния план на София, извършено е прехвърлянето на земеделските земи за стопански цели. Направени са предварителни изчисления за държавните разходи и за необходимите инвестиции от частни предприемачи. За съжаление, преди 2 години МТС спря цялата тази дейност, независимо от силния интерес от стратегически частни български и чуждестранни инвеститори. Спряна бе и възможността за подобряване на екологичната обстановка в центъра на град София, където се намира понастоящем Товарна гара София. Прекъсната бе и възможността за по-интензивно развитие на малкия и среден бизнес в региона около Казичене - Елин Пелин, определен съгласно Генералния план като индустриална зона.

Предлагаме спешно да се възстанови дейността по проекта. Готови сме да сътрудним в осигуряването на стратегически партньори от България и чужбина.

Южната дъга на Софийския околоръстен път (СОП)

Проектът е с дълга история и непрекъснати спорове и прехвърляне на отговорности между Министерството на регионалното развитие и благоустройството, Столичната община и областната администрация. При осигурен финансов пакет, на обща стойност от 40 млн. евро, от които 25 млн. евро договорирани с ЕИБ, в нарушение на всички национални и местни програми, проектът все още не е реализиран.

Обектът е с ключово значение за град София и неговите квартали (Драгалевци, Симеоново, Бистрица, Бояна и други), пътната отсечка е с един от най-високите трафици в страната - 21 055 МПС за денонощие. За сравнение, най-високият трафик, регистриран по автомагистрала "Тракия", е 16 928 МПС за денонощие, а по автомагистрала "Хемус" – 14 507 МПС за денонощие.

В резултат на закъснението на строителството, сега изграждането на южната дъга на СОП ще струва значително по-скъпо, особено като се има пред вид влиянието на цените, заложи за строителството на автомагистрала "Тракия", както и безразборното застрояване на терени, в съседство с пътното трасе.

За бързата реализация на този проект предлагаме:

- С решение на МС да бъде образуван Управителен комитет за изграждане на Южната дъга на Софийския околоръстен път, в който да бъдат представени всички отговорни министерства, ведомства и организации (МРРБ, МФ, МТ, МВР, МОСВ, Областна управа, Кметство на гр. София и т.н.);
- С Решение на МС проектът за изграждане на Южната дъга на СОП да бъде утвърден като "национален приоритет", с цел да се ползват всички законови облекчения за бързо завършване на отчуждителните процедури;
- Да се актуализират и ревизират всички проектни и тръжни документи. Да се осигури пълна прозрачност при провеждането на тръжните процедури на всички етапи на проекта;
- Да се възстановят преговорите с Европейската комисия и ЕИБ за осигуряване на изгодно финансиране на проекта.

5.2 Основни проекти с финансиране от Европейската комисия, международните финансови институции и държавния бюджет. Проекти със забавено стартиране, както и такива с необходимост от бърза подготовка за реализация – схеми за финансиране, проектиране и тръжни документи:

Завършване на автомагистрала “Тракия”

Проектът за завършване на автомагистрала “Тракия” чрез отдаване на концесия предизвика оживени обществени дискусии у нас. Въвлечени в проблема бяха Европейската комисия, неправителствени организации, финансови институции и др. Без да взимаме страна в дискусията, поради отсъствие на достатъчно достоверна информация, на този етап можем да кажем, че българският частен бизнес бе изолиран от участие в тази концесия. Особено ако е вярна информацията, че по нея се работи от 3 години.

Какво, според нас, е правилно да се предприеме за решаване на проблема?

- 1) Да се вземе принципно решение за използването на винетна или ТОЛ-система в България. Не само за А/М “Тракия”, но и в следващите концесионирани обекти.
- 2) Да се възложи на ИА „Пътища” да представи в много къси срокове сравнителен анализ за завършване на А/М “Тракия” по различни варианти:
 - a) чрез концесия, по предложението сега модел, финансови и други условия;
 - b) чрез финансиране от собствени средства, държавен бюджет и кредит от ЕИБ, т.е. по начина, използван досега и заложен в инвестиционните програми на МРРБ и ИА “Пътища”.
 - При варианта за концесия, да бъдат определени ясно параметрите на риска, който поема държавата, и риска, който поемат концесионерите. Да се изясни голямата разлика в прогнозата за трафика, направени от ИА “Пътища” и нейната специализирана лаборатория, и от чуждестранните специалисти, наети от концесионера.
 - Според нас, ако надделеят аргументите за предоставяне на концесия, трябва да се даде възможност за участие и на българския бизнес. При по-голяма прозрачност на условията и равнопоставеност в конкуренцията, българските предприемачи със сигурност ще предложат много по-добри условия за изграждане и експлоатация на автомагистралата.
- 3) Анализът да бъде предоставен за обсъждане, както от компетентните министерства - МРРБ, МТ, МФ, МВнР, така и от неправителствени организации и бизнеса, след което Правителството да вземе окончателно решение.

Реконструкция и модернизация на навигацията по българския сектор на река Дунав

С проекта се цели да се елиминират тесните места за корабоплаването, да се укрепят бреговете и да се модернизира сигнализацията в българо-румънската част по река Дунав, като елемент от общоевропейския проект за цялостно подобряване на навигацията по вътрешноводната артерия “Рейн-Майн-Дунав”. Проектът е от най-висок приоритет за Европейската комисия, с одобрена обща индикативна сума от 1910 млн. евро. За България са одобрени исканите 137 млн. евро, като срокът за изпълнение на проекта от България и Румъния е не по-късно от 2011 г.

За разлика от всички страни, участващи в проекта, само в България не са започнати подготвителни, прединвестиционни и проектни работи. Въпреки, че проектът е одобрен през м. Април 2003 г. от ЕК и Европейския съвет, все още не са осигурени бюджетни средства за подготовка на необходимата документация. Да се обяснява колко важен е този проект за бизнеса, за корабоплаването при ниски води, за загубите при преливане на река Дунав, смятаме за излишно. Необходимо е с бюджета за 2006 г. да се осигурят необходимите средства и Министерството на транспорта, чрез своята изпълнителна агенция “АППД”, да започне незабавно работа по този проект.

