

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

Д О К Л А Д

ОТ АЛЕКСАНДЪР ЦВЕТКОВ –

**МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

**ОТНОСНО ПРОГРАМНИЯ И ОРИЕНТИРАН КЪМ РЕЗУЛТАТИТЕ БЮДЖЕТ НА
МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И
СЪОБЩЕНИЯТА ЗА 2011 г.**



2011 г.

1 МИСИЯ

По ефективно и прозрачно управление в подкрепа на европейското социално-икономическото развитие на Република България, чрез:

- ❖ Осигуряване на устойчива транспортна система;*
- ❖ Развитие на по-екологосъобразни, безопасни и сигурни видове транспорт и висококачествени транспортно-логистични услуги;*
- ❖ Подкрепа за балансирано регионално развитие и отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал, ускоряване интегрирането на страната в европейските структури;*
- ❖ Въвеждане на справедливи правила на пазара на електронните и пощенски съобщения;*
- ❖ Предоставяне на достъпни публични електронни услуги за удовлетворяване на нарастващите нужди на граждани и бизнес;*
- ❖ Гарантиране на равен достъп до качествени, сигурни и на разумни цени услуги на информационното общество*
- ❖ Подпомагане на научните изследвания, технологичното развитие и иновациите в областта на информационните и комуникационните технологии.*

2 ОРГАНИЗАЦИОННО РАЗВИТИЕ И КАПАЦИТЕТ ЗА ПЕРИОДА 2011-2013г.

Планираната численост на щатния персонал на ЦУ и ВРБК за периода 2011-2013 г., е намалена до 2 636 щ.бр., в резултат на извършвано поетапно реструктуриране и оптимизация. Постигнато е свиване на щата спрямо 01.01.2010 г. с 210 щ.бр.

Намален е броят на второстепенните разпоредители с бюджетни кредити (ВРБК). С изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване (обн., ДВ, бр.63 от 13.08.2010 г.), се променя статута на Авиоотряд 28 - от юридическо лице – ВРБК към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, авиационният оператор преминава в състава на Министерския съвет. Предвидено е разпоредбите на Закона за администрацията да не се прилагат за Авиоотряд 28. Предвидено е също при изпълнението на полети за нуждите на министерства и ведомства, заплащането на услугата за превоз да се извършва от бюджета на съответните администрации-ползватели.

Завършени са започналите в края на 2009 г. структурни и организационни промени в ДП „Национална компания Железопътна инфраструктура”,

На централно ниво (в Централно управление на ДП „НКЖИ”) е постигнато:

- закриване на 5 (пет) дирекции;
- намаляване на отделите с 27 (двадесет и седем) броя;
- намаляване на регионалните структури към Централно управление с 26 (двадесет и шест) броя;
- намаляване на регионалните поделения от 23 (двадесет и три) на 21 (двадесет и един) броя;

Поделение "Енергетика" е реструктурирано в предприятие “Електроразпределение”.

Числеността на персонала в Централно управление (администрацията) на НК ЖИ е намалена с 55,2%.

Утвърдени са **нови функционални структури за регионалните поделения със следните промени:**

- намален е броят на отделите в ръководствата на поделенията;
- намалени са нивата на управление;
- премахната е длъжността „Заместник- директор”;
- премахнати са административни служби и длъжности в производствените звена.

В резултат на извършените структурни и организационни промени е намален административния, управленския, обслужващия и технически персонал, непряко свързан с основната дейност.

В областта на съобщенията и информационните технологии, следва да се отбележи, че изграденият административен капацитет на ИА „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи” (ЕСМИС) е недостатъчен за изпълнение на дейности, свързани с изграждане и поддържане на Национален портал за пространствени данни за осъществяване на връзка с геопортала на инфраструктурата за пространствена информация на Европейската общност (INSPIRE), за дейности на националния център за реагиране при компютърни инциденти, както и за контролни

дейности, свързани с оперативната съвместимост на мрежите в държавната администрация, предвидени в Стратегията за електронно управление.

В резултат на извършен разширен функционален анализ на всички звена и дейности в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) са дефинирани мерки, касаещи организационното развитие на ИА „ЕСМИС” и насочени към повишаване ефективността на администрацията. Мерките се изразяват в:

- Създаване на междуведомствена работна група със задача: разработване на конкретен план с административни, финансови и технологични параметри за интегриране на държавните комуникационни мрежи Електронна съобщителна мрежа и Национална мрежа на държавната администрация. Работната група се създава на основание и в изпълнение на т. 172 от Плана за изпълнение на мерките за оптимизация на държавната администрация, приет с Решение на Министерския съвет от 29 юли 2010 г. В работната група ще участват представители от администрацията на Министерски съвет, МТИТС, ИА”ЕСМИС”, Министерство на финансите, Министерство на отбраната, Министерство на вътрешните работи и Министерство на регионалното развитие и благоустройство и. Срокът за изпълнение на задачата е до края на 2010 г.;
- Създаване на междуведомствена работна група със задача преглед на съществуващото състояние на всички обекти, свързани с отбранителната дейност в областта на съобщенията в Република България и изготвяне на концепция за единното им управление. Работната група се създава на основание и в изпълнение на т. 171 от Плана за изпълнение на мерките за оптимизация на държавната администрация, приет с Решение на Министерския съвет от 29 юли 2010 г. В работната група ще участват представители от МТИТС, ИА”ЕСМИС”, Министерство на отбраната, Министерство на финансите и Министерство на вътрешните работи. Срокът за изпълнение на задачата е до края на 2010 г.

С приемането от Министерски съвет на разработените План и Концепция ще се дефинират и определят нормативно структурата, числеността и функциите на изпълнителната агенция.

3 ПРЕГЛЕД НА ПОЛИТИКИТЕ

Стратегическата цел на министерството за изграждане на устойчива транспортна система, развит съобщителен и жизнеспособен пощенски сектор, съвременна електронна инфраструктура и услуги, както и за технологично развитие и иновации се постига посредством провеждането на следните шест **основни политики** в компетентностите и отговорностите на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията:

- Политика за модернизирание на транспортната инфраструктура;
- Политика за подобряване на организацията и управлението на транспорта;
- Политика за безопасност, сигурност и екологосъобразност в транспорта;
- Политика в областта на съобщенията;
- Политика в областта на електронното управление;
- Политика в областта на информационното общество.

ПОЛИТИКА ЗА МОДЕРНИЗИРАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Визия за развитието на политиката

Тази политика е насочена към развитие на базисната транспортна инфраструктура, която е важно условие за поддържането на устойчив икономически растеж.

Присъединяването на България към Европейския съюз вече е факт, но успешното интегриране на страната ни като новоприета държава-член е свързано с необходимостта от национална транспортна система, съответстваща на европейската. Активното участие на страната ни във формирането на европейската политика в областта на транспорта и утвърждаването на приоритетната ѝ роля в региона ще бъдат основен фактор за стабилността в европейски и регионален план.

Модернизацията на транспортната инфраструктура е един от основните приоритети на приетата **Стратегия за развитие на транспортната система на Република България за периода до 2020 г.** А база за програмиране на всички бъдещи инфраструктурни транспортни проекти, които ще бъдат финансирани чрез различни източници е одобреният Общ генерален план за транспорта.

С цел да се очертаят основните приоритети по отношение на поддръжката, развитието и модернизацията на транспортната инфраструктура и да се набележат мерки за постигането им, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията представи стратегическите си цели, които ще бъдат изпълнявани като част от Програмата на Правителството за европейско развитие на България. С изпълнението на така поставените цели, обхващащи конкретни дейности и задачи, министерството се ангажира да работи ефективно за модернизирането и развитието на транспортната инфраструктура, необходима за успешното интегриране в европейската транспортна система.

От ключово значение е срочната и навременна реализация на стартиралите инфраструктурни проекти по ОП „Транспорт“ (2007 – 2013 г), изпълнението на нови проекти включени след разширяване обхвата на програмата, както и успешното завършване на проекти по програма ИСПА, което е важна предпоставка за ефективното и целесъобразно усвояване на средствата от европейските фондове.

Развитието на транспортната инфраструктура, продиктувано от нуждите на икономиката и обществото, изисква мобилизирането на значителен по обем финансов ресурс. Финансово-икономическата криза поднови натиска върху публичните финанси, което води до потенциално негативни въздействия върху развитието на ключовата инфраструктура.

Ето защо е необходимо да се прилагат по-цялостно и активно предимствата, които дава публично-частното партньорство (ПЧП), и в частност концесията, като ефективен метод за доизграждане, модернизация и поддържане на значими инфраструктурни обекти, с оглед повишаване на тяхната конкурентоспособност, и гарантиране на надеждност, сигурност и качество на предоставяните услуги.

Стратегически и оперативни цели:

Стратегическите цели на министерството за развитие на транспортния сектор са:

- Повишаване на икономическата ефективност на транспортния сектор;
- Развитие на устойчив транспортен сектор;
- Осигуряване на балансирано регионално развитие.

Оперативните цели в рамките на тази политика се изразяват в:

- Създаване на оптимални условия за развитие на транспортната инфраструктура;
- Ускорено изграждане, ефективно поддържане и модернизация на транспортната инфраструктура;

- Подобряване на управлението и реализацията на проекти, финансирани от структурните и кохезионните фондове на ЕС и от предприемаческите инструменти;
- Развитие на транспортната инфраструктура чрез механизмите на публично-частното партньорство;
- Усъвършенстване на системата от инфраструктурни такси в отделните видове транспорт.

Полза/ефект за обществото от политиката:

Очакваните ползи от изпълнението на политиката са:

- Увеличен капацитет на транспортната инфраструктура и подобро качество на предлагания капацитет;
- Намалени средства за поддържане и експлоатация на транспортната инфраструктура;
- Свободен и равнопоставен достъп до различните инфраструктурни мрежи и обекти;
- Повишено качеството на транспортното обслужване – по-висока скорост, по-кратко време пътуване и по-висок комфорт;
- Навременна реализация на проекти, финансирани от ОП „Транспорт” и ИСПА;
- Преструктурирани, финансово оздравени дружества в транспортния сектор и изградени адекватни структури с готовност в максимална степен да усвояват европейските фондове, насочени към реализацията на значими инфраструктурни проекти;
- Развита и модернизирана инфраструктура, позволяваща прилагането на съвременни технологии и оборудване за обработка на пътници и товари и стимулираща увеличаване на пътничко- и товаро-потока;
- Повишена ефективност и конкурентоспособност на българските пристанища и летища на международния пазар;
- Повишена безопасност;
- Общ концептуален подход за инфраструктурните такси в транспортния сектор;
- Общо подобряване на условията за търговия и туризъм в страната.

Показатели за полза/ефект и целеви стойности за периода (2011-2013 г.)

Всяка политика намира конкретен израз в постигането на целите и ползите основно чрез изпълнението на заложените в нея програми и подпрограми, но също така и с редица действия от административен, нормативен, организационен или публичен характер.

Показателите за полза/ефект на съответната програма/подпрограма са разгледани в следващи раздели.

Важно е да се отбележи, че реализацията на инфраструктурните проекти изисква както значителни инвестиции, така и по-дълъг период за изпълнение.

ПОЛИТИКА ЗА ПОДОБРЯВАНЕ ОРГАНИЗАЦИЯТА И УПРАВЛЕНИЕТО НА ТРАНСПОРТА

Визия за развитието на политиката

Транспортният сектор е ключов за българската икономика, както поради неговата свързваща роля по отношение на останалите сектори, така и заради собствения му принос в брутна добавена стойност и заетостта.

Политиката за повишаване качеството на предлаганите транспортни услуги и устойчиво развитие

на транспорта обхваща решаването на широк кръг от социални, финансови, технологични и инфраструктурни проблеми на местно, национално и международно равнище, които оформят и съответните транспортни пазари.

В рамките на тази политика се предвижда актуализиране и въвеждане на нова републиканска транспортна схема, с цел доближаване на превозните услуги по място, време и честота до действителните потребности на населението, като по този начин се повишава и ефективността на превозите. Ще се предприемат действия за предотвратяване на корупционните практики и нелоялната конкуренция в сферата на транспорта, като прецизиране и усъвършенстване на лицензионните режими, въвеждане на постоянен видеоконтрол по време на практически обучения и при провеждане на изпити за правоспособност, налагане на строги санкции при констатиране на нарушения.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията ще продължи да насърчава всички инициативи в подкрепа на интермодалния транспорт и да се стреми да осигури среда за ефективно функциониране на логистичните системи. През следващите години усилията ще бъдат насочени към създаване на благоприятни условия за модернизацията и усъвършенстването на мрежата от интермодални терминали и предоставяне на висококачествени транспортно-логистични услуги, което ще е от пряка полза за българския бизнес. В тази връзка ще се използват механизмите на концесионирането, осигуряващи гъвкаво финансиране на довеждащата инфраструктура и на нови интермодални съоръжения с висок капацитет, като с това се създават предпоставки за прерастването на последните в товарни селища.

Оперативни цели

Оперативните цели, за постигане на формулираните и посочени по-напред стратегически цели, в рамките на тази политика се свеждат до:

- Осигуряване на качествен и леснодостъпен транспорт за населението във всички райони на страната на достъпни цени;
- Създаване на условия за ефективно противодействие на нелоялната конкуренция в транспортния сектор;
- Развитие на интермодалния транспорт;
- Подобряване на състоянието и увеличаване на дела на специализирания подвижен състав;
- Внедряване на съвременни информационни системи за ефективно управление на инфраструктурни операции;
- Създаване на подходящи условия за развитие на транспортната логистика;
- Устойчиво развитие на масовия обществен транспорт.

Полза/ефект за обществото

Очакваните ползи от изпълнението на политиката са:

- По-висока конкурентоспособност на българските транспортни субекти и съхраняване (респ. увеличаване) на пазарния им дял в Европа и в света;
- Превенция на корупционните практики в сферата на транспорта;
- Подобро придвижване на товари и пътници във вътрешно и международно съобщение на достъпни цени;
- Изградена база данни с геопространствени параметри за инфраструктурни обекти;
- Ефективно функциониращи логистични вериги;
- Подобрена оперативната съвместимост на транспортната система.

Показатели за полза/ефект и целеви стойности за периода (2011–2013 г.)

Всяка политика намира конкретен израз в постигането на целите и ползите основно чрез изпълнението на заложените в нея програми, но също така и с редица действия от административен, нормативен, организационен или публичен характер. Показателите за полза/ефект на програмите са разгледани в следващите раздели.

ПОЛИТИКА ЗА БЕЗОПАСНОСТ, СИГУРНОСТ И ЕКОЛОГОСЪОБРАЗНОСТ В ТРАНСПОРТА

Визия за развитието на политиката

Намаляването на негативното влияние на различните видове транспорт върху околната среда, както и осигуряването на високо ниво на безопасност и сигурност са сред основните изпълнявани приоритети на министерството.

Ангажираността на държавата към бъдещото развитие на устойчив транспорт е съобразена с нарастващата загриженост за опазване на околната среда, като се насърчава развитието на по-екологосъобразни видове транспорт и се прилага балансиран подход при използване на техния потенциал.

Необходима е специална политика за стимулиране използването на обществените видове транспорт и програми за промяна в разпределението по видове транспорт с цел намаляване на вредното въздействие на автомобилния транспорт преди всичко върху околната среда, но също така и върху безопасността на движението и намаляване на задръстванията.

Сред основните действия по осъществяване на тази политика е разработването и прилагането на методики и провеждане на обучение на експерти за извършване на инспекции на съоръжения с повишена опасност, както и сформирането на екипи за съвместно планиране на действия при настъпване на произшествия, кризисни ситуации и бедствия.

Оперативни цели

Оперативните цели за постигането на посочените по-напред стратегически цели, в рамките на тази политика са:

- Повишаване на нивото на безопасността, сигурността и качеството на предоставяните транспортни услуги;
- Постигане на висока надеждност на експлоатационните дейности;
- Създаване на система от икономически инструменти за ефективното прилагане на принципа „замърсителят плаща“;
- Ограничаване вредното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;
- Създаване на ефективно действаща национална система за търсене и спасяване;
- Координиране и уточняване на реда на взаимодействие с други ведомства при възникване на произшествия и тяхното разследване;
- Осигуряване на здравословни условия на труд в системата на транспорта;
- Създаване на благоприятна среда на живот на населението при възникнала кризисна ситуация;
- Изграждане на системи за ранно предупреждение и защита при бедствия;
- Постигане на високо ниво на професионална компетентност.

Полза/ефект за обществото

Очакваните ползи от изпълнението на политиката са:

- Гарантирана висока степен на безопасност и сигурност на транспортната система;
- Устойчива транспортна система срещу бедствия, причинени от природни и техногенни фактори;
- Намален брой жертви и щети от транспортни произшествия;
- Минимизирани негативни последици върху околната среда и човешкото здраве;
- Улеснен трансграничен транспорт на жизненоважни стоки за преодоляване на последиците от кризи и бедствия;
- Действаща система от пазарни инструменти, под формата на стимули или санкции, адресирана към транспортните субекти за ограничаване на отрицателното влияние на транспорта;
- По-висока енергийната ефективност на транспортния сектор;
- Подобрена ефективност на административното обслужване и съкратено време за обслужване.

Показатели за полза/ефект и целеви стойности за периода (2011–2013 г.)

Становището, изразено от страна на Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“ в Европейската комисия, по повод информационна система за нуждите на транспортната политика е, че: „Транспортният сектор е комплексна система и като такава е трудно да се опише чрез малко на брой или опростени показатели.“

Поради липсата на информация относно мобилността на населението в страната не може да се направи точна оценка на общото търсене на пътнически транспортни услуги. На практика няма официални статистически данни за пътуванията с лични автомобили, за относителния дял на пътуванията с различни видове транспорт, за седмичните и месечните модели на пътуване, за зависимостите между образователната и възрастовата структура и мобилността, за целта на пътуванията. В тази връзка Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията кандидатства още през 2004 г. за целево финансиране от бюджета на Националния статистически институт за провеждане на Национално изследване на пътуванията през 2005 г. През 2010 г. беше целесъобразно да се извърши следващо такова изследване, но поради липса на финансови средства същото не бе проведено.