Необходимо е също така, Правителството да създаде необходимите договорни и други условия за използване и от България на програмата “Марко Поло” на Европейския съюз за подобряване на навигацията и безопасността по река Дунав.

Възстановяване на проектните скорости в железопътната мрежа, с приоритет на междуградските линии и линиите по паневропейските коридори

Крайно наложително е възстановяването на проектните скорости по коридори 4, 8, 9 и 10, с приоритет - направленията към Бургас и Варна, особено след природните бедствия през тази година. Практически, с много по-малко средства от необходимите за цялостна реконструкция или подновяване, железопътната инфраструктура ще може в по-кратки срокове да бъде възстановена за по-пълноценно използване. Предлагаме на Правителството бързо да разгледа предложенията на Национална компания "Железопътна инфраструктура" и да осигури необходимите средства.

Изграждане на автомагистрала "Струма"

Проектът е в напреднала фаза на подготовка, но по-наша информация, няма финализиран финансов пакет. Като ключова транспортна връзка в интегрираната пътна мрежа на разширена Европа и като част от IV^{-ти} общоевропейски коридор, проектът също е включен в приоритетите за изграждане, с участието на фондовете на ЕК (*Лист 1 от доклада на Карел ван Мирт*). Планираните средства за проекта са в размер на 675 млн. евро и краен срок за изпълнение – 2011 г. При готовност от наша страна, строителството е възможно да стартира веднага след присъединяването ни към ЕС. Необходимо е, обаче, МРРБ и ИА "Пътища" да извършат цялостно актуализиране на съществуващата документация, съгласно изискванията на Кохезионния фонд на ЕК. Трябва да се финализират дискусиите за трасето, за въздействието върху околната среда и другите параметри на проекта.

Неразбираем за нас е фактът, че след като в продължение на няколко години МРРБ и МТС защитаваха този проект пред Европейската комисия и ЕИБ за осигуряване на безвъзмездно финансиране от Кохезионния фонд на ЕС и постигнаха да бъде включен в списъка с най-висок приоритет, през м. Ноември 2005 г. бе обявено чрез пресата, че автомагистрала "Струма" ще се изгражда чрез концесия.

Възможен е и вариант за изграждане на автомагистрала "Струма" чрез отдаване на концесия. Но да променяме стратегията си непрекъснато, без да се направят прецизни изчисления как ще се използват години напред безвъзмездните фондове на Европейската комисия, в решителния период на присъединяване към ЕС, за нас е крайно рисковано. Възможно е да изпаднем и в ситуация да не можем да предлагаме подходящи проекти пред ЕК.

Двупътна железопътна линия за смесено движение (пътнически и товарни влакове) с повишени скорости на движение "Видин – София – Кулата"

Още преди две години проектът бе включен в приоритетите на Европейската комисия за изграждане на общоевропейската железопътна мрежа, с използване на Кохезионния фонд. Целта е югоизточната част - Атина, Солун и София, да се свържат с центъра на разширена Европа чрез скоростна, модерна железопътна линия. Планираната индикативна сума за България е в размер на 2.4 млрд. евро, със срокове за поетапно внедряване до 2015 г. С проекта, представен от НК "Железопътна инфраструктура", се предвижда изграждането и на тунел под Стара планина в района на Петрохан, с цел избягване на безперспективното за по-високи скорости Искърско дефиле.

Това е огромно по мащабите си ново строителство, неизвършвано досега в нашата страна, но за съжаление, не е започната и елементарна подготовка – прединвестиционни и технико-икономически проучвания, уточняване на трасето, предварителни проучвания за въздействието върху околната среда и т.н. Необходимо е с държавния бюджет за 2006 г., а и за следващите години, да се заложат средствата за проучване и проектиране.

Реконструкция и модернизация на железопътната линия “София - Пловдив – Бургас”

Реконструкцията и модернизацията на тази основна за икономиката на страната и региона железопътна линия трябва да бъдат изведени като основен приоритет за настоящото и бъдещите правителства на България. Развитието на основните ни черноморски пристанища и на туризма е немислимо без модерна железопътна линия, даваща възможност за повишени скорости до 160 км./час. Очакваме да бъдат направени необходимите проучвания и програми за развитие на тази линия. Според нас, при подготвени качествени документи, съобразени с изискванията на ЕК, е възможно да привлечем съфинансиране и от фондовете на ЕК.

6.3 Инфраструктурни проекти, подходящи за финансиране, изграждане, развитие и експлоатация с участието и на българския бизнес. Проекти, важни за развитието на бизнес връзки със съседните страни, за икономическото развитие на изолирани региони на страната, за развитието на туризма и т.н.

Без да изключваме участието на българските предприемачи във фазите на проучванията, проектирането, строителството и експлоатацията на големите инвестиционни проекти, описани по-горе, считаме, че българският бизнес вече има достатъчно финансова мощност и “ноу-хау” да увеличи участието си в развитието на транспортната инфраструктура на страната. Ясно е, също така, че необходимите финансови средства за изграждане на транспортната мрежа, съгласно стандартите на съвременна Европа, не могат да бъдат осигурени само от държавния бюджет, кредити и безвъзмездните фондове на ЕК. Необходимо е да се привлекат за участие средствата на частните, български и чуждестранни инвеститори. За тази цел, очакваме и съответни нормативни и административни мерки от страна на Правителството, съответстващи на европейските етични и законови практики. Някои от нашите виждания за регулиране от страна на държавата са посочени в т. 6 от настоящия документ.

Бихме искали да посочим и някои конкретни проекти, в които представителите на частния бизнес виждат своето по-широко участие.