Следва да се отбележи, че известен напредък в тази посока бе постигнат с разработването на Български транспортен модел (елемент от Общия генерален план за транспорта), даващ ясна оценка на съществуващото търсене и инфраструктура, с цел предвиждане на вероятните промени в моделите на търсене във времето и прогнозиране на евентуални въздействия и ползи от предлаганите транспортни схеми. Моделът за пътнически транспорт обхваща пътуванията (автомобили, влакове, автобуси и фериботи) изцяло в пределите на България, международни пътувания с начална или крайна точка в страната и транзитните пътувания и е допълнен с отделни таблични модели за анализ и прогнозиране на пътническите превози с воден и въздушен транспорт.

4 ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С ДРУГИ ИНСТИТУЦИИ, ДОПРИНАСЯЩИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПОЛИТИКИТЕ В СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията си взаимодейства основно със следните институции:

- Министерство на регионалното развитие и благоустройството
- Министерство на финансите

- Министерството на икономиката, енергетиката и туризма
- Министерство на околната среда и водите
- Министерство на външните работи
- Министерство на вътрешните работи
- Министерство на отбраната
- Министерство на труда и социалната политика
- Министерство на здравеопазването
- Министерство на образованието, младежта и науката
- Комисия за защита на конкуренцията
- Комисия за защита на потребителите
- Областни администрации
- Национално сдружение на общините в Република България
- Органи на местното самоуправление
- Синдикални, браншови и други обществени организации
- Органи за контрол за прилагане на здравословни и безопасни условия на труд.

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТТА НА СЪОБЩЕНИЯТА

Политиката в областта на съобщенията се отнася до електронните съобщения и пощенските услуги и отразява необходимостта от установяване на подходящо равновесие между интересите на всички участници на пазара на електронните съобщителни услуги и на пощенските услуги от една страна и от друга - процесите на хармонизация в съответствие с европейската регулаторна рамка. Политиката отчита националните особености в посочената област.

Визия за развитието и приоритети на ведомството

Държавната политика в областта на съобщенията за периода 2011-2013 г. е насочена към изпълнението на следните приоритети:

- Поддържане на условия за свободна и ефективна конкуренция както на пазара на електронните съобщения, така и на пазара на пощенските услуги, като част от единния вътрешен пазар в общността;
 - Развитие на модерна електронна съобщителна и пощенска инфраструктура;
 - Ефективно ползване на ограничените ресурси;
 - Неутралност по отношение на използваните технологии и свързаните с тях услуги;
 - Преодоляване на изоставането в изграждането и развитието на електронната съобщителна инфраструктура в слабо населени и отдалечени райони;
 - Гарантиране предоставянето на универсалната електронно съобщителна услуга;
 - Съхранение на универсалната пощенска услуга (УПУ);
 - Защита на интересите на потребителите.

Приоритетите на политиката ще се изпълняват чрез постигането на целите в областта на:

- Развитие на електронните съобщения;
- Устойчиво развитие на пощенския сектор.

Целите на провежданата политика в областта на електронните съобщения ще се постигат чрез:

- Политика в областта на електронните съобщения, очертаваща визията, целите и насоките за развитието на електронните съобщения, както и въвеждането и прилагането на Правна рамка 2009 на Европейския съюз в областта на електронните съобщения;
- Закон за електронните съобщения, уреждащ обществените отношения, свързани с осъществяването на електронни съобщения;
- Държавна политика по планиране и разпределение на радиочестотния спектър, определяща използването на радиочестотния спектър в Република България по радиослужби и ползватели;
- Национален план за разпределение на радиочестотния спектър, хармонизиран с радиочестотното разпределение на Международния съюз по далекосъобщенията (МСД) и съобразен с европейското разпределение на радиочестотите;
- План за въвеждане на наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване (DVB-T) в Република България, създаващ условия за поетапна цифровизация от 2009 г. на наземното телевизионно радиоразпръскване и приключване на прехода до 2012 г., както и достигане пълно покритие на населението за приемане на цифрово излъчени телевизионни програми;
- Подзаконовни нормативни актове, свързани с управлението и регулирането на електронните съобщения, гарантиращи нормалното развитие на сектора;
- Директиви, решения, препоръки и други документи на Европейския съюз (ЕС) в областта на електронните съобщения.
- Програма за реализиране на прехода от наземно аналогово към наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване в Република България;
- Директиви, решения, препоръки и други документи на ЕС в областта на електронните съобщения

✚ Целите на провежданата политика в пощенския сектор ще се постигат чрез:

- Секторната пощенска политика на Република България 2009 – 2013 г. за насоките за устойчиво развитие на пощенските услуги, на пазара на пощенски услуги и на пощенската инфраструктура;
- Закона за пощенските услуги, уреждащ обществените отношения, свързани с извършването на пощенски услуги в Република България;
- Подзаконовите нормативни актове, свързани с управлението и регулирането на пощенските услуги;
- Директивите, решенията, препоръките и други документи на ЕС, свързани с пощенския сектор;
- Ратифицираните актове на Всемирния пощенски съюз (ВПС);
- Годишните тематични планове за издаване на български пощенски марки, пощенски продукти и специални пощенски печати.

Очаквани резултати

✚ Очакваните резултати в областта на електронните съобщения са:

- Хармонизиране на правно-нормативната уредба в съответствие с европейското законодателство в сектора, както и с измененията в регулаторна рамка (2009) на Общността;
- Създаване на условия за развитие на ефективен и конкурентен пазар;
- Осигуряване на условия за развитие и изграждане на електронната съобщителна инфраструктура;
- Хармонизиране на Националния план за разпределение на радиочестотния спектър с Международния регламент на МСД, Европейската честотна таблица и изискванията на НАТО;
- Съдействие при използването на спътниковите позиции на геостационарната орбита, определени с международни споразумения за Република България;
- Изпълнение на ангажиментите в областта на електронните съобщения, произтичащи от членството на Република България в ЕС и участие в дейността на институциите на ЕС.

Очакваните резултати в пощенския сектор са:

- Дългосрочна жизнеспособност на пощенския сектор;
- Усъвършенствана нормативна уредба, хармонизирана с правото на ЕС за пощенския сектор и с актовете на ВПС;
- Икономически стабилен пощенски пазар, напълно отворен за ефективна конкуренция;
- Устойчиво и непрекъсваемо предоставяне на УПУ в условията на напълно либерализиран пазар на пощенските услуги и осигурен достъп на потребителите ѝ на територията на цялата страна на достъпни цени;
- Лоялна конкуренция и свободно навлизане на нови участници на пазара на пощенските услуги без създаване на законови ограничения и бариери;
- Съвременни, качествени и разнообразни пощенски услуги и ориентирано към потребителите пощенско обслужване;
- Модерна и ефективна пощенска инфраструктура;
- Достъп на потребителите чрез пощенските мрежи до услугите на информационното общество;
- Навлизане на частни инвестиции в пощенския сектор;
- Задоволяване нуждите на потребителите на пощенски услуги и на филателните колекционери от пощенски марки и пощенски продукти.

Стратегическа и оперативни цели

В областта на електронните съобщения

Стратегическата цел в областта на електронните съобщения е задоволяване на нуждите на бизнеса и населението от съвременни, ефективни и качествени съобщителни и информационни услуги, като необходимо условие за израстването на Република България в технологичен и технически аспект и основен лост за създаване на дългосрочни условия за растеж. Тя ще се осъществява чрез следните **оперативни цели**:

- Поддържане на условия за свободна и ефективна конкуренция;
- Развитие на модерна електронна съобщителна инфраструктура;
- Ефективно ползване на ограничените ресурси;
- Неутралност по отношение на използваните технологии и свързаните с тях услуги;
- Преодоляване на изоставането в изграждането и развитието на електронната съобщителна инфраструктура в слабо населени и отдалечени райони.

В пощенския сектор

Стратегическата цел на политиката в пощенския сектор е поддържане на устойчиво развитие на националния пощенски сектор чрез създаване на условия за функциониране на икономически стабилен пазар на пощенски услуги, напълно отворен за ефективна конкуренция и задоволяване повишаващите се изисквания на потребителите чрез модернизирани на съществуващите и въвеждане на нови пощенски услуги, базирани на достиженията на информационните и комуникационните технологии. Тя ще се осъществява чрез следните **оперативни цели**:

- Усъвършенстване на нормативната уредба на сектора въз основа на постигнатите резултати и на настъпващите промени в европейското и световно законодателство в областта на пощенските услуги;
- Функциониране на икономически стабилен пазар на пощенските услуги, отворен за ефективна конкуренция;
- Гарантиране предоставянето на УПУ на територията на цялата страна и нейното съхранение в условията на напълно либерализиран пазар на пощенските услуги;
- Усъвършенстване на съществуващите и въвеждане на нови пощенски услуги чрез внедряване на съвременни информационни и комуникационни технологии;

- Защита интересите на потребителите, гарантиране на техния равнопоставен достъп до пощенските услуги и до информацията относно характеристиките им;
- Изпълнение на задълженията в областта на пощенските услуги, произтичащи от членството на Република България в ЕС;
- Осъществяване на представителството и взаимодействието на Република България с ВПС, както и с европейските организации и структури в областта на регламентирането на пощенските услуги;
- Изпълнение на действащите актове на ВПС;
- Развитие и усъвършенстване на дейностите в областта на маркоиздаването и маркосъхранението.

Полза/ефект за обществото

✚ В областта на електронните съобщения

- Хармонизиране на правно-нормативната уредба в съответствие с европейското законодателство в сектора, както и с измененията в регулаторна рамка (2009) на Общността;
- Създаване на условия за развитие на ефективен и конкурентен пазар;
- Осигуряване на условия за развитие и изграждане на електронната съобщителна инфраструктура;
- Хармонизиране на Националния план за разпределение на радиочестотния спектър с Международния регламент на Международния съюз по далекосъобщения (МСД), Европейската честотна таблица и изискванията на НАТО;
- Съдействие при използването на спътниковите позиции на геостационарната орбита, определени с международни споразумения за Република България;
- Изпълнение на ангажиментите в областта на електронните съобщения, произтичащи от членството на Република България в Европейския съюз и участие в дейността на структурите на Европейския съюз.

✚ В пощенския сектор

- Дългосрочна жизнеспособност на пощенския сектор;
- Усъвършенствана нормативна уредба, хармонизирана с правото на ЕС за пощенския сектор и с актовете на ВПС;
- Икономически стабилен пощенски пазар, отворен за ефективна конкуренция;
- Устойчиво и непрекъсваемо предоставяне на УПУ в условията на напълно либерализиран пазар на пощенските услуги и гарантиран равнопоставен достъп на потребителите ѝ на територията на цялата страна на достъпни цени;
- Лоялна конкуренция и свободно навлизане на нови участници на пазара на пощенските услуги без създаване на законови пречки и бариери;
- Съвременни, качествени и разнообразни пощенски услуги и ориентирано към потребителите пощенско обслужване;
- Модерна и ефективна пощенска инфраструктура;
- Достъп на потребителите чрез пощенските мрежи до услугите на информационното общество;
- Навлизане на частни инвестиции в пощенския сектор;
- Задоволяване на нуждите на потребителите на пощенски услуги и на филателните колекционери от пощенски марки и пощенски продукти.

Взаимоотношения с други институции, допринасящи за изпълнение на политиката

Стратегическата цел е „споделена цел”, която може да бъде реализирана с добре координирани общи усилия на заинтересованите държавни и неправителствени институции и организации, както и с активното участие на бизнеса и населението.

За изпълнение на политиката е необходима активна и целенасочена работа и обединяване усилията на всички свързани с изпълнението ѝ ведомства и юридически лица, като:

- Комисия за регулиране на съобщенията (КРС);
- Комисия за защита на конкуренцията (КЗК);
- Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ);
- Министерство на финансите (МФ);
- Министерство на вътрешните работи (МВР);
- Министерство на външните работи (МВНР);
- Министерство на отбраната (МО);
- Министерство на здравеопазването (МЗ);
- Министерство на културата (МК);
- Съвет за електронни медии (СЕМ);
- Комисия за защита на потребителите (КЗП);
- Български институт за стандартизация (БИС) чрез Техническите комитети;
- Българска академия на науките (БАН);
- Държавна агенция за метрологичен и технически надзор (ДАМТН);
- Предприятия, осъществяващи електронни съобщения;
- Пощенските оператори;
- Европейски и международни институции.

Показатели за полза/ефект и целеви стойности

В областта на електронните съобщения

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ						
<i>Ползи/ефекти:</i>	Целева стойност					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Закон за изменение и допълнение на Закона за електронните съобщения - въвеждащ разпоредбите на Регламент (ЕО) № 717/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2007 г., изменен с Регламент (ЕО) № 544/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г.	Бр.	1	1			
2. Закон за изменение и допълнение на Закона за електронните съобщения – въвеждащ в националното законодателство измененията от регулаторната рамка 2009 на ЕС в областта на електронните съобщения	Бр.		1			
3. Подзаконовни нормативни актове, произтичащи от Закона за електронните съобщения (наредби)	Бр.	4	4	4		
4. Проект на Политика в електронните съобщения	Бр.		1		1	
5. Участие в работата на Генерална Асамблея (GA) на Европейския институт за стандарти в телекомуникациите (ETSI)	Бр.			1	1	1
6. Участие в Световния форум за политика в телекомуникациите (WTRF-11)	Бр.			1		
7. Участие в работата на Световната конференция по международни телекомуникации (WCIT)	Бр.				1	

8. Актуализация на Национален план за разпределение на радиочестотния спектър	Бр.		1		1	
9. Актуализация на държавна политика по планиране и разпределение на радиочестотния спектър	Бр.		1			
10. Изменение и допълнение на Плана за въвеждане на наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване (DVB-T)	Бр.			1		
11. Подготовка за Световната радиокommunikационна конференция – ITU (WRC-2012)	Бр.			1		
12. Участие в работата на Комитета по радиоспектъра (RSC) и Работна група по политика на радиоспектъра (RSPG) към ЕК, Работната група за подготовка на Световната радиокommunikационна конференция – СЕРТ/СРГ (WRC-2012), Интерспутник и др.	Бр.		4	8	6	6
13. Участие в Световната радиокommunikационна конференция на ITU (WRC-2012)					1	
14. Разпределяне и предоставяне, на неизключителен принцип, на радиочестотна лента 2500-2690 MHz за наземни системи, позволяващи предоставянето на електронни съобщителни услуги в съответствие с параметрите, определени в Решение 2008/477/ЕО от 13 юни 2008 г. (WAPECS)	Бр.		1			
15. Изготвяне и изпълнение на Програмата за реализиране на прехода от наземно аналогово към наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване	Бр.		1	1	1	

В пощенския сектор

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ						
Ползи/ефекти:	Целева стойност					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Секторна пощенска политика 2009-2013	бр.	1				
2. Секторна пощенска политика 2014-2018	бр.					1
3. Закон за изменение и допълнение на Закона за пощенските услуги – хармонизиране на ЗПУ с чл. 9 на Директива 97/67/ЕО, с изисквания на Директива 2008/6/ЕО и с актовете на XXIV конгрес на ВПС	бр.	1				
4. Закон за изменение и допълнение на Закона за пощенските услуги – пълно хармонизиране с изискванията на Директива 2008/6/ЕО	бр.		1			
5. Закон за ратифициране на актовете на XXIV конгрес на ВПС	бр.		1			
6. Подготовка за участие и участие в XXV конгрес на ВПС	бр.				1	

7. Закон за ратифициране на актовете на XXV конгрес на ВПС	бр.					1
8. Актуализиране на подзаконовата нормативна уредба, произтичаща от измененията на ЗПУ	бр.			2		
9. Изпълнение на Годишните тематични планове за издаване на пощенски марки, на пощенски продукти и на специални пощенски печати	%	100	100	100	100	100

Информация за наличността и качеството на данните

Информацията се набира от актове, директиви, доклади, проучвания, анализи и документи на Европейската комисия, Европейския парламент, Съвета на Европа, ВПС, Международния съюз по далекосъобщения, CERN, Европейската конференция по пощи и далекосъобщения, Европейския институт за стандартизация в далекосъобщенията, Комисията за регулиране на съобщенията, Националния статистически институт, Българския институт за стандартизация, пощенските оператори и др.

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТТА НА ЕЛЕКТРОННОТО УПРАВЛЕНИЕ

Електронното управление представлява трансформация на държавните структури чрез използването на информационни и комуникационни технологии, насочена изцяло към потребителите. То се извършва паралелно с организационни промени и придобиване на нови знания с цел подобряване на обществените услуги и демократичните процеси и улесняване създаването и провеждането на държавната политика. Електронното управление включва постоянна актуализация на нормативната и технологична рамка, в която оперира администрацията, за постигане на пълно изпълнение на поставените цели, по-рационално използване на публичните средства и по-високо качество на предлаганите услуги.

Визия за е-управление в Република България

Модерно е-управление чрез:

- Постигане на **координирано** планиране и реализация на проектите на национално и локално ниво – от самоцелни инициативи, към реализиране на приоритетите от национална пътна карта;
- Въвеждане на **бизнес модели** в работата на администрацията – от извършване на административни дейности, към услуги за гражданите и бизнеса;
- Постигане на **оперативна съвместимост** на национално ниво – от фрагментирани и затворени, към интегрирани и технологично независими решения;
- Ориентиране към **резултатите** - изместване на фокуса от изпълнение на дейности, към постигане на резултати;
- Изграждане на „**цифрова администрация**” - постепенно преминаване от хартиен към електронен обмен на документи и предоставяне на административни услуги по електронен път;
- **Удобен достъп** до административни услуги – достъпност на единния портал на електронното управление по всяко време, от всяко място и чрез различни устройства;

- Подготовка за сертифициране и сертифициране на автоматизирани информационни системи (АИС) по изискванията за информационна сигурност и оперативна съвместимост в електронното управление;
- Създаване на административен капацитет за контрол на АИС в структурите на централна администрация и за регистриране на заплахи и инциденти в информационната сигурност;
- Прилагане на Закона за електронно управление (ЗЕУ) и наредбите към него.
-

Стратегическа и оперативни цели

Стратегически:

- Постигане на координиран процес по развитие на е-управление и е-правителство;
- По-добри и по-качествени публични електронни услуги за населението.