Автомагистрала “Марица”

Съгласно програмата на МРРБ за изграждане на автомагистралната мрежа на България, автомагистрала “Марица” трябва да се реализира чрез концесия от типа ВОТ. Подкрепяме този вариант, тъй като този проект има по-малки шансове за финансиране от фондовете на ЕК – попада в категорията на транспортна връзка към “трети страни”. Считаме, че проектът представлява интерес за частния бизнес у нас. Необходимо е, обаче, Правителството ускорено да изпълни предложените от нас важни мерки за прецизни правила и процедури във всички етапи на реализация.

Изграждане на нови пътни мостове на река Дунав при “Оряхово – Бекет” и “Силистра – Калараш”

Проучванията за изграждане на нови пътни връзки между България и Румъния, направени през 90-те години, показваха добра перспектива за строителство на нови мостове и в района на “Оряхово – Бекет”, на “Силистра – Калараш” и на други места. Считаме за правилно Правителството да включи в своите програми **реконструкцията на подходните пътища към фериботните линии през река Дунав при Оряхово и Силистра**, тъй като и сега транспортният поток се затруднява, поради недобрата пътна инфраструктура.

С предстоящото присъединяване на България и Румъния към ЕС и отпадането на вътрешните граници политическата и икономическата обстановка в региона вече е променена. Нашето становище е, че трябва да започнем да работим по-интензивно за

подобряване на регионалното сътрудничество в Югоизточна Европа и, на първо място - за подобряване на транспортна инфраструктура, което ще бъде и база за интензификация на всички други връзки.

Нашето очакване към Правителството е да се създадат благоприятни междудържавни договорености за изграждане на нови пътни мостове, както и за реконструкция и модернизация на подходните пътища към тези преходи, с финансовото участие на български и румънски частни капитали.

Изграждане на съвременни яхтени пристанища по българското Черноморие и по река Дунав

Бързото развитие на България като туристическа страна, изисква и ускорено развитие на “яхтения бизнес” у нас. Във всички страни по света този бизнес се развива чрез участието на частни инвеститори. Необходимо е обаче Правителството да извърши подготвителната работа в това направление – разработване (актуализиране) и утвърждаване на генерални планове за разположение на яхтени пристанища по бреговете на Черно море и река Дунав и създаване на документи за концесиониране. Готови сме да сътрудним за ускоряване на този процес.

Изграждане на далечния южен обход на град София - връзката между автомагистралите “Струма” и “Тракия”, както и на магистралната връзка между “Тракия” и “Хемус”

Известни са плановете на няколко правителства за изграждане на далечния южен обход на град София, с което ще се пренасочи транзитния трафик и ще се подобри екологичната обстановка около и в Столицата. Темповете на изграждане на тези връзки са крайно незадоволителни. Разбираме и проблемите с финансовото осигуряване. Предлагаме на Правителството да разгледа по-детайлно възможността за участие на частни инвеститори в този проект. Необходимо е, също така, да се отчете и интересът на частния бизнес при изграждане на курорта “Супер Боровец”.

Развитие на транспортните (железопътна и пътна) връзки “Русе – Варна”

Проучванията на редица консултантски фирми, с опит в развитието на комбинираните превози, показват перспективността и икономическата ефективност от изграждането на комбинирана транспортна връзка “Река Дунав (пристанище Русе) – железница (автомобил) – Черно море (пристанище Варна)”. Основните преимущества на такава транспортна връзка са съкращаване на времето за транспорт с около 2 дни и разходите за канални и други такси в долното течение на река Дунав. Проблем за реализацията, обаче, досега е незадоволителното състояние на железопътната линия и на пътната връзка между Варна и Русе. Доскоро недостатъчен бе и трафикът на контейнери в тази част на Европа, който е най-ефективен за комбинирани превози. В последните години, обаче, трафикът на контейнери през пристанище Варна нараства с 10-15 % годишно. С подобряване на навигацията по водната магистрала “Рейн – Майн – Дунав” и другите политически и икономически промени в региона и Черноморския басейн, се очаква бързо развитие на трафика и комбинираните превози.

Очакваме Българското правителство да изведе като приоритет развитието на железопътната и автомагистрална транспортна връзка между Русе и Варна. Готови сме, при създаване на съответните условия от страна на държавата, да участвуваме във финансирането и реализацията на проектите.

Ускоряване на процедурите за концесии, представляващи интерес за държавата и за частните инвеститори

В последните години бе отбелязан известен напредък в концесионирането на пристанищата. През м. септември 2004 г. от Министерството на транспорта и съобщенията бе публикуван списък от 23 пристанищни терминала, които да бъдат

отдадени на концесия до края на 2005 г. Проведени бяха и първите конкурси за предоставяне на концесии. Бихме искали, обаче, да споделим някои наши бележки и препоръки в тази насока:

- Не е достатъчна за представителите на българския бизнес прозрачността и причините за дефиниране на отделните терминали, т.е. отсъстват или не са известни принципите за обособяване на обектите за концесиониране;
- Процедурите и публичността понякога са дезинформиращи - обявяват се в Държавен вестник и в пресата едни намерения, а се реализират други. Няма достатъчно публичност при разработването на анализите и другите документи, изисквани съгласно Закона за концесиите. В редица случаи, стратегически за нашата икономика производители и инвеститори, остават с впечатлението, че документите се подготвят преднамерено, с цел услуга на сивата икономика;
- Качеството на концесионните документи не е достатъчно добро. Нашият анализ показва, че се залагат нереални изисквания за инвестиции, за концесионни такси, за цялостно използване на съществуващата работна сила и т.н., което показва непознаване на икономическата обстановка в даден регион.

За решаване на тези проблеми, предлагаме по-разширен достъп до участие в конкурсите за избор на консултанти, по-голяма публичност на действията и етичен диалог със стратегическите инвеститори и икономически субекти в региона.

Трябва да отбележим, че българските предприемачи, освен в концесионирането на морските и речни пристанища, проявяват и определен интерес и в други обекти от транспортната система, например - в оперативната и обслужващи дейности в летищата, в терминалите за комбиниран транспорт, в информационното обслужване и т.н.