Оперативни:

- Подобряване организацията на работа и оптимизиране на процесите, свързани с услугите на електронното управление;
- Изграждане на единна портална среда към портала на електронното правителство за унифициран достъп до INSPIRE-услугите;
- Създаване на нови INSPIRE-услуги;
- Намаляване на разходите чрез изграждане на електронна инфраструктура и услуги и чрез преминаване от традиционни към електронни услуги;

Полза/ефект за обществото

- Наличие на инфраструктура за унифициран достъп до INSPIRE-услугите на електронното управление;
- Постигната оперативна съвместимост и информационна сигурност по изискванията на ЗЕУ и наредбите към него;
- Подобряване на удовлетвореността на гражданите и спестяване на време и разходи от подобреното качество на работа в административните процеси и наличието на непрекъснат достъп до публични електронни услуги;
- Спестяване на средства и време на гражданите и бизнеса чрез преминаване от традиционни към електронни услуги;
- Прозрачност и по-голям контрол на работните процеси на администрацията, свързани с е-услугите;
- По-бързо и по-ефективно предоставяне на е-публични услуги;
- Подобен административен капацитет и подобрени информационни системи за обществен контрол и прозрачност на администрацията.

Взаимоотношения с други институции, допринасящи за изпълнение на политиката

Структурите на централната, областна и общинска администрация, Министерство на образованието, младежта и науката, Министерство на икономиката, енергетика и туризма, Министерство на регионалното развитие и благоустройство, Българска академия на науките, университети и академична общност, бизнес-субекти при възлагане на изпълнение по обществени поръчки.

Приоритетите на политиката ще се изпълняват чрез постигането на целите в областта на:

- Електронното управление;
- Оперативната съвместимост и информационна сигурност;

- Достъп до пространствени бази данни.

ПОЛИТИКА В ОБЛАСТТА НА ИНФОРМАЦИОННОТО ОБЩЕСТВО

Визия за развитието на политиката

- Участие в изграждането на стратегически модел на развитие и управление на информационното общество в България, стимулиране на научноизследователската и развойна дейност и разработването на иновативни ИКТ продукти и услуги за общоевропейско приложение и мобилност, като подпомагащи сили за устойчив икономически растеж, за осигуряване на повече и по-добри работни места, както и за подобряване на социалния статус на населението;
- Подобрена конкурентоспособност на Българската ИКТ-индустрия;
- Задълбочено сътрудничеството със страните от Югоизточна Европа с цел създаване на регионална визия за развитие на електронната инфраструктура за научно-изследователски цели и за развитие на иновациите;

Стратегически цели

- Координиране на процеса по изграждане на стратегическа рамка за развитие на информационното общество в Република България, както и приоритетно насърчаване на научните изследвания, технологичното развитие и иновациите в областта на ИКТ;
- Създаване на среда за стимулиране предприемачеството в ИКТ-сектора;
- Стимулиране на инвестициите и международния маркетинг в ИКТ-сектора;
- Стимулиране развитието на широколентова инфраструктура в страната и разширяване на националното ѝ покритие

Оперативни цели:

- Изготвяне на политика за развитие на информационното общество в България в съответствие с Цифровия дневен ред на Европа до 2015 г.;
- Разработване и прилагане на ефективен и ефикасен координационен механизъм за изпълнението на различни вертикални политики в областта на информационното общество;
- Координиране на участието на България в работата на Съвета на Европа в областта на медиите и новите комуникационни услуги;
- Предоставяне на експертна подкрепа за организации от сектора на информационните и комуникационни технологии, кандидатстващи по Рамковите програми на Европейската общност и оперативните програми към Националната стратегическа референтна рамка (НСРР);
- Изграждане на съвременна, сигурна и широкодостъпна ИКТ инфраструктура;
- Създаване на единно информационно пространство чрез развитие на ИКТ пазара и въвеждане на нови бизнес-модели и услуги;
- Насърчаване развитието на електронните изследователски инфраструктури в областите ГРИД и супер компютри и интеграцията им с Пан-Европейската ИКТ-среда за електронна наука и трансгранично сътрудничество;
- Създаване на антикорупционни механизми чрез ИКТ;
- Укрепване на административния капацитет за реализиране на ИКТ- мерки и услуги със средства от Европейските фондове;

- Промяна на начина на работа на администрацията за осъществяване на прехода от традиционни към електронни услуги;
- Редуциране на излишните разходи и функции на администрацията в условия на икономическа криза;
- Извършване на национално предпроектно проучване с анализ на ползите и разходите за планиране на етапите на изграждане на ширококолентова инфраструктура за е-услугите на електронното управление.

Полза/ефект за обществото

- Национална рамка, насочваща българските ИКТ организации и граждани в общоевропейските приоритети за развитие в областта на информационното общество;
- Извършване на оценка на ефективността и ефикасността на национални стратегии и програми в областта на ИКТ;
- Привличане на европейско финансиране в научните изследвания, технологичния трансфер и иновациите в областта на ИКТ;
- Подкрепа на проекти насочени към авангардни изследвания, приети като европейски приоритети;
- Стимулиране на младите хора към научноизследователска кариера чрез разширяване на възможностите за участие в съвместни международни проекти;
- Осигуряване на ширококолентов интернет достъп в отдалечени и слабо населени райони.
- Подобряване на удовлетвореността на гражданите и спестяване на време и разходи от подобреното качество на работа в административните процеси и наличието на непрекъснат достъп до публични електронни услуги.
- Спестяване на средства и време на гражданите и бизнеса чрез преминаване от традиционни към електронни услуги;
- Прозрачност и по-голям контрол на работните процеси на администрацията, свързани с е-услугите;
- По-бързо и по-ефективно предоставяне на е-публични услуги.
- Подобен административен капацитет и подобрени информационни системи за обществен контрол и прозрачност на администрацията.
- По-добро и конкурентно ширококоленново покритие за електронните услуги за населението

Взаимоотношения с други институции, допринасящи за изпълнение на политиката

Стратегическата цел, определена в политиката за развитие на информационното общество е “споделена цел”, която може да бъде реализирана само с добре координирани общи усилия на заинтересованите държавни институции и с активното участие на бизнеса и гражданите. **Координацията** ще се осъществява от Консултативен съвет към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията да осъществява **координация**, който:

- поощрява развитието на публично-частни партньорства за реализация на програми и проекти, подкрепящи основните приоритети на тази политика;
- гарантира прозрачността, целесъобразността, ефективността и ефикасността на публичните разходи за реализация на тези програми и проекти;
- координира усилията на всички заинтересовани страни в този процес – държавни институции, бизнес, обществени организации;

В групата ще бъдат представени всички министерства и ведомства, бизнесът и неправителствения сектор, пряко участващи в процеса по развитие на информационното общество.

МТИТС е институционален партньор на ГД "Информационно общество и медии" на ЕК в Република България и провежда държавната политика в областта на информационните технологии и съобщенията, съгласно политиките на Европейския съюз, на Международния съюз по далекосъобщенията, Съвета на Европа, ЮНЕСКО и др. международни организации. МТИТС е ключова институция в реализацията на политиката в областта на информационното общество в сътрудничество с всички държавни институции.

Взаимодействие по повод изпълнението на политиката ще се осъществява със структурите на централна администрация, Министерство на образованието, младежта и науката, Министерство на икономиката, енергетика и туризма, Министерство на регионалното развитие и благоустройство, Българска академия на науките, университети и академична общност.

Показатели за полза/ефект и целеви стойности

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ						
<i>Ползи/ефекти:</i>		Целева стойност				
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуал изиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Достъп на домакинствата до компютър	%	31.7	34	37	41	45
2. Използване на интернет от населението	%	45	49	53	58	63
3. Достъп на домакинствата до интернет	%	29.6	33	37	41	47
4. Дял от предприятията, които имат достъп до широколентов интернет достъп	%	69.6	74	80	87	93
5. Дял от предприятията, които осъществяват покупко-продажби по интернет (е-търговия)	%	8.3	11	14	18	23
6. Общ брой широколентови линии, отнесен към броя на населението в съответната държава	%	13	15	18	20	22
7. Одобрено финансиране за български участници по рамковите	хил. евро	2 500, 0	3 000,0	3 200, 0	3 500, 0	3 500, 0

програми на ЕО в областта на ИКТ						
8. Брой усъвършенствани интегрирани информационни системи	бр.			1	2	3
9. Брой служители от спец. админ-я с придобити нови компетентности	бр.			10	15	20
10. Брой изследвани населени места за разширяване на широколентовото покритие	бр. населени места; км нова широколентова инфраструктура					
11. Удовлетвореност на потребителите на нови е-услуги	бр.			500	900	1 500
12. Нарастване на търсенето на е-услуги	бр. нови потребители/год.					

Информация за наличността и качеството на данните

Изготвянето и провеждането на ефективна и ефикасна политика в областта на информационното общество и информационните технологии зависи в много голяма степен от качеството и наличието на информация по конкретни показатели за оценка.

Данните са налични в Годишния доклад за състоянието на администрацията:

- Национален статистически институт;
- Европейска комисия;
- Комисия за регулиране на съобщенията;
- Статистическа информация събирана от МТИТС.

5 ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С ДРУГИ ИНСТИТУЦИИ, ДОПРИНАСЯЩИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПОЛИТИКИТЕ В СЕКТОРИ: „СЪОБЩЕНИЯ”, „ЕЛЕКТРОННО УПРАВЛЕНИЕ”, „ИНФОРМАЦИОННИ ТЕХНОЛОГИИ”

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията си взаимодейства основно със следните институции:

- Министерски съвет
- Министерство на регионалното развитие и благоустройството;
- Министерство на финансите;
- Министерството на икономиката, енергетиката и туризма;
- Министерство на околната среда и водите;
- Министерство на външните работи;
- Министерство на вътрешните работи;
- Министерство на отбраната;
- Министерство на труда и социалната политика;
- Министерство на здравеопазването;
- Министерство на образованието, младежта и науката;
- Комисия за регулиране на съобщенията;
- Комисия за защита на конкуренцията;
- Комисия за защита на потребителите;
- Българска академия на науките;
- Съвет за електронни медии;
- Областни администрации;
- Национално сдружение на общините;
- Органи на местното самоуправление;
- Пощенски оператори;
- Синдикални, браншови и други обществени организации;
- Органи за контрол за прилагане на здравословни и безопасни условия на труд.
- Европейски и международни институции.

6 ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ НА БЮДЖЕТНАТА ПРОГНОЗА ЗА ПЕРИОДА 2011-2013 г.

ОПИСАНИЕ НА ПРИХОДИТЕ

Предвидените собствени приходи по бюджета на МТИТС за 2011 г., които се административират от Централно управление и второстепенните разпоредители са в размер на 41 074 000 лв., от които 51 % се генерират предимно от държавни такси, събирани по Тарифа № 5 за таксите събирани в системата на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а 37 % са разчетени приходи от концесии.

(в хил. лв.)

ПРИХОДИ (в хил. лв.)	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
Общо приходи:	35 220,8	27 074,0	41 074,0	41 574,0	42 074,0
<i>Неданъчни приходи</i>	<i>34 678,9</i>	<i>27 074,0</i>	<i>41 074,0</i>	<i>41 574,0</i>	<i>42 074,0</i>
Приходи и доходи от собственост	9 595,2	1 100,0	1 100,0	1 100,0	1 100,0
Държавни такси	20 637,0	22 100,0	21 100,0	21 100,0	21 100,0
Глоби, санкции и наказателни лихви	4 662,4	3 800,0	3 800,0	3 800,0	3 800,0
Други	- 215,7	74,0	74,0	74,0	74,0
Приходи от концесии			15 000,0	15 500,0	16 000,0
<i>Помощи, дарения и други безвъзмездно получени суми от чужбина</i>	<i>541,9</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>

ОПИСАНИЕ НА РАЗХОДИТЕ

През 2011 г Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията предвижда да разходва, трансферира и координира 2 806 531,5 хил. лв. за програми в областта на транспорта и съобщенията. От общите разходи най-висок относителен дял се пада на капиталовите разходи за големи инвестиционни проекти: Изграждане на втори мост на река Дунав при Видин-Калафат; Строителство на Зимовник за 39 речни кораби, плаващи по р. Дунав, Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив-Свиленград; Интермодален терминал – София. Планираните средства по линия на Оперативна програма “Транспорт” за: Реконструкция и електрификация на жп линия Свиленград-турска граница; Изграждане на връзка на АМ „Хемус” с околновръстен път на София; Изграждане на АМ „Марица” от км.5 до км.72; Доизграждане на АМ Тракия – лотове 2, 3 и 4; Подновяване на участъци от железопътната инфраструктура и модернизация по жп линия Пловдив – Бургас; Модернизация на на път I -1 (Е 79) Враца – Ботевград; Строителство и рехабилитация на пътна отсечка Кърджали-Подкова; Изграждане на АМ „Струма”; Етап II от разширение на метрото: пътен възел Надежда - Централна жп гара – пл. „Св. Неделя” – бул. „Черни връх”; Подвижен състав - - 18 влака; Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав и др.

В частта на съобщенията и електронното управление инвестиционните средства са предназначени за: Интегрирано административно обслужване на централно и местно ниво и предоставяне на публични услуги; проектиране и изграждане на оптична свързаност на далекосъобщителни обекти във връзка с националната сигурност, доставка на компютърна

ТЕХНИКА.

ПРОГРАМИ за 2010 г. (актуализиран бюджет)	Общо разходи	Ведомствени разходи			Администрирани разходи		
		Общо	По бюджета на ПРБК	По други бюджети, фондове и сметки	Общо	По бюджета на ПРБК	По други бюджети, фондове и сметки
(в хил. лв.)							
Общо по бюджета на МТИТС	2 017 343,0	62 093,7	62 093,7	0,0	1 955 249,3	6 040,0	1 949 209,3
Политика за модернизирани транспортната инфраструктура	1 524 575,2	2 587,9	2 587,9	0,0	1 521 987,3	5 310,0	1 516 677,3
Програма 1. Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура	1 524 575,2	2 587,9	2 587,9	0,0	1 521 987,3	5 310,0	1 516 677,3
Политика за подобряване организацията и управлението на транспорта	397 896,3	396,3	396,3	0,0	397 500,0	0,0	397 500,0
Програма Регулиране на достъпа до пазара и професията	396,3	396,3	396,3		0,0		
Програма Общодостъпен транспорт	397 500,0	0,0			397 500,0		397 500,0
Политика за безопасност, сигурност и екологосъобразност в транспорта	28 264,6	24 140,6	24 140,6	0,0	4 124,0	0,0	4 124,0
Програма Контрол и осигуряване на стандарти във всички видове транспорт	18 014,0	18 014,0	18 014,0		0,0		
Програма Управление при кризи, превенция на риска, търсене и спасяване, разследване на произшествия	5 357,2	1 233,2	1 233,2		4 124,0		4 124,0
Програма Медицинска и психологическа експертиза	4 893,4	4 893,4	4 893,4		0,0		
Политика в областта на съобщенията	12 321,6	11 591,6	11 591,6	0,0	730,0	730,0	0,0
Програма Съобщения	459,3	459,3	459,3		0,0		
Програма Развитие и поддръжане на електронна съобщителна инфраструктура за държавното управление	11 862,3	11 132,3	11 132,3		730,0	730,0	
Политика в областта на електронното управление	2 135,7	2 135,7	2 135,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Програма Електронно управление	2 135,7	2 135,7	2 135,7		0,0		
Политика в областта на информационните технологии	1 564,3	1 564,3	1 564,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Програма Развитие на информационното общество	1 564,3	1 564,3	1 564,3		0,0		

Програма Авиоотряд 28	12 155,7	7 161,2	7 161,2		4 994,5		4 994,5
Програма "Администрация"	38 429,6	12 516,1	12 516,1		25 913,5		25 913,5

ПРОГРАМИ за 2011 г. (проект) (в хил. лв.)	Общо разходи	Ведомствени разходи			Администрирани разходи		
		Общо	По бюджета на ПРБК	По други бюджети, фондове и сметки	Общо	По бюджета на ПРБК	По други бюджети, фондове и сметки
Общо по бюджета на МТИТС	1 498 234,6	65 887,4	63 137,4	2 750,0	1 432 347,2	5 000,0	1 427 347,2
Политика за модернизирание на транспортната инфраструктура	1 030 787,5	2 825,8	2 825,8	0,0	1 027 961,7	3 340,0	1 024 621,7
Програма 1. Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура	1 030 787,5	2 825,8	2 825,8	0,0	1 027 961,7	3 340,0	1 024 621,7
Политика за подобряване на организацията и управлението на транспорта	385 926,4	426,4	426,4	0,0	385 500,0	0,0	385 500,0
Програма Регулиране на достъпа до пазара и професията	426,4	426,4	426,4		0,0		
Програма Общодостъпен транспорт	385 500,0	0,0			385 500,0		385 500,0
Политика за безопасност, сигурност и екологосъобразност в транспорта	27 188,9	23 064,9	23 064,9	0,0	4 124,0	0,0	4 124,0
Програма Контрол и осигуряване на стандарти във всички видове транспорт	17 155,0	17 155,0	17 155,0		0,0		
Програма Управление при кризи, превенция на риска, търсене и спасяване, разследване на Происшествия	5 320,5	1 196,5	1 196,5		4 124,0		4 124,0
Програма Медицинска и психологическа експертиза	4 713,4	4 713,4	4 713,4		0,0		
Политика в областта на съобщенията	10 425,5	10 225,5	10 225,5	0,0	200,0	200,0	0,0
Програма Съобщения	945,6	945,6	945,6		0,0		0,0
Програма Развитие и поддръжка на електронна съобщителна инфраструктура за държавното управление	9 479,9	9 279,9	9 279,9		200,0	200,0	0,0
Политика в областта на електронното управление	4 337,4	2 877,4	2 877,4	0,0	1 460,0	1 460,0	0,0
Програма Електронно управление	4 337,4	2 877,4	2 877,4		1 460,0	1 460,0	0,0
Политика в областта на информационните технологии	825,2	825,2	825,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Програма Развитие на информационното общество	825,2	825,2	825,2	0,0	0,0		

Програма Авиоотряд 28	11 012,7	7 161,2	7 161,2		3 851,5		3 851,5
Програма "Администрация"	27 731,0	18 481,0	15 731,0	2 750,0	9 250,0		9 250,0