Препоръчваме на Правителството да разшири кръга на концесионираните обекти в транспортния сектор.

Ускоряване развитието на съвременни системи за управление на инфраструктурата и транспортните потоци.

Както бе подчертано в приоритетите и в мерките за ускоряване развитието на транспортната инфраструктура и за повишаване на ефективността на транспортната система на България, без използване на съвременни системи за управление и контрол, които да са интегрирана част от общеевропейските системи, ще продължим да изоставяме и като държава и като регион.

С по-голямо внимание бихме искали да разгледаме възможностите и мерките за участие на българския бизнес в един от най-приоритетните и напреднали в изпълнението проекти на Европейската комисия:

“Галилео – Глобална сателитна система за навигация и позициониране”

„Галилео” е европейска инициатива за създаване на глобална сателитна навигационна система, предлагаща прецизно позициониране и услуги в реално време за търговски и частни потребители навсякъде по света, чрез използване на малки и евтини приемници. Системата се изгражда от 30 сателита и от разположена на земята инфраструктура, както и с редица приложни системи и услуги.

Инициатори на проекта са Европейският съюз и Европейската космическа агенция (ESA – European Space Agency). Член на проекта е, също така, Европейската инвестиционна банка. В бъдеще като членове на проекта ще бъдат привлечени и частни компании и инвеститори.

Проектът е включен като № 1 в приоритетите на ЕК за развитие през периода 2003 – 2020 г.

„Галилео” ще намери приложение и ще повиши ефективността на всички видове транспорт: авиация, морски и речен транспорт, железопътен, автомобилен и градски транспорт, дори и при пешеходците. Ще намери, също така, приложение в професионалните и частни дейности, в селското и рибното стопанство, енергетиката, телекомуникациите, финансирането и застраховките, опазването на околната среда, гражданската защита при бедствия и аварии и други.

В областта на автомобилния транспорт „Галилео” ще формира инфраструктурата, базата за изграждане на нови информационни системи за управление и контрол на автомобилните потоци в реално време. В областта на въздушния, водния и железопътния транспорт ще се създадат по-безопасни, технологически съвместими системи за управление и контрол на трафика, следене на товарите и т.н.

По предварителни изчисления на Европейската комисия, световният пазар на продуктите и услугите на „Галилео” през 2015 г. ще надхвърли 200 млрд. евро. Ще се създадат нови над 100 000 работни места.

Фазите на изпълнение и финансиране на проекта „Галилео” са:

Фаза I (детайлна дефиниция, проектиране и утвърждаване на проекта, производство на опитни образци от компонентите на системата - опитен сателит и минимална земна инфраструктура, разработка на приложни системи), със срок 2005 г. и стойност 1 100 млн. евро;

Фаза II (разгръщане и начало на търговската експлоатация на системата), със срок 2008 г. и стойност 2 100 млн. евро.

Общата стойност на проекта е 3 200 млн. евро.

Потребители на системата ще бъдат всички страни-членки на ЕС, включително новоприсъединените, плюс България и Румъния. Интерес за включване са изявили: Китай, Индия, Канада и други.

Предвижда се разгръщането и търговската експлоатация на системата „Галилео” да бъде предоставена на частни концесионери.

Неразбираеми за нас са причините, поради което българската научна и бизнес общественост не са информирани за този значим проект на Европейската комисия, независимо че представители на Министерството на транспорта и съобщенията редовно са канени и са участвували в заседания, организирани в Брюксел. Още повече, че развитието на високите технологии бе приоритет на предишното Правителство. Пропуснато е безценно време и възможности за подготовка и участие от страна на България.

Какво, според нас, трябва незабавно да се направи за развитието на системата Галилео в България и региона?

- МТС да осигури пълна и прозрачна информация с каквато разполага и какво е направено досега по този проект;
- С Решение на МС да се създаде Управителен съвет (Работна група), в който да участват представители на МТ, МРРБ, МИ, МВР, МО, МОСВ, БАН, Народното събрание, независими експерти, **представители на бизнес средите**, на транспортни и други организации;
- С Решението на МС да се осигури бюджет за осигуряване на дейността на Управителния съвет;
- Да се установят незабавно контакти с водещите проекта структури в Европейската комисия, да се състави и подпише документ, регламентиращ по-активното участие на България в проекта;
- Управителният съвет да разработи в много кратки срокове пълна програма за участие на нашата страна в проекта „Галилео”, включително - за участието ни в разработването на приложни подсистеми и продукти;
- Да се осигури необходимата медийна публичност на проекта.

6. Някои неотложни задачи и препоръки към Правителството, с цел ускоряване на развитието на транспортната инфраструктура на България и създаване на по-благоприятни условия за икономиката.

- **Разработване на Национален план за развитие на транспортната система на България за периода 2007 – 2013 година;**

Крайно време е Правителството да разработи, а Народното събрание да утвърди по-дългосрочен документ за изграждане и финансиране на транспортната инфраструктура на страната за период, надхвърлящ мандата на едно правителство. Нашето предложение е за седемгодишен период (2007-2013 г.), тъй като той съвпада с началото на присъединяване на България и с периода на планиране в страните-членки на ЕС. Естествено, проектите, които ще бъдат започнати към края на този период, трябва да бъдат развити до края на тяхното изпълнение.

С утвърждаването на Национален план ще се осигури необходимата приемственост във финансирането и управлението на проектите, ще се стимулира и участието на българския частен бизнес в изграждането на транспортната инфраструктура на страната. Ще бъде възможно да се планира дългосрочно развитието и окрупняването на българския бизнес и, в резултат, ще се повиши неговата конкурентоспособност на европейския пазар.

- **Анализ и предложения от страна на Правителството за промени в някои закони и други нормативни документи, касаещи развитието на транспортната инфраструктура.**

От последните изменения и допълнения на **Закона за държавната собственост, Закона за общинската собственост, Закона за устройството на територията**, както и на някои специализирани транспортни закони, изтекоха повече от две години. Достатъчно време, за да се видят проблемите при изпълнение на транспортни проекти, които касаят публичната държавна собственост и са с национално значение за икономиката на страната. Продължават проблемите с отчуждаване на земи за нуждите на проектите. Известно е, че големите проекти за изграждане на новото летище “София”, пътната връзка към летището, изграждането на Дунав мост II, реконструкцията на железопътната линия “Пловдив-Свиленград”, автомагистралите “Тракия” и “Струма” и много други закъсняват и поради тези причини.

Необходимо е, също така, **усъвършенстване на Закона за данък добавена стойност** при начисляване на ДДС за инвестиционните разходи за строителство, както и за концесии на обекти, които са публична държавна собственост: пътища, мостове, тунели, железопътни линии, пристанищни терминали и други. На практика, безсмислено се завишават капиталовите разходи, удължава се срокът на концесията и се намалява икономическата възвращаемост на средствата. Извършва се безсмислено прехвърляне на държавни средства. Единствено печеливши са банковите и кредитните институции, докато на частните инвеститори се блокират значителни средства за не малък период от време. Подобна практика съществува в страните с най-много реализирани концесии (Франция, Швейцария и др.) и не случайно европейските фондове и ЕИБ не позволяват от техните средства да се изплаща ДДС и други държавни такси.

- **Доразвитие на подзаконовите нормативни и други документи за транспортния сектор на България (наредби, стандарти, технически изисквания, еврокодове и т.н.). Активно участие в новоразработваните документи на ЕК, с оглед максимална защита на интересите на българската икономика.**

Нашата информация от браншовите организации, както и от експерти, работещи в министерствата и други органи на държавната администрация, показва, че

след затварянето на преговорните глави с Европейската комисия, работата по нормативната база рязко се редуцира. Изчаква се присъединяването на България. Затишие в работата настъпи и в периода на смяна на Правителството.

Според представителите на бизнеса, предстои ни огромен обем нормативна и друга дейност, която трябва спешно да бъде организирана от новото Правителство. Считаме, че тази дейност трябва да се провежда със задължителното участие на представителите на бизнеса, на представителите на браншовите организации;

- **Присъединяване към Инициативата на Европейската комисия за либерализация на авиационните превози в Европа /“Single European Sky”/.**

Трябва да подчертаем, че представителите на българския бизнес не разбират защитата на интересите на българската икономика чрез ограничение за навлизане на изискванията на Европейския съюз за свободна пазарна икономика в нашата страна. Опитът на другите европейски страни, а и нашите разбирания са, че българският бизнес има сили и трябва се конкурира на общоевропейския пазар. В противен случай ще изостанем още повече икономически.

В този смисъл ние считаме идеята за отлагане на присъединяването на България към Инициативата на Европейската комисия “Single European Sky” за неправилно. На практика ще се ограничи навлизането на чужди инвестиции в страната, ще се ограничи и излизането на българския бизнес на международния авиопазар от началото на действието на “Инициативата”. След две или повече години, когато ще се присъединим, конкурентната среда ще бъде по-силна, а и пазарът ще се окаже вече разпределен. Освен това, либерализацията на въздушните превози ще се отрази положително на туристическия бизнес, който е с най-висок приоритет за българската икономика.

Допълнително съображение е, че в решителния момент за присъединяването ни към Европейския съюз, ние изпращаме подобен сигнал към Европейската комисия.

- **Актуализиране на междуправителствените спогодби с Гърция и Румъния с цел развитие на интеграционните транспортни и икономически връзки, както и с другите съседни страни, съобразно новата политическа и икономическа обстановка на Балканите. Създаване на тристранни споразумения за развитие на транспортните коридори IV, VII и IX, както и на другите трансгранични преходи и подходна инфраструктура в дълбочина.**

Известно е, че Европейската комисия възприема много положително задълбочаването на кохезията в рамките на Обединена Европа и е готова да подпомага интеграцията чрез отпускане на безвъзмездно и друго финансиране. Предлагането на съвместни проекти с Гърция и Румъния ще стимулира усвояването на Кохезионния и структурните фондове на Европейската комисия.

Предлагаме, също така, да се изградят постоянно действащи структури със съседните страни, които да синхронизират, координират финансирането и оперативната експлоатация на транспортните оси. Особено важно за развитието на черноморските ни пристанища ще бъде развитието на транспортните ни връзки към Русия, Украйна и Грузия. В тази област определено изоставаме, в сравнение с Румъния. Ръстът на товарите, преминаващи през Констанца, надвишава ръста на товарите през Варна и Бургас. Продължава да не се използва пълноценно капацитета на фериботната линия.

За продължението на коридор № IV към Истанбул са необходими активни връзки с Турция на всички нива. Пример за недостатъчна координираност е, че независимо от многото съвместни меморандуми и други документи, все още няма яснота за турските планове за реконструкцията на железопътната линия към българската граница. Независимо, че ние сме започнали проекта “Пловдив –

Свиленград - турска граница”, а турската страна започна изграждането на железопътен тунел под Босфора.

Естествено е да се очаква, че частните инвеститори ще бъдат привлечени за участие при добре координирано развитие на транспортната инфраструктура със съседните страни.