ПРОГРАМИ за 2012 г. (прогноза)	Общо разходи	Ведомствени разходи			Администрирани разходи		
		Общо	По бюджета на ПРБК	По други бюджети, фондове и сметки	Общо	По бюджета на ПРБК	По други бюджети, фондове и сметки
(в хил. лв.)							
Общо по бюджета на МТИТС	3 156 401,3	67 917,4	63 137,4	4 780,0	3 088 483,9	5 000,0	3 083 483,9
Политика за модернизирание на транспортната инфраструктура	2 565 375,7	2 825,8	2 825,8	0,0	2 562 549,9	4 300,0	2 558 249,9
Програма 1. Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура	2 565 375,7	2 825,8	2 825,8	0,0	2 562 549,9	4 300,0	2 558 249,9
Политика за подобряване на организацията и управлението на транспорта	477 749,4	401,4	401,4	0,0	477 348,0	0,0	477 348,0
Програма Регулиране на достъпа до пазара и професията	401,4	401,4	401,4		0,0		
Програма Общодостъпен транспорт	477 348,0	0,0			477 348,0		477 348,0
Политика за безопасност, сигурност и екологосъобразност в транспорта	27 798,5	23 174,5	23 174,5	0,0	4 624,0	0,0	4 624,0
Програма Контрол и осигуряване на стандарти във всички видове транспорт	17 264,6	17 264,6	17 264,6		0,0		
Програма Управление при кризи, превенция на риска, търсене и спасяване, разследване на произшествия	5 820,5	1 196,5	1 196,5		4 624,0		4 624,0
Програма Медицинска и психологическа експертиза	4 713,4	4 713,4	4 713,4		0,0		
Политика в областта на съобщенията	20 725,5	10 225,5	10 225,5	0,0	10 500,0	200,0	10 300,0
Програма Съобщения	4 945,6	945,6	945,6		4 000,0		4 000,0
Програма Развитие и поддръжане на електронна съобщителна инфраструктура за държавното управление	15 779,9	9 279,9	9 279,9		6 500,0	200,0	6 300,0
Политика в областта на електронното управление	10 817,4	2 877,4	2 877,4	0,0	7 940,0	500,0	7 440,0
Програма Електронно управление	10 817,4	2 877,4	2 877,4		7 940,0	500,0	7 440,0
Политика в областта на информационните технологии	1 555,2	855,2	825,2	30,0	700,0	0,0	700,0
Програма Развитие на информационното общество	1 555,2	855,2	825,2	30,0	700,0		700,0

Програма Авиоотряд 28	9 733,2	7 161,2	7 161,2		2 572,0		2 572,0
Програма "Администрация"	42 646,4	20 396,4	15 646,4	4 750,0	22 250,0		22 250,0

ПРОГРАМИ за 2013 г. (прогноза) (в хил. лв.)	Общо разходи	Ведомствени разходи			Администрирани разходи		
		Общо	По бюджета на ПРБК	По други бюджети, фондове и сметки	Общо	По бюджета на ПРБК	По други бюджети, фондове и сметки
Общо по бюджета на МТИТС	3 047 102,2	66 117,4	63 137,4	2 980,0	2 980 984,8	5 000,0	2 975 984,8
Политика за модернизирание на транспортната инфраструктура	2 437 031,0	2 825,8	2 825,8	0,0	2 434 205,2	4 300,0	2 429 905,2
Програма 1. Развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура	2 437 031,0	2 825,8	2 825,8	0,0	2 434 205,2	4 300,0	2 429 905,2
Политика за подобряване на организацията и управлението на транспорта	510 730,4	401,4	401,4	0,0	510 329,0	0,0	510 329,0
Програма Регулиране на достъпа до пазара и професията	401,4	401,4	401,4		0,0		
Програма Общодостъпен транспорт	510 329,0	0,0			510 329,0		510 329,0
Политика за безопасност, сигурност и екологосъобразност в транспорта	27 774,2	23 092,2	23 092,2	0,0	4 682,0	0,0	4 682,0
Програма Контрол и осигуряване на стандарти във всички видове транспорт	17 182,3	17 182,3	17 182,3		0,0		
Програма Управление при кризи, превенция на риска, търсене и спасяване, разследване на Происшествия	5 878,5	1 196,5	1 196,5		4 682,0		4 682,0
Програма Медицинска и психологическа експертиза	4 713,4	4 713,4	4 713,4		0,0		
Политика в областта на съобщенията	15 225,5	10 225,5	10 225,5	0,0	5 000,0	200,0	4 800,0
Програма Съобщения	945,6	945,6	945,6		0,0		
Програма Развитие и поддръжка на електронна съобщителна инфраструктура за държавното управление	14 279,9	9 279,9	9 279,9		5 000,0	200,0	4 800,0
Политика в областта на електронното управление	10 637,4	2 877,4	2 877,4	0,0	7 760,0	500,0	7 260,0
Програма Електронно управление	10 637,4	2 877,4	2 877,4		7 760,0	500,0	7 260,0
Политика в областта на информационните технологии	1 555,2	855,2	825,2	30,0	700,0	0,0	700,0
Програма Развитие на информационното общество	1 555,2	855,2	825,2	30,0	700,0		700,0

Програма Авиоотряд 28	8 419,8	7 161,2	7 161,2		1 258,6		1 258,6
Програма "Администрация"	35 728,7	18 678,7	15 728,7	2 950,0	17 050,0		17 050,0

ОПИСАНИЕ НА ИЗТОЧНИЦИТЕ НА ФИНАНСИРАНЕ

От общия размер на разходите за 2011 г. - 1 498 234,6 хил. лв., се предвиждат 41 931,9 хил. лв. по предприсъединителни програми на ЕС, вкл. съфинансиране от държавния бюджет, 500 909,0 хил. лв. от Структурни фондове, Кохезионен фонд, фондове за прилагане на ОСП и ОРП на ЕС, вкл. Съфинансиране от държавния бюджет

Към бюджета на МТИТС за периода 2011-2013 г. в програмния му формат са отнесени директните трансфери за капиталови разходи от републиканския бюджет за изграждане на железопътна и водна инфраструктура, както и субсидиите за нефинансовите предприятия ("БДЖ" ЕАД, НК "Железопътна инфраструктура", ДП "Транспортно строителство и възстановяване" и ДП "Съобщително строителство и възстановяване").

Разработеният програмен бюджет включва също субсидиите за вътрешноградски и междуселищни пътнически превози в слабо населените планински и гранични райони и средствата за компенсирание стойността на безплатните и по намалени цени пътувания на някои категории граждани. Средствата от републиканския бюджет за субсидии и компенсации се предоставят по силата на специфични закони. На това основание тези средства са показани като част от консолидирания бюджет на министерството.

(в хил. лв.)

Източници на финансиране на консолидирания разходи (хил. лв.)	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011г.	Прогноза 2012г.	Прогноза 2013 г.
Общо разходи:	929 580,1	2 017 343,0	1 498 234,6	3 156 401,3	3 047 102,2
Общо финансиране:	929 580,1	2 017 343,0	1 498 234,6	3 156 401,3	3 047 102,2
<i>Собствени приходи</i>	34 678,9	27 074,0	41 074,0	41 574,0	42 074,0
<i>Субсидия от републиканския бюджет</i>	111 898,4	62 062,9	68 007,2	53 604,5	52 352,2
<i>Трансфери между бюджетни сметки</i>		8 700,0	9 100,0	9 100,0	9 100,0
<i>Капиталови трансфери</i>	107 976,0	119 000,0	119 000,0	605 746,3	675 920,9
<i>Капиталови разходи по ЦБ</i>				154 089,0	109 167,0
<i>Целеви средства от ЦБ</i>		4 994,5	3 851,5	12 112,0	6 618,6
<i>Предприсъединителни програми на ЕС, вкл. съфинансирането от ДБ</i>	150 508,5	367 461,0	41 931,9	5 867,5	
<i>Структурни фондове, Кохезионен фонд, фондовете за прилагане на ОСП и ОРП на ЕС, вкл. съфинансирането от ДБ</i>	73 947,8	716 382,6	500 909,0	1 529 349,5	1 447 138,8
<i>Заеми</i>	42 863,2	283 163,9	261 406,8	203 749,3	125 516,1
<i>Погашения</i>	23 500,1	25 069,5	61 579,9	51 748,3	55 714,7
<i>Безвъзмездни помощи</i>	541,9	1 810,6	1 750,3	488,9	488,9
<i>Субсидии и компенсации по ЦБ</i>	383 665,3	401 624,0	389 624,0	488 972,0	523 011,0

7 ПРОЕКТОБЮДЖЕТ ПО ПРОГРАМИ

Програма „РАЗВИТИЕ И ПОДДРЪЖКА НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА”

✚ Подпрограма 1 “РАЗВИТИЕ И ПОДДРЪЖКА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ”

Цел на подпрограмата

Основната цел е интегриране на железопътната система на Република България с Европейската и изпълнение на проекти, разположени по трасетата на общеевропейските транспортни коридори, както и рехабилитацията на участъците от железопътната мрежа извън общеевропейските транспортни коридори.

Организационни структури, участващи в подпрограмата

В програмата участва Изпълнителна агенция “Железопътна администрация” (ИАЖА). По отношение на проектите, финансирани от ОПТ в подготовката и изпълнението им участват дирекция “Координация на програми и проекти”, като Управляващ орган на ОПТ, Национална компания “Железопътна инфраструктура” и “Метрополитен” ЕАД като бенефициент на ОПТ.

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Програмата се реализира под ръководството на ресорния заместник-министър, като в изпълнението ѝ участват и следните дирекции от МТИТС – “Национална транспортна политика” и “Координация на програми и проекти”.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Подпрограма 1					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Показател (наименование) Актуализиране (Анекс) на Договора между Държавата и НК „Железопътна инфраструктура” за развитие, експлоатация и поддръжане на железопътната инфраструктура.	Брой	1	1	1	1	1
2. Показател (наименование) Разглеждане на нова Методика и модел за образуване на инфраструктурни такси представени от НК ЖИ, съобразно изискванията на ЕК.	Брой	2	2	2	2	2
3. Показател (наименование) Създаване на национален						

<p>транспортен план. Участие в Комисии за условията и реда за утвърждаване на транспортни схеми на общините, областите и републиканска транспортна схема и за осъществяване на обществени превози на пътници с влакове, автобуси и леки автомобили. Инициране и провеждане на срещи с областни и общински ръководства</p>	Брой	65	34	34	34	34
<p>4. Показател (наименование) Учредяване и участие в консултативни съвети за становища по проекта на регламент на ЕК ЖП мрежа ориентирана към товарни превози, ТСОС-Технически спецификации за оперативна съвместимост за лица с намалена подвижност и експлоатация и управление на трафика, Заповед рег. № Из-2269 от 08.12.2009 г. на МВР и рег. № РД-08-471 от 26.11.2009 г. на МТИТС на министъра на вътрешните работи и министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за създаване на постоянно действащ Експертен съвет със задача: координация на действията и сътрудничество в областта на железопътния транспорт между Министерство на вътрешните работи и Министерство на транспорта, информационните технологии.</p> <p>Заповед № РД-08-338 от 26.09.09 г. на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за създаване на работна група със задача: изготвяне на обща позиция по актуални въпроси, касаещи Споразумението с Р.Сърбия в частта, регламентираща режима за преминаване на лица и товари в железопътния участък на граничен пункт Калотина, както и други задачи; ОСЖД.</p>	Брой	6	6	6	6	6
<p>5. Показател (наименование) Брой нормативни документи в жп. транспорт, въвеждащи изискванията на правото на ЕО : ЗЖТ въвежда санкции във връзка с прилагане на Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 г. за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност; Наредба № 41 от 27.06.2001 г. за достъп и използване на</p>		4				

<p>железопътната инфраструктура транспонира Директива 2007/58/ЕИО от 23 октомври 2007 г. относно изменение на Директива 91/440 ЕИО за развитието на железниците в Общността и на Директива 2001/14/ЕО за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура; Наредба № 46 от 30.11.2001 г. за железопътен превоз на опасни товари транспонира Директива 2008/68/ЕО на ЕП и на Съвета от 24 септември 2008г. относно вътрешния превоз на опасни товари; Наредба 54 от 2.06.2003 г. за медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи, Наредба 56 от 14.02.2003 г. за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване на правоспособност, изисквана от персонала, отговорен за безопасността на превозите с железопътен транспорт, или признаване на такава правоспособност и реда за провеждане на проверочните изпити на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите транспонира Директива 2007/59 Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността.</p>	Брой		3	3	3	3
<p>6. Показател (наименование) Брой нормативни документи в жп.транспорт, променени по целесъобразност: Закон за железопътен транспорт, Наредба № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, Устройствен правилник на ИАЖА</p>	Брой	4	6	6	6	6
<p>7.Показател (наименование) Изготвяне становище и позиции на Р.България до Европейската комисия по проект на Регламент относно железопътна мрежа за конкурентноспособен товарен</p>	Брой	68				

превоз.			3	3	3	3
8. Показател(наименование) Съгласуване на проекти за пресичания на железопътни линии от железопътната инфраструктура.	Брой	13	16	16	16	16
9. Показател (наименование) Действия по изпълнение на предписание до НКЖИ за осигуряване равнопоставен достъп на всички лицензирани превозвачи до жп инфраструктурата в гарите Чукурово, Бели брег, Станянци, Бобов дол, Голямо село, Обединена и в маневрените райони на Подуене-разпределителна, Пловдив-разпределителна и Горна Оряховица-разпределителна.	Брой	3	3	3	3	3
10. Развитие на комбинираните превози (наименование) Пускане в експлоатация на жп ферибот порт Варна България – порт Кавказ Русия. От м. октомври 2009 г. по линията се извършват регулярни превози – по 4-5 курса месечно; Срещи за развитие на Ro-La превози.			4	4	4	4

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на подпрограмата – Недостигът на финансови средства и/или тяхното неритмично предоставяне може да окаже отрицателно влияние върху постигането на очакваните резултати и ползи за обществото.

Предоставяни по програмата продукти/услуги

- ❖ *Разработване на политика за развитие на железопътната инфраструктура*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Прилагане на разработената от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура до 2015 г. и провеждане на държавна политика в съответствие с общеевропейските норми и изисквания;
- Подготовка и изпълнение на проекти, заложи в приоритетни оси “Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” и “Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари” на ОПТ;

Предвид членството на България в Европейския съюз и интегрирането на транспортната система на България с тази на страните от ЕС, са необходими ефективни подобрения в състоянието на жп мрежата, съответстващи на европейските стандарти.

Пред железопътната инфраструктура на Република България стоят следните предизвикателства:

- Да работи на търговска основа при независимо управление;
- Да бъде готова за открит достъп с оглед членството на България в ЕС;

- Да балансира приходите и разходите си според споразумението Държава/НК ЖИ;
- Да подпомогне привличането на частен капитал, чрез публично-частни партньорства – отдаване на концесия на гари с високи разходи за издръжка;
 - Да поощрява инвестициите в железопътния транспорт;
 - Да развива Пан-европейските железопътни транзитни коридори в контекста на единството на Съюза, модалния баланс, интероперабилността и намаляването на тесните участъци в движението;
 - Да изисква времето за преминаване на граничните пунктове да бъде намалено до минимум;
 - Да свърже пътническия летищен терминал в София с прилежащата железопътна система.

Основната цел на програмата е ускоряване стабилизирането на железопътната мрежа и оттам повишаване на конкурентноспособността на железопътния транспорт. Изграждането на модерна инфраструктура е ключов фактор за конкурентноспособността на националната икономика.

❖ *Контрол по изграждането и поддържането на железопътната инфраструктура*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Контрол на изпълнението на дългосрочната програма за развитие на железопътния транспорт и железопътната инфраструктура;
- Контрол, мониторинг и оценка на подготовка и изпълнение на проектите, заложи в приоритетни оси “Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” и “Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари” на ОПТ;
- Контрол на изпълнението на годишната програма за развитие на железопътната инфраструктура и извършването на дейностите по развитие, ремонт, поддържане и експлоатация;

❖ *Концесиониране на обекти от железопътната инфраструктура за поддържане и експлоатация*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Концесиониране на гари;
- Концесиониране на регионални железопътни линии в отговор на интересите на общини и туристически фирми за подобряване качеството на превозните услуги и бизнеса.

При осъществяване предмета си на дейност за периода 2011-2013 г. Национална компания “Железопътна инфраструктура” ще се придържа към своята генерална цел за предоставяне на капацитет от надеждна железопътна инфраструктура чрез ефективно:

- поддържане и ремонт на железопътната инфраструктура;
- управление капацитета на мрежата;
- управление на собствеността;
- технологично развитие и въвеждане на нови технологии;
- поддържане на висока сигурност и качество на транспортната услуга;
- управление на персонала;
- финансов мениджмънт и инвестиционна политика;
- спазване на екологични норми, при минимални обществено необходими разходи.

Основни приоритети на НК „ЖИ“

- пазарна ориентация на Компанията и политика за утвърждаването ѝ като обществено отговорна организация;
- преход от поддържаща стратегия към възстановяване на проектни мощности и последващо изпреварващо развитие на инфраструктурата, транспортната и управленска технология;
- хоризонтална и вертикална интеграция с участници на националните и международни пазари и усъвършенстване на функционалната и продуктова структура;
- развитие и пазарна адаптация на продуктовата структура;
- усъвършенстване на системата за организационно, материално-техническо и финансово управление на компанията с цел повишаване динамичността, гъвкавостта и адаптивността ѝ;
- хармонизиране на условията и последваща интеграция в рамките на европейската железопътна транспортна система, с преимуществено подобряване на железопътната инфраструктура към съседните на Република България държави и координацията при управление на транспортните потоци.
- Използване на ПЧП възможностите..
- Пълно и ефективно усвояване на средствата от ЕС

Основни цели за развитие

- Реконструкция и подновяване на железопътните линии, разположени по общоевропейските транспортни оси с цел повишаване на проектните скорости, въвеждане на технологична съвместимост за движение по трансевропейската транспортна мрежа;
- Повишаване на равнището на конкурентноспособност (по отношение на качество и ефективност), което да възстанови позицията на железопътния транспорт като основен вид транспорт за пътници и товари;
- Провеждане на активна технологична и търговска политика за задоволяване на потребностите на клиентите от качествено обслужване – сигурност, надеждност, целогодишност и екологичност на предоставяните услуги;
- Поддържане на активна инвестиционна политика по отношение на привличане на различни източници на финансиране извън Държавния бюджет;
- Разработване на План за внедряване на ERTMS в съответствие с европейските директиви за развитие на жп транспорт. Плана се разработва съвместно с ИАЖА
- Привличане на частни инвестиции в инфраструктурата;
- Провеждане на гъвкава тарифна политика за инфраструктурните такси чрез въвеждане на нова методика;
- Разширяване на пазарния дял на комбинираните превози чрез развитие на терминалната инфраструктура;
- Успешно усвояване на средствата от Кохезионния фонд и другите присъединителни фондове на ЕС.

Изооставането на железопътния транспорт в Република България в технологично и техническо отношение води до трудности при сравняване на основните му характеристики, тенденции за развитие и определяне на пазарна политика със съпоставими международни организации.

За модернизиране на подвижния състав на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД през 2011 г. са предвидени средства от капиталов трансфер в размер на 20 000 х.лв. Средствата са предназначени за доставка на вагони.

В по-дългосрочен план НК „ЖИ“ трябва да се стреми: да бъде технически ефективна в поддръжката на железния път и експлоатацията на мрежата и да има високо ниво на безопасност; да възстанови проектните параметри на мрежата; да изпълни одобрените програми за инвестиции.

Предоставяната от централния бюджет на ДП НК"ЖИ" за 2011 г. субсидия за текуща дейност цели да покрива непреките разходи на компанията. Средствата в размер на 127 000 х.лв. са предназначени за работна заплата и осигуровки на персонала, разходи за лихви по заеми към МФИ, задължения към КРС и Национална служба „ПБ и ЗН“, ДДС на проекти по ОПТ и TEN-T и др.

През 2011 г. ДП НКЖИ ще работи по **проекти, финансиран чрез КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ на обща стойност 90 000 х.лв.**

ПРОЕКТИ:

Проект 4 "Модернизиране на осигурителните системи и прелезни устройства"

1. Рехабилитация на автоматични прелезни устройства

В железопътната мрежа на ДП НК"ЖИ" са в експлоатация 481 броя прелези, съоръжени Автоматични прелезни устройства и електрически бариери. Автоматичните прелезни устройства подават своевременно информация към пътните превозни средства за предстоящо преминаване на железопътно возило чрез светлинна, звукова сигнализация и бариери в зависимост от съоръжеността на прелеза. Част от тези устройства са амортизирани и морално остарели и са в експлоатация повече от 40 години. Все по трудно става възстановяването на работоспособността им поради липса на оригинални резервни части. Ежегодно Подделение „СТ“ предвижда инвестиционни средства в модернизацията на АПУ и подмяна на определени възли и елементи от тях. В рамките на обекта се предвижда рехабилитация и модернизация на прелезите в най-лошо състояние и с най висок риск от произшествия. Очаквания ефект е значително нарастване на безопасността и облекчение на обслужването на рехабилитираните АПУ.

2. Рехабилитация на МРЦ Н-68

Голям брой от гарите в ЖП мрежата на ДП"НКЖИ" са съоръжени с маршрутно релейни централизации тип МРЦ Н-68. Този тип централизации се произвеждат от 1968 година и масово са строени в началото на 70-те години на миналия век. Повечето от тях са в експлоатация повече от 40 години. Голяма част от техните възли и елементи са силно амортизирани, липсват оригинални резервни части и експлоатацията им е силно затруднена. Подмяната на МРЦ Н 68 със съвременни компютърни централизации е много скъпо и икономически необосновано. Разумен и правилен вариант е замяната на определени възли с нови, изработени по нова технология, напълно заменящи старите морално и физически остарели. В рамките на обекта се предвижда подмяната на:

- пулт-манипулатори – износни и амортизирани в следствие на 40 годишна употреба от експлоатационния персонал
- токозахранващи стативи – ще бъдат подменени със съвременни, икономични и високонадеждни токозахранвания.
- броячи на оси - в гарите с импулсни релсови вериги , които вследствие на дългогодишна употреба е невъзможно да бъдат ремонтирани и подменени с оригинални части

С реализацията на обекта ще се постигне напълно възобновяване на част от централизациите съоръжени с МРЦ Н-68. Възобновяването на надеждността и пълната функционалност ще повиши значително безопасността на МРЦ Н-68.

3. Изграждане на оптичен кабел и преустройство на РПАБ и АПУ в участъка Комунаре – Синдел

Участъкът Комунаре – Синдел е съоръжен с магистрален съобщителен кабел, осигуряващ преноса на всички връзки за съобщенията и осигурителната техника. Кабелът е обект на многогодишни непрестанни кражби и последващо възстановяване. Вследствие на многогодишните посегателства техническите параметри на кабела са много ниски и качеството на връзките(съобщителни и осигурителни) е много лошо.

Предлагаме изграждането на оптичен кабел. Капацитетът му трябва да бъде такъв, че освен всички телекомуникационни връзки да позволява преустройството на съществуващите РПАБ и АПУ с нови модерни съоръжения на осигурителната техника за работа по оптичен кабел. Всички гари, спирки, и други точки на които е необходимо да се осигурят телекомуникационни връзки, ще се съоръжат с цифрово преносно оборудване и с устройства за достъп. По този начин ще се подобри качеството на връзките и ще се осигури безопасността на пътници и товари.

Участъкът Комунаре – Синдел не попада в предстоящите за изграждане обекти за модернизация на телекомуникационните и осигурителни връзки по ОПТ в следващите години.

4. Рехабилитация на маневрени и ВДРВ Връзки

Състоянието на съществуващата система за влаководиспечерските радиовръзки на територията на цялата страна са в плачевно състояние. ЖР-мачтите са въведени в експлоатация преди повече от 20 година и тогава са извършвани само козметични ремонти на съоръженията. Пълно реновиране е извършено само по първа линия преди 5-6 години. По някои от линии няма изградени мачти, а антените са поставени по покривите на гарите.

Предлагаме съоръжаване с мачти и антени на участъци, където няма такива (например София – Карлово), в други участъци да се предприемат действия за предпазване от корозия, както за безопасността на гаровия и експлоатационен персонал, подмяна на излезли извън строя (на някои от тях) антенни системи, доставка на кварцове и филтри за преработка на стационарните и мобилни устройства за съблюдаване на изискванията на КРС за осигуряване на междуканално отстояние от 12,5 КHz и други необходими действия за гарантиране на безопасната експлоатация на съоръженията и подобряване на качеството на услугите.

5. Рехабилитация на енергиен пръстен София - Подуене разпределителна

В момента голяма част от съществуващите кабели са тип маслени и са положени преди повече от 30 – 40 години, подмяната на съществуващите електрозахранващи кабели е наложителна, поради силно напуканата изолация, многобройни муфи по трасетата, заниженото диелектрично състояние.

Това води до несигурност в електроподаването до съоръженията, чести аварии и нарушаване на експлоатационния режим на железопътната инфраструктура. От друга страна те са потенциално опасни за обслужващия и експлоатационен персонал и не отговарят на условията за пожарна и аварийна безопасност. Практиката показва, че честите ремонти в един момент стават икономически неизгодни и неефективни.

Електрозахранващата система СН (средно напрежение) и НН(ниско напрежение) на енергиен пръстен Подуене разпределителна е изградена по начин, който не позволява отделянето на част от електрозахранващите съоръжения като самостоятелно работеща единица.

Зачестилите аварии свързани с проблеми електропреносната мрежа СН и НН и трафопостовите водят до отпадане на електрозахранването на целия захранващ комплекс на гара Подуене разпределителна .

Необходимо е пълна рехабилитация на оборудването на енергиен пръстен Подуене разпределителна.

6. Текущ ремонт на работните места и прилежащата апаратура на централен пост на компютърна диспечерска централизация София- Пловдив (преходен)

През 1985 г. е пусната в експлоатация „Компютърна Диспечерска Централизация” (КДЦ) по железопътния участък София - Пловдив. Цел на въвеждането на системата е постигане на висока оперативност при управлението на влаковата и маневрената дейност, оптимизиране на графика за движението на влаковете и постигане на по-висока пропускателна способност на този участък. Централизираното диспечерско управление на ж.п. трафика се извършва от Централен пост (ЦП), разположен в София.

Поради дългия период на експлоатация част от апаратурата на ЦП, свързана с основните функции по диспечерско управление, е напълно амортизирана. Поради строгата ѝ специализация тя не може да бъде подменена със стандартна съвременна апаратура. Това прави използването не само на ЦП, но и на цялата система КДЦ невъзможно.

За възстановяването на първоначалната функционалност на системата КДЦ е необходима подмяна на отпадналите апаратни средства в ЦП със съвременен хардуер и разработване на съответен софтуер, изпълняващ липсващите функции на базата на новия хардуер.

7. Рехабилитация на кабели, перонно и пилонно осветление

Основните светлинни източници, използвани в района на гарите са живачни лампи с мощност основно 150 W, 250W и 400W. Те, заедно със съществуващите ПРА / пусково регулираща апаратура / са с незадоволителни енергийно-икономически и експлоатационни характеристики. Осветителните тела на пилоните и пероните са морално и физически остарели, с ниска степен на защита и неефективна оптична система, т.е. имат неефективно светлоразпределение, което води до много голяма неравномерност на яркостта в гаровия район. Това създава голям дискомфорт на пътниците, а и опасност от злополука. Необходима е:

- Подмяна на старите осветителни тела и лампи с нови които да покриват нормативните изисквания за този вид осветление, да са с по-нисък разход на енергия и с удължен експлоатационен живот;
- Подмяна на тези захранващи кабели които са с напукана изолация снаждания и фактически представляват потенциална опасност както за чести аварии така и за злополуки;
- Подмяна на захранващите ел.табла и комутационна апаратура и монтаж на електромери с цел точно отчитане и следене на разходът на енергия за пилонно осветление;
- Избор и изграждане на подходяща система за управление на пилонното осветление която да позволява оптимално използване на електроенергия и обслужващ персонал.

С въвеждането в експлоатация на подходяща система за управление на пилонното и перонното осветление и с подмяната на осветителните тела, се очаква разхода на електроенергия за осветление да намалее около три пъти. Времетраенето на експлоатация на една лампа се увеличава с около 40 %.

След реконструкцията и модернизацията на пилонното и перонното осветление ще се подобри комфорта на пътниците, обслужващия персонал и облика на гарите като лицето на НК”ЖИ”.

8. Рехабилитация на гарови концентратори и диспечерски устройства в участъка София – Радомир

Участъка София – Радомир е съоръжен с оптичен кабел и цифрово преносно оборудване SDH и устройства за достъп преди повече от 10 години. Бързото развитие на новите технологии ни дава възможност да използваме оптичния кабел и да съоръжаваме участъка с апаратура позволяваща преустройството на съществуващите РПАБ и АПУ с нови модерни съоръжения на осигурителната техника за работа по оптичен кабел; нови гарови концентратори за всички гари от участъка за осигуряване на общослужебните телекомуникационни връзки. За изграждане на цялостна мрежа на телекомуникациите и качването на всички връзки върху оптика е необходимо преработката на

съществуващите диспечерски връзки от дву- в четирипроводни, съоръжаване на гари Захарна ф-ка , Перник разпределителна и Перник със съвместими с останалите оптични съоръжения

Изпълнението на този обект ще обезпечи качество и надеждност на осигурителните и телекомуникационни връзки в този участък, ще повиши безопасността на движението на влаковете, като влакови, диспечерски, телефонни връзки и др.

9. Доставка за на измервателна апаратура

Необходимостта от точни и прецизни уреди е задължително условие за да се намали времето за отстраняване на повреди и повиши експлоатационната готовност на съоръженията. С настоящата доставка ще се осъвременят измервателните прибори за оптичната преносна мрежа, специализираните лаборатории и техническите ръководители в експлоатацията.

10. Изграждане на оптичен кабел Разменна - Перник разпределителна

Вследствие многобройните кражби на магистралния кабел на територията на секция „СТ” - София в участъка Разменна – Перник разпределителна няма кабел вече няколко години.

Предлагаме изграждането на оптичен кабел в участъка Разменна – Перник разпределителна. За работата на устройствата на осигурителната и телекомуникационна техника е необходимо: РПАБ за работа по оптичен кабел, като се достави апаратура за две междугария и се съоръжи с такава апаратура и гара Батановци, апаратура за осъществяване на телекомуникационните връзки по оптичен кабел с необходимите интерфейси и гарови концентратори.

11. Доставка на Евробализи и тестова апаратура

Системата „Автоматична локомотивна сигнализация тип ALTRACS BDZ – пътно оборудване” (АЛС/ETCS) е въведена в редовна експлоатация в българската железопътна инфраструктура от края на 2005 година.

Предназначението на системата е осигуряване на безопасност на влаковото движение. Тя подпомага работата на локомотивния машинист и се намесва, ако неговите действия създават потенциално опасна ситуация.

Пътното оборудване на системата се състои от Евробализи и електронни кодиращи устройства. Тестването и програмирането на Евробализите се извършва чрез специализирана апаратура.

През 5-годишния период на експлоатация на системата ETCS част от Евробализите и апаратурата за тестването и програмирането им се е амортизирала и не работи стабилно. Необходима е нейната подмяна, което ще гарантира проектното ниво на безопасност на системата ETCS.

Всички обекти на Поделение "СТ", включени в Проект 4 "Модернизация на осигурителните системи и прелезни устройства" от Инвестиционната програма на ДП "НКЖИ" за 2011 г. целят повишаване на сигурността и надеждността на железопътните превози и на състоянието на устройствата на осигурителната техника, възстановяване на параметрите им вследствие на дълговременна непрекъсната експлоатация, на намаляване на конфликтните точки между жп превозните и пътните превозни средства. Всички те целят предотвратяване на катастрофи и аварии и произшествия, особено на железопътните прелези, избягване на жертви и пострадали хора и пътници във влаковете. Също така се цели да се намалят рязко и експлоатационните разходи, които са значителни поради силната амортизация на апаратурата и системите.

ПРОЕКТ 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости”

Основните цели, които се поставят от техническа гледна точка в проекта, са привеждане в зависимост от финансирането на железния път (наставов и безнаставов) и всички прилежащи към него съоръжения (стрелки, тунели, мостове, прелези, подпорни стени, водоотводни, откоси и др.) съгласно техническите норми за поддържане и ремонт, с което да се гарантира тяхната надеждност.

Мястото на извършване на ремонтните работи е в районите на всички железопътни секции – София 1, София 2, Враца, Дупница, Пловдив, Карлово, Стара Загора, Бургас, Плевен, Горна Оряховица, Русе, Шумен и Варна като не се включват отсечките с големи инфраструктурни проекти.

Срокът за изпълнение е от 01.01.2011 год. до 31.12.2013 год.

Проект № 3 включва подновяване на железния път и стрелките и изграждане на съоръжения.

Подновяване на железния път. Включва подновяване на горното строене на железния път с нови траверси (дървени и стоманобетонени), релси и скрепление и подновяване с железопътни материали втора употреба собственост на ДП „НКЖИ”. Пресява се замърсената баластова призма и се допълва с нов баласт. Извършва се поправка на железния път в план и профил, съгласно надлъжния профил и репеража. Попълване на липсващите и смяна на нестандартните знаци и указатели. Заздравяване на слабите места на земно платно, отводняване в рамките на сервитута на ДП „НК ЖИ”. Железопътните материали се доставят от изпълнителя. Целта на подновяването е достигане на проектни скорости в ремонтираните отсечки.

Подновяване на железопътни стрелки. Извършва се смяна на железопътни стрелки с нови. Стрелките се доставят от изпълнителя.

Изграждане на железопътни съоръжения. Изграждат се нови железопътни съоръжения към железния път.

С изпълнението на видовете работи по железния път и съоръженията по Проект № 3 се ликвидират съществуващите намаления на скоростта и се достига проектната скорост в междугарията, възстановяват се съоръженията и се ликвидира за достатъчно дълъг период от време възможността за даване на нови намаления на скоростта, подобрява се комфорта при пътуване, намаляват се експлоатационните разходи и разходите за текущо поддържане.

Извършването на отделните видове работи по железния път и съоръженията е в пряка зависимост от годишния сезон и климатичните условия. Работи се на открито във „влакови” прозорци с ограничена, зависеща от графика на движение на влаковете продължителност, като движението в останалата част на денонощието не се прекъсва. Най-подходящ за работа на открито е периодът от месец април до месец октомври. Поради наличието на вода в тунелите и с цел предпазване от замръзване на баластовата призма и земното платно, е желателно, когато се работи в тунели дневните и нощните температури да са положителни.

Възлагането на строителството се извършва като се спазват изискванията на Закона за обществените поръчки и Наредбата за възлагане на малки обществени поръчки. Поради големия обем работи, които се включват в обектите се налага да се провеждат открити процедури по ЗОП. Това отнема много време за подготовката на документацията, провеждането на процедурата и сключване на договора за изпълнение. Най-удачно е да се сключат рамкови споразумения по ЗОП. Рамково споразумение се сключва между възложителя и един или повече потенциални изпълнители на обществени поръчки като се определят предварително условията на договорите, които страните възнамеряват да сключат за определен период не по-дълъг от 4 години, включително относно цените, и при възможност - предвидените количества.

Не е възможно всички обекти да започнат на една и съща дата в началото на годината и технологичното време за изпълнение на големите по обем обекти не позволява те да се изпълнят в рамките на една календарна година като за това се налага те да се прекъсват и да стават преходни.