- **Пълно внедряване в отговорните министерства МТС и МРРБ и в основните инфраструктурни компании и агенции на вече разработената система за транспортна статистика.**

Без работеща по стандартите на ЕС транспортна статистика е немислимо да се провежда и европейска транспортна политика. През 2003 година бе завършен проект за изграждане на система за специализирана транспортна статистика, с финансиране от холандското правителство и с холандски консултанти. Системата не функционира пълноценно, в съответствие със заданието и нейните възможности. Бизнесът също се нуждае от коректна статистика, с цел по-добра ориентираност в пазара, ефективно насочване на инвестициите и повишаване на нашата конкурентоспособност;

- **Разработване на Стратегия за използване на Кохезионния и структурните фондове на Европейската комисия при развитие на транспортната инфраструктура: приоритети, критерии за оценка на проектите, финансови компоненти (държавен бюджет, собствени приходи, кредити, частни инвестиции и други), срокове, административен капацитет и други ресурси.**

По наше мнение, необходимо е Правителството да разработи ясна стратегия за използване на структурните, Кохезионния и други фондове на Европейската комисия, да определи дългосрочно за какви проекти ще се използват кредити, от какви банки, за кои проекти ще се дават държавни гаранции, къде трябва да се насочат средствата, събирани като данъци и такси; кои са проектите, подходящи за частни инвестиции и т.н. Задължително тази стратегия трябва да бъде съобразена с изискванията и директивите на Европейската комисия. Некомпетентните тези, изказвани от висши ръководители в държавната администрация, че средствата ще се ръководят и насочват по български модел, ще доведе не само до забавяне на усвояването на средства, но и до намаление на тези средства от ЕК. Не планираме ли добре тази политика, възможно е да изпаднем в недалечно бъдеще в ситуацията, както някои други страни, да не можем да предложим подходящи проекти за финансиране от фондовете на ЕК.

- **Да се нормализират отношенията с Европейската инвестиционна банка /ЕИБ/ – основната финансова институция на Европейския съюз.**

Съгласно последните документи на ЕК за развитие на общоевропейската транспортна мрежа, ролята на ЕИБ ще бъде значително разширена - не само като изгодна кредитна институция, но и като финансов гарант при реализация на рискови инфраструктурни транспортни проекти. Във тази връзка, не може да се приеме за нормален диалога с ЕИБ, при който на тяхното изискване за порядък в процедурите, да им отговаряме, че има и други банки. И то в критичен момент за нашето присъединяване към ЕС.

Не е безинтересно да се подчертае, че ръководството на ЕИБ е и най-добрият помощник при осигуряване на безвъзмездно съфинансиране от фондовете на ЕК. Известно е, че без тяхна помощ никога нямаше строителството на летище “София” да бъде подпомогнато с 50 млн. евро безвъзмездна помощ от програмата ИСПА.

ЕИБ е, и ще бъде подходящ партньор за финансиране и по схемата “PPP” – “Публично-частно партньорство”, от което българският бизнес е силно заинтересован. За информация на някои автори на проекта за концесия на автомагистралите “Тракия” и “Хемус”, Европейската инвестиционна банка в периода от 1993 г. е съфинансирала с общо 40 млрд. евро проекти по схемата PPP, естествено - с техните финансови и

процедурни условия, които са несравнимо по-добри от условията на търговските банки.

- **Разработване на ясна концепция и програма за провеждане на таксова политика за ползване на пътната мрежа на България, включително и за въвеждане на европейската електронна винетна система.**

В последните години бяхме свидетели на напълно хаотични решения и действия за въвеждане на винетна система за ползване на републиканската пътна мрежа. Стигна се до решения, които са във вреда на българските транспортни фирми. Предлагат се две системи за ползване на пътната мрежа: винетна система по време (седмица, месец, година) и плащане на ТОЛ-такси за автомагистралите в страната. Винетната система се ползва в някои членки на Европейския съюз, но само при пътуване по магистрална мрежа. Българското “изобретение”, за разпространяване на действието ѝ за цялата републиканска пътна мрежа, няма прецедент в Европейския съюз.

Винетната система по време, по своята същност е едновременно антисоциална и антипазарна. Облагането с еднакви такси, ползващите интензивно или спорадично пътната инфраструктура, особено при ниското ниво на доходи на населението, поставя сериозни проблеми, свързани със стартиращото предприемачество, с мобилността на трудовия ресурс, с развитието на икономиката.

ТОЛ-системата е изключително капиталоемка и, особено при ограничените транспортни потоци – е твърде неефективна. Прилагането на нормативните изисквания на ЕК поставя също въпроси при избора на тази морално остаряла система. В резултат на тези изисквания, с решение на Министерския съвет, бяха освободени от ТОЛ-такси чуждестранните превозвачи с общо тегло на автомобилите над 12,0 тона. Българските превозвачи не са освободени, неизвестно защо. Предстои промяна на директивата (ЕС - 1999/62), с която ще трябва да се освободят и превозните средства над 3,5 тона. Правителството трябва отново да вземе решение и да снижи границата за освобождаване от ТОЛ-такси. От друга страна, държавата поема твърди задължения към концесионерите, независимо от директивите на ЕС.

На практика, винетната система ще трябва да дофинансира плащанията за концесионерите на автомагистралите, без да се формира достатъчен фонд за развитие на останалата пътна мрежа. Освен че пазарът силно се деформира по отношение на българските превозвачи, и двете таксови системи са морално остарели. Предстои тяхната постепенна замяна в Европа чрез въвеждане на електронна евровинетка. България не използва възможността да внедри направо по-справедливата и съвършена таксова система, при която заплащането е за действително ползване на пътната мрежа и да избегне междинни скъпоструващи инвестиции за съществуващата винетка и предлаганата ТОЛ-система.

Необходимо е Правителството да разработи ясна концепция и програма за въвеждане на електронната евровинетка, която да съгласува с компетентните органи на ЕК. В този документ трябва да бъдат решени и всички случаи при концесиониране на пътища и отделни елементи от тях: тунели, мостове, фериботи, туристически пътища и т.н. Ще се икономисат значителни публични и частни инвестиции за временни решения в областта на таксовата политика.

Трябва да заявим, че частните предприемачи са готови да инвестират в разработването и експлоатацията на бъдещата електронна винетна система, каквато практика е започнала във водещите европейски страни.