План за капиталови трансфери за 2011 година чрез Държавен бюджет на Поделение "Железен път и съоръжения" за 80 653 850 лв.:

1. Изграждане на защитно съоръжение в междугарието Захарна фабрика - Горна баня („Факултета“) за 20 000 000,00 лева – ще се премахне постоянно намаление от 25 км/час до проектна скорост от 70 км/час;

2. Трайно стабилизиране на железния път и съоръженията и възстановяване на движението на жп возилата със скорост по книжка разписание в междугарието Дяково – Дупница от км 82+440 до км 82+975 с дължина 535 м и от км 85+000 до км 89+692 с дължина 4692 м – обща дължина 5 227 м по 5-та жп линия, преходен 2010/11 год. за 6 000 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 50 на проектна скорост от 70 км/час;

3. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Радунци - Дъбово: тунели 23, 24 и 25, 2 197 м, преходен 2010/11/12 за 8 000 000,00 лева – ще се премахне постоянно намаление от 40 км/час до проектна скорост от 65 км/час;

4. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Своге - Бов път № 2 от км.33+485 до км.41+578 с дължина 8093 метра по 2-ра жп линия, 8 093 м за 8 800 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 60 на проектна скорост от 70 км/час;

5. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Бов - Лакатник път № 1 от км.42+395 до км.48+845 с дължина 6450 м по 2-ра жп линия, 6 450 м, 7 740 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 50 на проектна скорост от 70 км/час;

6. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Елисейна - Зверино път № 2 от км.64+672 до км.70+028 с дължина 5356 м по 2-ра жп линия, преходен 2010/11 за 6 472 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 60 на проектна скорост от 70 км/час;

7. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Горна баня - Владая от км.16+050 до км.17+251 с дължина 1201 м по 5-та жп линия за 1 950 000,00 лева – ще се премахне постоянно намаление от 60 км/час до проектна скорост от 80 км/час;

8. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Владая - Драгичево от км.19+455 до км.20+404 с дължина 949 м по 5-та жп линия, за 1 500 000,00 лева – ще се премахне постоянно намаление от 50 км/час до проектна скорост от 80 км/час;

9. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Калофер - Тъжа от км.169+150 до км.175+100 с дължина 5950 м и от км.176+065 до км.177+280 с дължина 1215 м по 3-та жп линия (UIC 60) с обща дължина 7 165 м за 8 500 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 70 на проектна скорост от 100 км/час;

10. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Реброво - Своге Път № 1 с дължина 5 466 м за 7 379 100,00 лева – запазване на проектна скорост 70 км/час;

11. Механизирано подновяване на железния път в гара Своге тп 1805 м за 1 086 750,00 лева – запазване на проектна скорост 70 км/час;

12. Механизирано подновяване на стрелки СО UIC 60 R300 Елисейна - Зверино, път № 2 - 2 бр. за 320 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 60 на проектна скорост от 70 км/час;

13. Механизирано подновяване на стрелки 1 бр. СО S60 R300 и 1 бр. СКД S60 R190 Своге - Бов Път № 2 за 658 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 60 на проектна скорост от 70 км/час;

14. Механизирано подновяване на стрелки 2 бр. СКД S60 R190, 1 бр. СKE S60 R190 и 1 бр. СKE S60 R300 Своге Път № 1 за 1 450 000,00 лева – запазване на проектна скорост 70 км/ч;

15. Механизирано подновяване на стрелка 1 бр. СО S60 R190 гара Своге тп 1 за 178 000,00 лева – запазване на проектна скорост 70 км/ч;

16. Механизирано подновяване на стрелки 3 бр. СО UIC 60 R300 Бов - Лакатник, път № 1 за 480 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 50 на проектна скорост от 70 км/час;

17. Механизирано подновяване на стрелка 1 бр. СО S60 R190 Дяково - Дупница 140 000,00 лева – ще се завиши скоростта от 50 на проектна скорост от 70 км/час;

Прогноза за капиталови трансфери за 2012 година чрез Държавен бюджет по проект 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“ - 67 236 300 лв.:

1. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Курило - Владо Тричков Път № 2, 6 497 м, 8 770 950,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;

2. Механизирано подновяване на железния път в гара Владо Тричков Път № 2, 771 м, 1 040 850,00 лева - Запазване на проектна скорост от 70 км/час;

3. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Владо Тричков - Реброво Път № 2, 4 965 м, 6 702 750,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;

4. Механизирано подновяване на железния път в гара Реброво Път № 2, 894 м, 1 206 900,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;

5. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Реброво - Своге Път № 2, 5466 м, 7 379 100,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 70 км/час;

6. Механизирано подновяване на железния път в гара Своге Път № 2, 814 м, 1 098 900,00 – Завишаване на скоростта от 60 на 70 км/час;

7. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Левище - Елисейна, Път № 2, 4 538 м, 6 126 300,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 70 км/час;

8. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Карлово – Ботев, 755 м, 1 019 250,00 лева – Завишаване на скоростта от 70 на 100 км/час;

9. Механизирано подновяване на железния път в гара Ботев 2-ри коловоз, 801 м, 1 081 350,00 лева – Завишаване на скоростта от 70 на 100 км/час;

10. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Радунци - Дъбово: тунели 23, 24 и 25, 1 334 м, преходен 2011/12, 5 753 300,00 лева – Премахвана на постоянно намаление с дължина 1800 метра от 40 км/час и достигане на проектна скорост от 65 км/час;

11. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Захарна фабрика - Горна баня, 4 379 м, 5 911 650,00 лева – Завишаване на скоростта от 70 на 95 км/час;

12. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Владая – Драгичево, 2 800 м, 3 780 000,00 лева – Запазване на проектна скорост от 80 км/час;

13. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Батановци - Радомир Път № 1, 4 800 м, 6 480 000,00 лева – Завишаване на скоростта от 40 на 80 км/час;

14. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Криводол - Ракево, 6 500 м, 8 775 000,00 лева – Завишаване на скоростта от 80 на 85 км/час;

15. Механизирано подновяване на стрелка СО S60 R300 - Владо Тричков Път № 2, 1 бр., 180 000,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;

16. Механизирано подновяване на стрелка СО S60 R190 - гара Владо Тричков Път № 2, 1 бр., 150 000,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;

17. Механизирано подновяване на стрелка СО S49 R300 - Владо Тричков - Реброво Път №2, 1 бр., 120 000,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;

18. Механизирано подновяване на стрелка СКЕ S60 R190 - тп Реброво Път № 2, 1 бр., 180000,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 70 км/час;
19. Механизирано подновяване на стрелка СО S60 R300 - Реброво - Своге Път № 2, 1 бр., 180000,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 70 км/час;
20. Механизирано подновяване на стрелки СКД UIC60 R300 и бретел UIC60 R300 - Елисейна, Път № 2, 5 бр., 500 000,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 70 км/час;
21. Механизирано подновяване на стрелки СО S49 R300 - гара Ботев 2-ри к-з, 4 бр., 640 000,00 лева - Премахвана на постоянно намаление с дължина 460 метра от 70 км/час и достигане на проектна скорост от 100 км/час;
22. Механизирано подновяване на стрелки СО S49 R300 - Захарна фабрика - Горна баня, 2 бр., 160 000,00 лева – Завишаване на скоростта от 70 на 95 км/час

Прогноза за капиталови трансфери за 2013 година чрез Държавен бюджет по проект 3 „Ремонт на железния път и съоръженията за поддържане на достигнатите скорости“ - 93 420 900 лв.:

1. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Елисейна - Зверино, Път № 1, 5 378 м, 7 260 300,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;
2. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Стражица (сп.Асеново) - Славяново Път № 2, 13 248 м, 17 884 800,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 80 км/час;
3. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Свежен – Калофер, 5 190 м, 7 006 500,00 лева - Завишаване на скоростта от 70 на 100 км/час;
4. Механизирано подновяване на железния път в гара Калофер 2-ри коловоз, 740 м, 999 000,00 лева - Завишаване на скоростта от 70 на 100 км/час;
5. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Димитровград – Хасково, 3400 м, 4 590 000,00 лева - Премахвана на постоянно намаление с дължина 3000 метра от 40 км/час и достигане на проектна скорост от 65 км/час;
6. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хасково – Книжовник, 8 000 м, 10 800 000,00 лева - Завишаване на скоростта от 40 на 65 км/час;
7. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Тулово – Змеево, 6 800 м, 9 180 000,00 лева - Запазване на проектна скорост от 60 км/час;
8. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Бяла - Полски Тръмбеш, 6 715 м, 9 065 250,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;
9. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Велико Търново – Дебелец 2 087 м, 2 817 450,00 лева – Запазване на проектна скорост от 65 км/час;
10. Механизирано подновяване на железния път в гара Дебелец 2-ри коловоз, 296 м, 399 600,00 лева – Запазване на проектна скорост от 65 км/час;
11. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Храбърско – Разменна, 4 100 м, 5 535 000,00 лева – Запазване на проектна скорост от 70 км/час;
12. Механизирано подновяване на железния път в междугарието Хитрино – Велико, 12 180 м, 16 443 000,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 70 км/час;
13. Механизирано подновяване на стрелки СО S49 R300 - Стражица (сп.Асеново) - Славяново Път № 2, 6 бр., 480 000,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 80 км/час;
14. Механизирано подновяване на стрелки UIC 60 R300 - гара Калофер 2-ри коловоз, 4 бр., 640 000,00 лева - Завишаване на скоростта от 70 на 100 км/час;

15. Механизирано подновяване на стрелки СО 49 R 300 - Бяла - Полски Тръмбеш, 2 бр., 160 000,00 - Запазване на проектна скорост от 70 км/час;

16. Механизирано подновяване на стрелки СО 49 R 190 - Дебелец 2-ри коловоз, 2 бр., 160 000,00 лева – Запазване на проектна скорост от 65 км/час;

17. Механизирано подновяване на стрелки СО S49 R300 - Хитрино – Велино, 5 бр., 400 000,00 лева – Завишаване на скоростта от 60 на 70 км/ч.

Проект №7: - Обект: "Удвояване и електрификация на железопътна линия Карнобат - Синдел"

Удвояването на единичната електрифицирана жп линия Карнобат – започва преди 20 години в началото на 80-те години. Въпреки значителните инвестиции удвояването не е завършено. Останали са за изпълнение най-тежките междугария – там, където линията пресича същинската част на Източна Стара планина. Тези междугария: Люляково – Дъскотна – Търнак – Аспарухово с обща дължина малко повече от 30 км включват 2 тунела, десетки големи мостови съоръжения, две нови гари и голям обем земни работи. Съществуващата единична железопътна линия е с ниски технически параметри, възпрепятства разтоварването на северния маршрут, влошава движението на комбинираният товари, както по направление север – юг, така и между пристанищата Варна и Бургас. С модернизацията на пристанищата Варна и Бургас, както и на бъдещия ферибот между Силистра и Калъраш се очаква нарастване на нивото на трафика, което увеличава значението на тази най-източна връзка между Северна и Южна България.

Изпълнението на обектите по проект №7 пряко облекчава националната икономика чрез оптимизация на железопътна връзка със североизточната част на България и пристанищата Варна и Бургас, а ДП НКЖИ повишава качеството на услугата за достъп чрез осигуряване на по-високи скорости и намалено време пътуване в участъка. Ще бъдат повишени приходите от инфраструктурни такси, които за седемте месеца на 2010 год. са 1 458 260 лв.

I. СМР в тунел №1 в участъка Лозарево - Прилеп

Тунел 1 в междугарието Лозарево-Прилеп представлява двупътен железопътен тунел с дължина 2811 м, от които 2426 м се изграждат по тунелен способ (взривен метод – NATM изпреварваща калота ~ 2030 м, механичен способ ~ 396 м) и 385 м – по открит способ (Cut & Cover method). Към момента напълно завършени са 1749 м (~ 62 %) – остават 1062 м, от които 777 м по тунелен способ и 285 м по открит способ.

Строителството на тунела започва през лятото на 1987 година, като до края на 1989 година е изградена почти половината от дължината му (напълно завършен тунел).

През 1990-93 година средствата бързо и прогресивно намаляват до степен, която не позволява “настигането” на забоя от облицовката и тунелът при Портал 1 навлиза в рискова ситуация. Като следствие на това през юли 1994 става крупна авария, последвана от една почти три годишна пауза. Следва един период на частична активизация (от средата на 1997 до 2001), когато се преодолява възникналата авария на Портал 1 и се започва активна работа в тежките инженерно-геоложки условия на Портал 2.

В годините след 2001 финансирането отново драстично намалява (с редица периоди на пълна липса) при непрекъснати колебания за това дали да се спира стротелството или да продължава. Напредването от страна Лозарево (Портал 1) се спира. Работата от Портал 2 (страна Прилеп) продължава, защото не може да се преустанови по технически причини, но поради крайно ограничените финансови средства се осъществява много бавно - с многобройни трудности и рискове.

Сегашната ситуация на тунела се е създавала и усложнявала в продължение на повече от 15 години.

Страна Портал 2

През 2005 година при забоя на калотата (Портал 2) възниква голямо срутване и воден пробив, поради достигане на проблемна зона с напорни подземни води, която по ред причини не е проучена и не е отразена в геоложкия доклад. За преодоляване на подобна тежка ситуация се изискват финансови средства, с които Възложителят не разполага за момента. „Пробивът” се блокира с челен контрафорс („тапа”) от бутобетон с дебелина 8 м. Работата от Портал 2 се преустановява. Междувременно се решава да се продължи строителството на някои участъци от жп линията Карнобат-Синдел и за изграждането на тунела да започват да се влагат ограничени планирани средства – като отделни конкретни задачи. В този период започва прокарането на тунела само от страната на Портал 1.

Въпреки взетите мерки за блокиране на челното изтичане, нарушената зона пред забоя на Портал 2 постепенно започва да нараства и да засяга все по-голям обем от ограждащия масив. Притокът на подземни води към образувалата се „каверна” непрекъснато се увеличава.

В резултат на тези процеси през май 2008 обстановката около аварията при забоя на Портал 2 рязко се влошава. След тригодишна стабилност опорното ядро на забоя се размества и придвижва навътре в тунела с повече от 5 м. В резултат на това дестабилизацията на масива достига повърхността на терена (на 50 м над тунела).

Развитието на аварията продължава, за което свидетелстват наблюдаваните нови слягания по теренната повърхност, както и променливия дебит на подземните води, установен при непрекъснатото водочерпене.

Наличието на такава разрушена зона пред и над тунела е опасно и непредвидимо във времето. Развитието на деструктивните процеси може да достигне мащаби, които ще са заплаха за сигурността на изградената до сега тунелна конструкция, чиято устойчивост към момента се дължи основно на все още неизчерпаното съпротивление на запълнената с бетон базисна галерия.

Преодоляването на този аварийен участък в посока от Портал 2 към Портал 1 ще бъде изключително трудно, рисковано и скъпо и към такъв вариант може да се пристъпи само при крайна необходимост. Много по-благоприятно в технико-икономическо отношение е достигането и разработването му от противоположната страна - от Портал 1- по растящия километраж, където ще се ползва „опората” на ненарушения масив и усилената тунелна конструкция. Освен това ще се работи на „сух забой” – в посока на качващ надлъжен наклон и гравитачно отводняване (нещо важно и икономически много по-изгодно при работа в слаби водоносни породи). За реализацията на този подход трябва да се търси ускорено изграждане на тунела от Портал 1 без спиране и забавяне, за да се достигне и преодолее дестабилизираната зона колкото може по-скоро - преди разрушителните процеси там да придобият катастрофални размери.

Надлъжния наклон на нивелетата в тунела е насочен към забоя, което затруднява работата и е предпоставка за наводняване при обилни валежи и снеготопене.

Призабойната част на тунела се отводнява непрекъснато.

Усложняващо обстоятелство на Портал 2 е и непрекъснатото свличане на откосите на порталната траншея, което се активизира всяка година в сезоните с по-обилни валежи (пролет и есен) и налага непрекъснато влагане на допълнителни усилия и финансови средства. През настоящата година свличанията достигат масови размери и постепенно откосите се превръщат в мащабно, активно действащо свлачище, което блокира достъпа до тунела и го лишава от поддържане, отводняване и контрол. Към настоящия момент се извършват действия по обезопасяване на изградена част от тунелната конструкция по открит способ, които все още не са завършени напълно.

Поради това, че временният изкоп се намира в неустойчив глинест масив с много ниски физико-механични показатели надеждното му укрепване ще бъде трудно, сложно и ще доведе до излишно влагане на значителни финансови средства. Единственият вариант за окончателно ликвидиране на проблема е изграждането на оставащата част от тунела до км 22+350 по открит способ.

Страна Портал 1

Тунелът от Портал 1 се прокарва в неустойчиви слоеви седименти - мергели и варовици с глинести прослойки, силно тектонски преработени, с множество зони на т. н. „микрогънки”, където скалата е силно напукана в дълбочина. Местоположението, размерът и дълбочината на тези зони не може да се предвиди, поради което не може параметрите на крепежа да се съобразят с тях, както и не е възможно предварително да се предположи мащабът на евентуална авария.

По технология, една значителна част от изкопа се укрепва с предварителна (първична) тънка облицовка, която в случая закрепва временно терения контур до изграждането на окончателната тунелна конструкция.

От дългата практика на този тунел е установено, че първичното укрепване гарантира устойчивостта на изработката в един период с продължителност 3-3.5 месеца. Затова по правило между 2-рия и 3-тия месец е необходимо задължително да се изгради окончателната (вторична) облицовка. При наличие на подземни води и други усложняващи фактори периодът се скъсява.

Когато този период се надвиши по причина на строителни престои или забавяне на изграждането, сигурността на тунелната конструкция не се осигурява и често се стига до аварии от различен мащаб. Някои от тях са значителни - с големи поражения, дълъг период на възстановяване и много висока стойност на аварийните работи (споменатата авария от юли 1994).

Към момента тунелът се намира в разгъната технологична схема, като размерът на неосигуреният с вторична (окончателна) облицовка участък е 53 м. Изкопните работи са преустановени от октомври 2009 год. – повече от 10 месеца.

В тунела е изградена реперна мрежа за постоянно следене на деформациите.

Вследствие направените констатации състоянието на Портал 2 може да се оцени като **аварийно**, а на Портал 1 в участъка само на първична облицовка – като **критично**, имайки предвид започналото вече самообрушване на забоя.

Преустановяването на строителните работи на тунела е недопустимо и практически невъзможно, поради следните технико-икономически съображения и възможни неблагоприятни последствия:

- *Страна Портал 1* - Опасност от срутване на тунела в участъка оставен на първичен крепеж;
- Неконтролируемо ерозионно действие на дренираните подземни води върху ствола на неукрепената комуникационна шахта, с последващо разхлабване на околния терен и разрушаване на стените ѝ;
- *Страна Портал 2* – Развитие на свлачищни процеси по цялата дължина на разкрития изкоп, при което достъпът до тунела ще се блокира – без възможност за поддръжка, отводняване и контрол;

При съществуващото техническо състояние на тунела, описано в констатациите и свързаните с това потенциални опасности, както и във връзка със създадените вече аварийни ситуации, тунелът като цяло не е възможно да се остави в настоящото положение.

Паралелно с изграждането на Тунел 1 ще бъде изпълнена и реконструкцията на железния път в междугариято Лозарево –Прилеп, като ще бъде извършена реконструкция на изходната гърловине в гара Лозарево, проектиране и строителство на естакадата при портал 1 на тунела, корекция на река Патомишка, както и полагане на горно строене с безподложно скрепление, а в района на естакадата и тунела на безбаластова основа.

II. „Аварийно възстановяване и модернизация на тягова подстанция Завет”

Подстанция Завет е изградена през 1976 год. Тя, е проектирани когато на пазар е имало ограничения във възможностите на производителя при производство на тягови трансформатори. Подстанцията е проектирана с три тягови трансформатора за постигане на проектна мощност. При монтажа са инсталирани три трансформатора с различни мощности и са едни от неудачните серии на производство. В резултат на продължителната експлоатация единият трансформатор изгаря и не е възстановяван. Вторият работи на границата на възможностите си и е въпрос на близко време да излезе от строя. И двата силови трансформатора са със силни течове на масло, което попада директно в почвата и атмосферата. Захранващата схема на подстанцията е така изпълнена, че през шините на подстанцията се запаралелват две високоволтови линии 110 kV, на националния енергиен пръстен. Едната линия идва от разпределителна подстанция на НЕК ЕАД във Варна, а вторият – от Карнобат. Смущения в работата на ТП Завет се пренасят директно в енергийния републикански пръстен. На входове ВЛ 110 kV няма защиты. последните са изведени във времето поради не възможност за обслужване.

Същото е положението и с оборудване на страна средно напрежение 27,5 kV. Поради достъпно оборудване само от валутен внос, през 70-години на предишното столетие се е възприело решение за изпълняване на тези съоръжения като открит монтаж- такива съоръжения за времето си са произвеждани само в Румъния. Те се оказаха не надеждни, трудни за обслужване, като след всеки 5 до 8 включвания е необходимо замяна на трансформаторното им масло.

Правен е опит за внедряване на руски вакуумни прекъсвачи за открит монтаж. Поради самовзривявания в процес на експлоатация са заменени отново с румънски.

През последните години се наблюдава прогресиращо разцепване на сградата и нарушаване целостта на кабелни канали и фундаменти. Правени са усилия за текущ ремонт, но процесите продължават. Особено застрашително са се ускорила тези процеси през последната година.

Започнали са да се проявяват неправилни сработвания на прекъсвачи, които се дължат и на частично нарушаване на заземителните контури в терена под подстанцията. Има задържания в работата на прекъсвачи, които изпълняват процеси на включване и изключване при големи токове в милисекунди. При определени условия тези неправилни сработвания могат да прераснат във взрив и пожар. Тяговите подстанции са свързани с националната електропреносна мрежа на страна 110 kV и могат да предизвикат срив на електрозахранването в региона на Варна и Бургас. Смущенията в работата на прекъсвачите възникват от нарушаване във фини механични центровки на съоръженията свързани с промяна в нивелировката на съоръженията или от повишена еластичност на под фундаментния слой или от влошеното му дрениране и преовлажняване.

Сложната геология и строителни решения от преди повече от 30 години са допринесли за развилите се във времето деструктивни процеси. Климатичните аномалии през последните години са ускорили процеси на пластови промени в дълбочина, които водят до нарушаване целостта на подстанцията.

Теренът е добре известен на специалистите по проекта за удвояване на железопътната линия Карнобат – Синдел. Променяни са трасета и са преработвани и усиловани конструкции за преодоляване на специфичните геоложки процеси в района.

Покривната конструкция на подстанцията е в лошо състояние и е повишена влагата в помещението на акумулаторната батерия и релейните шкафове.

В цялата подстанция съществуват предпоставки за трудови злополуки.

Поради прогресиращо влошаване на заземителната инсталация могат да пострадат и случайно преминаващи лица при допир дори с оградата на подстанцията или при къси съединения да попаднат хора или особено едри животни под крачково напрежение, което обикновено е с латентен изход.

В проекта за удвояване и електрификация на железопътната линия Карнобат-Синдел не са били включени за разширяване и преустройство тяговите подстанции в Карнобат, Завет и Величково. Финансовите ограничения и в следствие не са позволили тяговите подстанции да се включат към обекта.

Подстанция Завет е изпълнена по схема и мощност за еднопътен железопътен участък с апаратура средно напрежение за открит монтаж.

Навсякъде в системата на ДП „НК ЖИ” изпълнение на тяговите подстанции със съоръжения за открит монтаж на страна средно напрежение, 27,5 kV е установено, че е най-ресурсо и капиталоемко за поддръжка. Съоръженията са с най-ниско качество. амортизацията е най-бърза и дълбока.

В процеса на строителство са използвани ниски марки бетон и хоросан. Всичко това е довело до развитие на деструктивни процеси, които са благоприятствани от климатичните и теренни условия.

Във връзка с гореизложеното е необходим спешен и неотложен ремонт на тягова подстанция Завет, като сграда, дренажи, конструкции и енергетична част. При това преустройство последната трябва да се преизгради за захранване на двойна железопътна линия и с необходима за целта инсталирана мощност. В същото време подстанцията ще се изгражда със съоръжения позволяващи управлението им в система за телеуправление с цел намаляване на експлоатационния персонал.

За установяване на бързо развитите се деструктивни процеси и настъпилите реални опасности за безопасното енергоснабдяване на железопътния транспорт в участъка, както и за предотвратяване влиянието на някои от аварията и върху републиканската електроразпределителна система в района, със заповед № РД-10-47/12.03.2010 год.на областния управител на област Бургас бе назначена комисия, която е установила настъпилите процеси и е приела като единствен изход извършването на аварийно възстановителни работи за модернизация на тягова подстанция Завет.

При модернизация на подстанциите трябва да се изпълнят процедурите за получаване на разрешение за експлоатация, в съответствие с Наредба № 57 на МТИТС, които пък са в съответствие с изискванията за оперативна съвместимост в съответствие с ТСОС „Енергия”. Трябва да се обновят съоръженията като се отговори на редица технически изисквания и взаимно свързани стандарти и най-важно, като се изпълняват изискванията за екологична съвместимост с действащата законова уредба у нас, в Европейския съюз и поетите от държавата международни споразумения.

За ускорено провеждане на аварийно-възстановителните дейности се предвижда през определени, технологични и времеви периоди подстанцията да бъде изключена изцяло, като участъка се захранва от съседни подстанции, при определени ограничения за движението на влаковете.

Новото оборудване на страна средно напрежение ще бъде разположено в сграда тип контейнер, като съществуващата сграда се разруши. На страна 110 kV също ще се приложи техническо решение с високо интегрирани, компактни разпределителни устройства – пас модули. Това решение се избира с цел бързо изграждане, минимална поддръжка след това във времето, както и поради това, че при това състояние на сградата и сложната геология и ниски подпочвени води е много вероятно да бъде невъзможно изграждането на под подово, кабелно пространство, което е технологично необходимо, относно сградата, а относно разпределителна уредба 110 kV, да се намалят строителните работи и рисковете с геологията и дренирането при монолитните портални конструкции, които се използват досега и изискват сериозно финансиране.

Очаква се, че общото аварийно възстановяване и модернизация на тягова подстанция Завет с изграждане на видеонаблюдение и телеуправление да се извърши за 20 месеца, в периода 2011 - 2013 години.

III. „Възстановяване и модернизация на тягова подстанция Провадия”

Тягова подстанция Провадия е построена през 1983 год. Разпределителни устройства 110 kV и 27,5 kV са изпълнени като открити уредби. В сградата е разположена командната зала, акумулаторната батерия, мерене и защиты. Управлението на подстанцията е ръчно с оперативен персонал.

В зоната на подстанцията, през последните 10 години се наблюдава потъване на строителните конструкции. процесите се засилват след наводненията през 2004 год., когато цялата подстанция е залята и изключена. След оттеглянето на водите сляганията почват да нарушават цялостта на конструкциите на сградата и фундаментите на съоръженията.

През 2008 год. се възлага „проект за инженерно-техническо решение”, което практически е геологическо обследване на причините за саморазрушаването на строително-архитектурната част. Точното име на задачата е „Геоложко и хидроложко проучване и изготвяне на проект за укрепване на сградата на тягова подстанция Провадия”. Обследването се извършва от фирмата „Рафаилов консулт”.

Установява се че :

- насипните материали на терена на подстанцията не са подходящи за земна основа на сгради и съоръжения. Материалът не е подходящ и за обратни засипвания и насипи;
- необходими са конструктивни мероприятия които да осигурят сградата и съоръженията срещу деформации вследствие на неравномерните слягания;
- конструкцията на фундаментната част на сградата не е подходящ, устойчива на неравномерни слягания при съществуващата геологично структура;
- площадката на прилежащия район е в пряка хидравлична връзка с водите на река Провадийска. Почвеният състав от черно.кафяво черни и сиви глини на места с варовикови разнорънестни чакъли, както и опочвени черни глини е силно податлив на обводняване и от тук на неравномерно слягане, както и на разпращаване при засушавания в летно-есенните периоди, характерни с високи температури и продължителни сухи периоди в района.;
- фундаментите не достигат до здрави почвени структури, които за терена са на дълбочина под 4 м., докато фундирането е в диапазона -1 до -2,5 м., в нездравите почвени слоеве;
- постройката не е нормативно обезпечена за поемане на земетръсно въздействие;
- наложителни са мерки за промяна на конструкцията на сградата по причина, че сградата не отговаря на нормативните изисквания валидни дори за времето на нейното създаване, през 1983 год. във времето нормативните изисквания нарастват. вероятно сградата е построена без одобрен проект.

В тази връзка е еднозначен изводът, че нейното усилване е без алтернатива-това е заключението на проектната експертиза на специализираната консултантска фирма.

Сградата е двуетажна, тежка и капиталоемка за поддържане, изграден за една постоянна експлоатационна поддръжка от специализиран персонал за който са предвидени и условия за по-дълго пребиваване при профилактични работи, поради отдалечеността от технологични центрове предлагащи материална и кадрова обезпеченост.

От чисто техническа гледна точка, в годините на екстензивно развитие на електрификацията на железопътния транспорт и търговско финансови ограничения съоръженията на страна средно напрежение – 27,5 kV са произвеждани и доставяни от една фирма в Румъния. Тези съоръжения и основно прекъсвачите, които са основно оборудване в една подстанция, се оказаха не надеждни, трудни за обслужване, като след всеки 5 до 8 включвания е необходимо замяна на трансформаторното им масло. През зимата смяната на маслото е затруднено и не-безопасно от гледна точка охрана на труда. не може да се извършва при всякакви атмосферни обстоятелства. Необходими са двама оператори. Това води до извънреден труд, поради работата на твърд график. невъзможността за необходима подмяна на маслото налага принудителни изключения на тяговата подстанция.

Като изключим незадоволителната надеждност на комутационното оборудване, изтеклият експлоатационен срок, липсата на производство на резервни материали, скъпата експлоатация и обслужването само чрез оперативен персонал, съоръженията на подстанцията не отговарят на действащата обновена нормативна уредба в страната и в ЕС. Навлизащият нов електроподвижен състав изисква поддържане нива на напрежение в строго лимитирани граници. Изисква се действието на комплексни цифрови, импедансни защиты. Динамично компенсиране на реактивната енергия с всичките и съставлящи, хармониците на тока и осигуряване на възможност за връщане в мрежата на рекуперирана, върната, генерирана от електрическите влакове енергия. налага се съкращаване на времето за проверки след късо съединение, чрез въвеждане на автоматизирани системи за автоматично повторно включване след преходни къси съединения и т.н.

Редуцирането на експлоатационните разходи произлизащи от бизнес плановете на компанията и на предприятие „Електроразпределение“, както и европейският опит сочат необходимостта от прилагането на високоинтегрирани, интелигентни системи, подлежащи на текущи инспекции и рядко специализирано, аутсорсно обслужване и безоперативно интелигентно управление и контрол на параметрите от системи за телеуправление.

Развитието на деструктивните процеси води до самоволни изключвания на прекъсвачите. поради тяхната ниска надеждност може да се стигне до взрив, който да причини пожар и човешки жертви. Самоволното изключване и блокиране може да предизвика и изключвания в захранващата система на 110 kV. захранващите ел. проводни са свързани с региона на Варна. В района има изградени частни екологични енергийни паркове и туристически комплекси свързани в енергийната система на страна 110 kV. Техните щети ще бъдат отнесени към експлоатацията на нашите съоръжения.

Поради гореизложеното се предлага незабавното пристъпване към цялостна модернизация на тягова подстанция Провадия. това е трябвало да настъпи доста по-рано, но многото приоритети и финансови ограничения не са позволили да се пристъпи към такива действия. повече е невъзможно отлагането на обновяване на съоръженията. Дори това може да се извърши и като аварийно възстановяване.

За целите на обновяването сега моментът е подходящ да се извърши пълно изключване на подстанцията, преоформяне на геоложката структура и изграждане на подстанцията с комплексни модулни-високоинтегрирани съоръжения за високо и средно напрежение. Средното напрежение ще се изпълни като закрит монтаж в контейнерен тип сграда за по-бързо изграждане, оптимално обслужване, по-дълъг експлоатационен цикъл, ниски основни и експлоатационни разходи и надеждна устойчивост и теренна съвместимост. целият терен ще се повдигне и стабилизира към долните носими подпочвени структури.

Ще се повиши инсталираната мощност – на 2 x 16 MVA и ще се инсталира автоматична, динамична, пълна реактивна компенсация.

Подстанцията ще се обнови, като необслужваема с телеуправление и системи за визуализация и охрана.

Изхождайки от опита с провежданите аналогични тръжни процедури и изпълнения на реконструкции и модернизации се очаква, че бюджет от 8,8 млн. лв, без ДДС ще бъдат достатъчни. Изпълнението на обновяването не следва да бъде по-дълго от 30 месеца, включително с комисиите.

Поради производството на специфично оборудване от всеки производител и наличие на специализиран проектантски капацитет при производителите на основното енергетично оборудване и в съответствие с практиките в енергетиката у нас и в ЕС се предлага процедурата да се изпълни, като инженеринг за проектиране, доставка и строителство. След процеса на проектиране и одобряване на материалите и граfiците за доставки на изпълнителят може да се предоставят от 12-14 месеца с пълно изключване на подстанцията за демонтаж на съществуващите съоръжения, разрушаване на съществуващите архитектурно-строителни структури, преоформяне на терена, изграждане на новите фундаменти, монтаж и окабеляване на основното оборудване.

Обновяването на тягова подстанция Провадия не е включено в други проекти и програми с международно финансиране.

Като критерий за избора на изпълнител, освен специфичният опит в изпълнението на енергетични обекти, трябва да се изберат срока за изпълнение и ниската цена.

С изпълнението на обновяването на тягова подстанция Провадия ще се постигнат и изискванията за оперативна съвместимост към подобни построения и оборудване.

IV. Реконструкция и отводняване на входната гърловина гара Аспарухово

Във връзка с увеличената интензивност на влаковото движение по 3-та жп линия Карнобат-Синдел-Варна Фериботна все повече напират проблемите с просрочените ремонти по железния път. Затормозена е както експлоатацията и гаровата дейност, така и поддържането на елементите на железопътната инфраструктура.

В гара Аспарухово, страна гара Търнак, още преди 1990 год., в рамките на обект “Удвояване и електрификация жп Карнобат-Синдел” е изпълнено коловозното развитие по новото трасе, което е свързано с действащите коловози в гарата. Тук е разположен и се обслужва индустриален жп клон на Лукойл Нефтохим Бургас, а съществуващото разтоварище се използва за претоварване на варовик.

През 2007 г. в междугарието Търнак-Аспарухово е положена отсечка железен път с дължина около 5000 м върху естакади I, II и III, по която влаковете се движат чрез превключване към действащата жп линия. И тъй като се очаква изграждането на новото трасе от двете страни към гарите Търнак и Аспарухово, междугарието с години не влиза в плановете за ремонт. До гара Аспарухово остават още около 1500 м. Техническото състояние на железния път е лошо – износени релси и скрепления, изпочупени траверси, силно закаляна баластова призма - в степен за неотложно подновяване. Изключително тревожен е фактът, че с дългото очакване действащият железен път прогресивно се амортизира, а от друга страна изградените нови гарови коловози са подложени на корозия и посегателства.

Нужно е спешно решение, за да се осигури безопасността на движение по железния път и да се подобри организацията на работата - да се извърши необходимото преустройство на входните стрелки в гара Аспарухово, страна гара Търнак и да се изгради връзката с естакадите по реконструираното трасе.

V. ОВОС Карнобат - Синдел -53,6 км

Предвидените в бюджета за 2011 год. 39 600 лв. са част от необходимото финансиране на обекта. Към днешна дата е изготвена процедура за избор на изпълнител, която е изпратена в МТИТС за одобрение. Предвид срековете за съгласуване и провеждане на процедурата, има основание да се смята, че датата на сключване на договора за изпълнение ще предопредели изпълнението на част от поръчката през пролетта на 2011 год., предвид необходимостта от благоприятни метеорологични условия за провеждане на процедурите по доклада за мероприятията по Натура 2000.

Проект №8: “ Възстановяване на проектни параметри на жп линия София-Карлово-Зимница”

I. Рехабилитация на съоръженията и устройствата на осигурителна техника и телекомуникационните мрежи в жп линията София-Карлово - инженеринг.

Обектът е преходен. Сключен е договор за строителство - № 2379/19.12.2007 год. с изпълнител – Консорциум „Талес – Алкател-Лусент София-Карлово” и срок за изпълнение – 19.12.2010 год. (36 месеца). Предвид някои неудачи в проектирането и съгласувателните процедури предшестващи издаването на разрешение за строеж, обектът ще се изпълнява през 2011 год.

Основни дейности.

1. Изпълнено до момента:

- предаден въстпителен доклад;
- изготвен технически проект и одобрен от Експертен съвет на ДП „НКЖИ“;
- преустройство на гарова централизация на гара Долно Камарци;
- доставка на част от материали, съоръжения и устройства.

2. Предстоящо за изпълнение:

- издаване на Разрешение за строителство;
- монтаж и въвеждане в експлоатация на 12 бр. автоматични прелезни устройства в участъка София – Златица;
- преустройство на гарова централизация на гара Мирково.