- **Разработване на Стратегия и програма за развитие на управлението на транспортната система, включително и на инфраструктурата, в условията на Обединена Европа, на общия пазар и новата конкурентна среда.**

Въвеждането на съвременни модели за управление на транспортната инфраструктура, като част и в необходимото съответствие с аналогичните европейските структури, според нас, е ключова задача за настоящото Правителство. Скъпо струващите инвестиции могат да се обезсмислят без ефективно управление на инфраструктурата на нашата страна, като част от транспортната мрежа на Обединена Европа. Необходимо е да се усъвършенства държавната администрация и да се започне нейното обучение, съобразно новите условия.

Красноречив пример за неадекватно решение бе създаването на Национална компания “Пристанища” – управленска структура, непозната в европейските страни и противоречаща на изискванията на пазарната икономика за свободна конкуренция и децентрализация на управлението. В резултат, концесионирането в пристанищата се забави с около две години за законови и административни промени, забави се и развитието на пристанищната инфраструктура в страната.

Необходимо е настоящото Правителство да вземе бързо решение как ще се излезе от неблагоприятната ситуация с НК “Пристанища”, след решението на Конституционния съд за закриване на тази компания.

Аналогично на европейските страни, трябва да се дефинират и секторите, в които управлението, контролът и експлоатацията на транспортната инфраструктура може да се извършва от частни фирми. **Ние считаме, че българските предприемачи могат да осигурят по-ефективно управление на редица обекти, които са изцяло публична държавна собственост. Естествено - при пълна прозрачност и на конкурентна основа при възлагане на управлението. Подобна практика се използва успешно в много страни-членки на ЕС.**

- **Разработване на ясни правила за изпълнение на проекти, финансирани по схемата PPP, както и на концесии в областта на транспортната инфраструктура.**

Както многократно бе заявявано в настоящия документ, българският бизнес е силно заинтересован да участва в реализацията на такива проекти. Проблемът не е в отсъствието на значим, частен български и чуждестранен капитал. Голямата трудност, по наше мнение, е разделянето на риска между частните инвеститори и публичните власти. Пример: едногодишната дискусия за гаранциите, които е поела държавата по концесията на автомагистрала “Тракия”. Този проблем не трябва да се решава “на тъмно”, при неясни правила и договорености. Един ясен регулиращ документ, предварително разработен и оповестен от Правителството, би въвел прозрачна конкурентна среда и би окуражил частния инвеститор да поеме повече риск във финансирането и концесионирането на транспортна инфраструктура.

Необходимо е, също така, с държавния бюджет всяка година да се запишат проектите и съответното държавно участие по финансирането и изграждането на публично-частни проекти /PPP/.

- **Проучване, анализ и съставяне на програма, със съответно финансово осигуряване, за повишаване на устойчивостта на транспортната инфраструктура при природни бедствия, аварии и катастрофи.**

Неблагоприятните атмосферни условия през 2005 г. показаха редица недостатъци в устойчивостта на пътната и железопътната мрежа на страната. Прогнозите за промяна на климата показват, че и в бъдеще ще има подобни явления. Определено може да се констатира, че освен пряко засегнатото от наводненията население, най-много щети понася икономиката на страната, железопътния и автомобилния транспорт и, особено – частният бизнес. С нарастване на локалните и транзитни потоци през страната и недостатъчна устойчивост на транспортната система загубите също ще нарастват. Със сигурност ще настъпи и преразпределение на трафика към съседните страни.

Предлагаме отговорните министерства (МТ, МРРБ, МОСВ, МО и други) незабавно да пристъпят към пълно изследване на транспортната мрежа на България, с цел повишаване на нейната устойчивост при бедствия и аварии. Считаме, че за финансирането на такава програма с успех могат да се включат безвъзмездни фондове по линията на Европейската комисия и НАТО. Те също са заинтересовани от по-добрата устойчивост на нашата транспортна мрежа.

- **Разработване на системи за поддръжка и ремонт на пътната и железопътна мрежи, с използване на съвременни компютъризирани системи за управление и контрол.**

С внедряването на такива системи ще се отстрани съществуващата практика за закъснели и некачествени ремонти, разпиляването и на без това недостатъчните средства, ще се елиминират от пазара случайни изпълнители, които нямат необходимия технологически и кадрови ресурс.

- **Подготовка на проектите, които трябва да стартират незабавно от 1.01.2007 г. с особен акцент върху проектите (до тръжни пакети, където е необходимо), включени в приоритетните списъци от “Групата на ван Мирт” и одобрени от ЕК и Европейския парламент:**

Както бе казано по-горе, в последните години България изостана, в сравнение с потребностите и в сравнение с всички страни от Централна и Източна Европа, в подготовката на нови проекти, годни да бъдат финансирани от фондовете на ЕК и международните финансови институции. Необходимо е да се подготви конкретна програма, да се планират съответните финансови средства и да се пристъпи към интензивна подготовка на проекти. Времето, необходимо за разработване на качествени документи, е значително и трябва да се компенсира изоставането.

Задачите и препоръките, които Българската стопанска камара препоръчва спешно да се изпълнят, със съответни изпълнители и срокове са представени таблично в Приложение 1 към настоящия документ.

Заклучение

С настоящия документ ние, като представители на българския бизнес, изразихме тревогата си от значителното изоставане на нашата страна в развитието на транспортната инфраструктура и, в резултат - неблагоприятното отражение в цялостното развитие на икономиката на България. Считаме, че значението на транспортната инфраструктура е силно подценявано години наред, от всички правителства, за разлика от политиката, провеждана в останалите страни от Централна и Източна Европа.

Трябва да припомним, че първата задача на страните от Западна Европа след Втората световна война бе да възстановят своята транспортна и техническа инфраструктура. Аналогична бе политиката и на Германия при обединението на двете ѝ части. Реконструкцията и модернизацията на транспортната инфраструктура на Източна Германия бе основния инструмент за икономическото и социално възраждане на източните провинции.

Изложихме, също така, и някои свои виждания за приоритетите на развитие, съответстващи на етапа, в който се намира България – непосредствено преди присъединяването ѝ към Европейския съюз. Предложихме и необходимите мерки и задачи, които трябва да бъдат решени спешно от Правителството за преодоляване на изоставането. Изразихме и готовността на българските предприемачи за по-широко участие във всички фази на инвестиционните процеси. Декларирахме и нашата, готовност да съинвестираме в реализацията на различни проекти от транспортния сектор.

Неотложни задачи и препоръки за ускоряване на развитието на транспортната инфраструктура на България

№	Наименование на задачата, препоръката	Отговорни министерства	Срок за изпълнение	Забележки
1	2	3	4	5
1	Разработване на Национален план за развитие на транспортната система на България за периода 2007 – 2013 г.;	МТ, МРРБ	30.06.2006	Да се утвърди от МС и НС
2	Разработване на концепция и програма за провеждане на таксова политика за ползване на пътната мрежа на България, включително и за въвеждане на европейската електронна винетна система.	МРРБ, МТ, МФ	31.05.2006	Да се утвърди от МС и НС
3	Разработване на Стратегия за използване на фондовете на Европейската комисия за развитие на транспортната инфраструктура: приоритети, критерии за оценка на проектите, финансови компоненти (държавен бюджет, собствени приходи, кредити, частни инвестиции и други), срокове, административен капацитет и други ресурси.	МТ, МРРБ, МФ	31.05.2006	Да се утвърди с Решение на МС
4	Присъединяване към Инициативата на Европейската комисия за либерализация на авиационните превози в Европа /“Single European Sky”/.	МТ	2006	
5	Разработване на ясни правила за изпълнение на проекти, финансирани по схемата PPP, както и на концесии в областта на транспортната инфраструктура.	МТ, МРРБ, МФ, МОСВ	31.05.2006	Да се утвърди с Решение на МС
6	Анализ и предложения от страна на Правителството за промени в някои закони и други нормативни документи, касаещи развитието на транспортната инфраструктура: Закон за държавната собственост, Закон за общинската собственост, Закон за устройството на територията.	МРРБ, МТ, МЗГ	30.04.2006	Приемане на закони за изменения на съществуващите от НС
7	Пълно внедряване в отговорните министерства МТС и МРРБ и в основните инфраструктурни компании и агенции на вече разработената система за транспортна статистика.	МТ, МРРБ, НСИ, МВР	30.06.2006	Утвърждаване на наредба /правилник/ за транспортната статистика от МТ

1	2	3	4	5
8	Актуализиране на междуправителствените спогодби с Гърция и Румъния с цел развитие на интеграционните транспортни и икономически връзки, както и с другите съседни страни, съобразно новата политическа и икономическа обстановка на Балканите. Създаване на тристранни споразумения за развитие на транспортните коридори IV, VII и IX, както и на другите трансгранични преходи и подходна инфраструктура в дълбочина.	МТ, МРРБ, МОСВ	31.06.2006	
9	Проучване, анализ и съставяне на програми, със съответно финансово осигуряване, за повишаване на устойчивостта на транспортната инфраструктура при природни бедствия и аварии: <ul style="list-style-type: none"> • Програма с неотложни, бързи мерки; • Дългосрочна програма. 	МДПБАК, МТ, МРРБ, МО, МВР, МОСВ, МФ	31.03.2006 30.06.2006	Утвърждаване на програмите от МС
10	Разработване на Стратегия и програма за развитие на управлението на транспортната система, включително и на инфраструктурата, в условията на Обединена Европа, на общия пазар и новата конкурентна среда.	МТ, МРРБ	30.09.2006	
11	В бюджет 2007 г. да се запишат проектите и съответното държавно участие по финансирането и изграждането на PPP-проекти	МФ, МТС, МРРБ	30.09.2006	
12	Внедряване на системи за поддръжка и ремонт на пътната и железопътна мрежи, с използване на съвременни компютризирани системи за управление и контрол.	МТ, МРРБ	31.12.2006	
13	Доразвитие на подзаконовите нормативни и други документи за транспортния сектор на България (наредби, стандарти, технически изисквания, еврокодове и т.н.). Активно участие в новоразработваните документи на ЕК с цел максимална защита интересите на българската икономика.	МТ, МРРБ, МВНР	30.12.2006	
14	Подготовка на проектите, които трябва да стартират незабавно от 01.01.2007 г., с особен акцент върху включените в приоритетните списъци от "Групата на ван Мирт" и одобрени от ЕК и Европейския парламент.	МТ, МРРБ	31.12.2006	

Документи, използвани като база за разработване на Концепцията:

- “Бяла книга за Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за решение“-издание на Европейската комисия / Брюксел 12.09.2001 г.
- Решенията на Втората (Крит, април 1994 г.) и на Третата (Хелзинки, юни 1999 г.) паневропейски конференции на министрите на транспорта за развитие на паневропейските транспортни коридори и на Трансевропейската транспортна мрежа.
- Програма за развитие на транспортната инфраструктура за периода 2001 – 2005 г., разработена февруари 2001 г., актуализирана октомври 2001 г.
- Резултатите от проекта на ЕК “Оценка на нуждите от транспортна инфраструктура в Централна и Източна Европа-ТИНА”, разработен в периода януари 1997–октомври 1999 г. и актуализиран през април 2002 година.
- Организационно преструктуриране на железопътния транспорт. Развитие на управлението на НК “Железопътна инфраструктура” – януари 2004 г., разработка на SYSTRA, Франция и СІЕ, Ирландия.
- Доклад на Европейската комисия за развитие на общоевропейската транспортна мрежа до 2020 г., разработен от Групата на високо ниво, ръководена от Карел ван Мирт, утвърден от Европейския парламент през април 2003 г.
- Инвестиционни намерения за развитие на пътната мрежа на Република България – брошура, издадена от МРРБ през 2004 година.
- Стратегия за развитие на Националната транспортна система на Р. България до 2015 г., представена през м. март 2005 г. от МТС