II. "Рехабилитация на железния път, изкуствените съоръжения, съоръженията и устройствата на системата за електроснабдяване от железопътната инфраструктура, в участъка гара Саранци-спирка Буново"

Обектът е преходен. Предвидените 4 млн. лв. ще се изразходват за приключване на договора за строителство - № 2770/14.08.2008 год. изпълнител – ДЗЗД „ДП ТСВ – РВП Кьоне и срок за изпълнени – 159 дни от подписване на протокол образец №2 за откриване на строителна площадка;

Основни дейности.

1. Изпълнено до момента:

1.1. В участък г. Долно Камарци и междугарието Долно Камарци - сп. Буново:

- подновяване на 3 530 м железен път и полагане на безнаставов релсов път;
- смяна на 4 бр. стрелки в г. Долно Камарци;
- възстановяване на водоотводни съоръжения и заздравяване земно платно;
- саниране на изкуствени съоръжения;
- смяна на стълбове на контактна мрежа, носещо въже и елементи от окачването;
- перонно и гарово осветление на гара Долно Камарци;
- възстановено движение на влаковете със скорост 60 км/ч.

2. Предстоящо за изпълнение:

2.1. В участък г. Долно Камарци и междугарието Долно Камарци - сп. Буново – обектът има акт обр. 15 за установяване на годността за приемане на обекта.

- въвеждане в експлоатация.

2.2. В участък г. Макоцево и междугарието Макоцево – Долно Камарци не е подписан протокол образец №2 за откриване на строителна площадка, поради липса на финансиране.

III. Кадастрална карта София област и Кадастрална карта Пловдив област

Предвидените 719 160 лв. за изготвяне на кадастрални карти са по-голямата част от сключени договори за изпълнение, недофинансирани през 2010 год.

ПРОЕКТ 5 „Модернизирание на контактна мрежа и тягови подстанции“.

Поради отлагани във времето ремонти на енергосъоръженията, е достигнато критично състояние на енергийната система, с ниски технически параметри, остарели енергийни съоръжения, с много нисък коефициент на полезно действие, което води до голям разход на електроенергия за управление на системата. В настоящият момент 70 % от енерго съоръженията на ДП „НКЖИ“ са с изтекъл експлоатационен срок, които не отговарят на изискванията на техническите нормативни документи, което е предпоставка за увеличаване на случайните откази и непредвидени аварийни ремонти.

Целта на краткосрочната програма на поделение „Електроразпределение” е да постигнем възстановяване на параметрите на к.мрежа в цели участъци от жп линията, които не са включени в инфраструктурни проекти, като ще се доставят съоръжения в съответствие с техническите изисквания и европейски норми и ще се вложат със собствени сили в рамките на възможностите на експлоатацията.

За изпълнението на всички набелязани обекти и влагането на доставените материали и съоръжения в рамките на календарната година, в съответствие с нормативната уредба и вътрешните правила, възнамеряваме да се сключат рамкови споразумения за избор на изпълнители за три годишен период 2011-2013 г., за следните повтарящи се за трите години позиции :

1. Доставки на композитни (полимерни) изолатори
2. Доставки на въжета за контактната мрежа
3. Преустройство на к.мрежа в закрити гари
4. Доставки на моторни задвижвания

Контактната мрежа в електрифицираните ж.п. участъци е съоръжена с порцеланови и стъклени изолатори. Срокът на експлоатация при тях е до 25 години, след което би следвало да се подменят. Средно с 10 години е просрочен срока на експлоатацията им. Преимуществено се подменят порцелановите изолатори превишили този срок в еднопътни участъци и тези в силно замърсени райони – тунели, надлези, промишлени райони и др. Подмяната им се извършва ежегодно в малки количества с композитни (полимерни) изолатори, от експлоатационните поделения - Енергосекции, поради ограничени финансови средства за тази цел.

Вследствие на дългогодишната работа порцелановите изолатори са с намалена механична якост, поради нарушена вътрешна структура на порцелана, повредена или липсваща глазура, замърсяване, което води до счупвания и скъсвания с всички последствия за влаковото движение – закъснели влакове, повреди по покривното оборудване на ЕПС.

През 2008 г.са регистрирани 69 случая на пробиви на изолатори, като времето за отстраняване на тези аварии е 4890 минути, закъснели 115 броя влака с времезакъснение от 5198 минути .

За 2009г.са регистрирани 72 случая на пробиви на изолатори, като времето за отстраняване на тези аварии е 5848 минути, закъснели 97 броя влака с времезакъснение от 4984 минути.

Само за месец януари 2010 има регистрирани 16 броя повреди от пробив в изолацията, като времето за отстраняването на тези повреди е 1185 мин и са закъснели 33 бр.влака с 2121 мин.

От 1989 год. до 2009 год. са монтирани в контактната мрежа около 90 000 бр. композитни (полимерни) изолатори и отзивите за тяхната работа от последните 10 г. са отлични! Нямаме регистрирани повреди от пробиви или счупени изолатори в участъците където са подменени.

Общо за подмяна в контактната мрежа са над 330 000 броя изолатора.

Силно корозиралото биметално носещо въже, както и на медно носещо въже от контактната мрежа с влошени механични показатели ще се подменят с бронзови въжета 70 мм². Освен това през 80-те и 90-те години е вложено в контактната мрежа медно носещо въже със сечение 50 мм² , което е със силно занижени механични качества. Съгласно техническите изисквания за контактна мрежа при ремонт или ново строителство се употребява бронзово въже със сечение 70 мм² за междугария и главни гарови коловози и 50 мм² за второстепенни коловози, както и за горни и долни фиксиращи въжета на гъвкави напречници.

Към настоящия момент над 1200 км. контактна мрежа е за неотложна подмяна на носещото въже. От направената статистика е видно, че за 2008 година са регистрирани 16 броя аварии от скъсано носещо въже, с 32 броя закъснели влака с обща продължителност на закъсненията на влаковете 2 765 мин, като времето за отстраняване на аварията е 2721 мин. За 2009 година са регистрирани

27 случая на скъсано носещо въже, в резултат на което са закъснели общо 47 броя влака с 3084 мин, а времето за което са отстранени аварията е 3933 мин.

С подмяната на носещото въже ще се подменят и звеновите струни, клемите и електрическите съединители. За тази цел ще се доставят медна жица ф 4, МГВ 95 мм², струнни клеми.

Електрическите връзки при въздушните междини със секционирание, както и при въздушните междини без секционирание са изпълнени с медно гъвкаво въже 70 мм², което често довежда до прегаряния в резултат на повишените токове в контактната мрежа вследствие движение на по тежки влакове в най-натоварените жп линии. Предвиждаме да бъдат сменени с въже МГГ 95 мм², с цел намаляване на тези прегаряния и повишаване на надежността на контактната мрежа. При прегаряния на тези връзки се стига до аварийни ситуации – контактната мрежа на големи участъци остават без напрежение, в резултат от което се получават и значителни закъснения на влакове с последващо сериозно нарушение на графика за движение.

При направените ревизии на контактната мрежа от експлоатационните поделения, се установи, че електрическите връзки на секционните разединители към контактната мрежа са с влошени механични и електрически параметри и подмяната им е наложителна.

Ефекта от подмяната на тези въжета е, че ще се сведат до минимум повредите, както и безпроблемното преминаване на по тежки влакове в тези участъци.

Предвиждаме преустройства на контактната мрежа в закрити гари. Контактната мрежа в гари с 4,5 и 6 коловоза е изтеглена и окачена на гъвкави и твърди напречници. След демонтиране на железния път и закриването на гарите, гъвкавите напречници остават да държат контактна мрежа само за един коловоз в еднопътен участък и за два коловоза в двупътен. Техническата поддръжка на напречниците и експлоатацията им е затруднена и почти невъзможна, тъй като без железен път аварийните ни машини не могат да се придвижат до евентуалната повреда по напречника. С това преустройство ще се демонтират всички гъвкави или твърди напречници, и контактната мрежа ще се окачи на нова стълбовна линия.

Вентилните разрядници 36 kV са предназначени за защита на съоръженията в тяговите подстанции и контактната мрежа от атмосферни и комутационни пренапрежения. Заменят искровите междини монтирани на въздушните междини и неутралните вставки, монтират се на трансформатори 27.5/0.22 kV, което ще доведе до рязко намаляване на повредите от атмосферните пренапрежения в контактната мрежа.

Изграждането на система за телеуправление SCADA на тяговите подстанции към ДП"НК ЖИ" ще даде възможност за управление и контрол на съоръженията в две и повече тягови подстанции от един енергодиспечер. С изграждането на такава система поделение „Електроразпределение" към ДП"НК ЖИ" се стреми към оптимизиране на персонала в тяговите подстанции като условието за постоянен дежурен персонал в тях отпада.

Предимствата на системата за телеуправление SCADA са лесното управление и качествения контрол на съоръженията в две и повече тягови подстанции осъществяван от едно лице, запис на настъпилите събития, голямо количество обмен на информация, бързото и точно локализиране на настъпили аварии. Също така дава възможност за визуален контрол на достъпа до подстанциите срещу евентуални посегателства.

Дейностите по обслужване контактната мрежа на железопътната инфраструктура включват: текущо и планово поддържане, възстановяването на параметрите ѝ след настъпила авария, подмяна на отделни елементи от нея, както и всички съпътстващи дейности свързани с това. Всички тези дейности не могат да се осъществят без използване на релсови самоходни специализирани машини /РССМ/ съоръжени с подвижни работни площадки. Тези площадки се явяват основен елемент от оборудването на машините и определят тяхната специфика.

С влизането в сила на закона за техническите изисквания към продуктите, подвижните работни площадки станаха под надзорни съоръжения и при извършените прегледи за регистрацията им като такива, се констатира, че машините от типа ДМ и АГМу, общо 55 броя, няма необходимата техническа документация за узаконяване на подвижните работни площадки за машините от типа АГМу и не е извършвано преустройство им.

Във връзка с това обстоятелство са направени съответните предписания от службите по техназор за изготвяне на техническа документация и необходимото с това преустройство на подвижните работни площадки на тези машини. С оглед на обстоятелството, че сроковете в предписанията са изтекли и следва спиране от експлоатация на машините, на които не могат да се узаконят подвижните работни площадки, както и с цел да се гарантира необходимия минимум от машини за обслужване на контактната мрежа, на този етап е необходимо да се изготви техническа документация и извърши преустройство на 14 броя машини от типа АГМу.

За 2010 година предвиждаме да се изготвят и одобрят документациите, а през 2011-2013 год. възнамеряваме да възложим изпълнението на тези преустройства.

Над 95 % от сградния фонд на поделение "Електроразпределение" са технически сгради, в които са монтирани електро и енерго съоръжения. Сградите са построени до края на 80 -те години. Има такива строени в средата на миналия век, които са в експлоатация. За повече от половината от тях е необходимо извършване на основни ремонтни работи с цел осигуряване на нормални условия за работещите в тях. Голяма част от тях са с течове и върху ел. съоръженията. Предвиждаме ремонт на покривите на производствените сгради на подрайони и тягови подстанции и ОСП-та, с цел ликвидиране на появилите се течове, което е недопустимо за съоръженията, които се експлоатират в тези сгради.

За контрол на измерването на енергията консумирана от не тяговите консуматори, ще се доставят електромери с модули за дистанционно отчитане на енергията.

Проект 20 - преустройство на възлови жп гари в съответствие с европейските изисквания

ДП „НК „ЖИ”, като управител на железопътната инфраструктура, стопанисва 317 гари, 365 спирки, 24 разделни постове, сгради на железопътни участъци и четни помещения, сгради на маршрутно-релейни централизации (МРЦ), трафопостове, тягови подстанции, стрелкови кабинни и др. В по-голяма част сградите са построени преди 1980 г. На малка част от тях до настоящия момент са извършени основни ремонти. Извършвани са частични ремонтни работи с цел привеждане на сградите към минималните изисквания за осигуряване на нормална среда за работа и обслужване на пътниците. По-голяма част от сградите са в лошо техническо състояние - изгнили и течачи покривни конструкции; запушени водопроводи и канализации; опаднали външни мазилки; ел. инсталации, които не отговарят на съвременната нормативна уредба; деформирани и изгнили външни и вътрешни дограми; изгнили дюшемета и повредени подови настилки. Повечето от сградите не отговарят и на изискванията за противопожарна безопасност и енергийна ефективност, което налага предварително изготвяне на проекти. Необходимо е и привеждане на гарите в съответствие с изискванията на нормативната уредба за изграждане на достъпна среда в

Кратко описание на проектите по програмата

ПРОЕКТИ ПО КФ, РЕГЛАМЕНТ 1164/94

Проект "Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив–Свиленград – турска/гръцка граница за скорост 160 км/час"

Общата стойност на проекта е €340М, от които:

€150М (80 + 70) – заем от ЕИБ
€153М – безвъзмездна помощ от Кохезионен фонд/ISPA
€37М – съфинансиране от ДБ
и краен срок – 31.12.2010 г.

По проекта са сключени шест договора за изпълнение, както следва :

- за строителни дейности по Фаза I Крумово-Първомай са сключени два договора и изменение към единия на обща стойност от € 99 607 004 (194 814 366,63 лв.) с фирма TERNA Гърция. Краен срок на договора - ноември 2009 г.;
- за строителни дейности по Фаза II Първомай-Свиленград-граница е сключен един договор на обща стойност от € 162 537 388,06 (317 895 499,69 лв.) с фирма ASTALDI. Краен срок на договора- януари 2011 г.;
- за изграждане на системи за сигнализация, телекомуникации и SCADA за цялата линия е сключен договор на обща стойност от € 35 557 047,06 (69 543 539,35 лв.) с консорциум между THALES и ALCATEL LUCENT. Краен срок на договора- ноември 2010 г.;
- за техническа помощ за строителен надзор за цялата жп линия е сключен договор на обща стойност от € 12 577 350 (24 599 158,45 лв.) с консорциум между TYPESA S.A., Louis Berger SAS, Systra S.A., TRADEMCO S.A., Rubicon Engineering Ltd. Краен срок на договора- юни 2012 г.;
- за техническа помощ на ЗУИП в НК „ЖИ” за комплексното управление на проекта е сключен договор на обща стойност от € 1 819 700,00 (3 559 023,85 лв.) с консорциум между ADO S.A. и WSP. Краен срок на договора- септември 2010 г.

Общата стойност на подписаните договори възлиза на € 312 667 038,12 (611 523 573,17 лв.)

Етап на проекта и предстоящи дейности:

За завършване на строително-монтажните работи по Фаза I, срокът беше удължен Във връзка с поисканото от Изпълнителя Удължаване на времето за завършване след 18 ноември 2009 г., след преглед и съгласие от Инженера по проекта, на 19 февруари 2010 г. Възложителят даде специфично одобрение за удължаване на времето. На 10 март 2010 г. Инженерът издаде Решение за **Удължаване на времето за завършване до 18 юли 2010 г.** Одобрението касае само удължаване на времето без право на допълнително плащане. Според последната ревизирана работна програма на Изпълнителя предадена за разглеждане на Инженера през февруари 2010 година, очакваната дата на приключване на работите е 4 юни 2011 година.

Към момента изпълнените строително-монтажни работи са приблизително 85 % от всички строителни работи. Очаква се работите да завършат до края на 2010 година, като необходимото удължаване на договора предстои да се формализира.

Стойността на договора за Фаза II е 162 537 388,06 евро, със срок на изпълнение - 39 месеца (до края на 2011 г.). Договорът за Фаза 2 официално стартира на 02.10.2007 г. ". На 1 септември 2009 г. Инженерът представи на Изпълнителя Разрешението за строеж, подписан Акт 2а за откриване на строителната площадка и Заповедната книга на обекта.

Изпълнението на строително-монтажните работи е в ход. Към настоящия момент са изпълнени около 72% от работите в участъка Първомай-Караджалово с дължина 7 км.

Изпълнение на работите в участъка Караджалово-Димитровград с дължина 22 км - около 18 %

Настоящата Работната програма на Изпълнителя предвижда пълно прекъсване в периода 1 април до 15 декември 2010 г., което не е в съответствие с договора. Завършването на проекта е предвидено за края на 2011 г. Програмата предвижда завършване на работите по колкото е

възможно повече участъци до края на 2010 г. с цел ускоряване на работите по договора и усвояване на максимум средства по ИСПА в срока на приемливост на разходите.

Към настоящия момент все още не са приключили процедурите по отчуждаване на имотите от горския фонд.

Договорът за изграждане на системи за сигнализация, телекомуникации и SCADA за цялата линия е на стойност 35 557 047.06 евро, със срок за изпълнение 37 месеца (до октомври 2010 г.). Изпълнението на проекта е в ход. Изпълнителят беше предвидил стартиране на инсталационните работи незабавно след като изпълнителят по Фаза 1 предаде обекта чрез протокол за достъп до работната площадка.

Извършени дейности

- Инсталационните работи вече са стартирани и изпълнението на работите е около 30%.
- Тестването на оборудването по сигнализацията за гарите Катунца, Поповица, Първомай и Диспечерски център Пловдив е вече изпълнено.
- Последната програма на Изпълнителя показва край на работите ноември 2011 г., тоест закъснение от 11 месеца след срока за приключване на работите.

На Комитета за наблюдение на ОПТ проведено на 08.07.2010 г. е взето решение да се разшири обхвата на ОПТ по приоритетна ос 1, със необходимите средства за зъвършване на проект "Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив–Свиленград – турска/гръцка граница за скорост 160 км/час", за часта която няма да бъде приключена със средства по ИСПА/ КФ.

За изпълнението на дейностите за програмния период 2011-2013 г. са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 151 124 940 лв., в това число по източници :

погашения по ЕИБ – 20 953 090 лв.;
лихва по заем от ЕИБ – 9 744 560 лв.;
капиталови разходи – 3 172 000 лв.;
Заем от ЕИБ – 77 255 290 лв.

Средства по ОПТ

КФ – 32 000 000 лв.
НС – 8 000 000 лв.

2012 г. – 241 972 599 лв., в това число по източници :

погашения по ЕИБ – 15 358 206 лв.;
лихва по заем от ЕИБ – 10 468 529 лв.;
капиталови разходи – 1 000 000 лв.;
Заем от ЕИБ – 78 233 200 лв.

Средства по ОПТ

КФ – 109 530 131 лв.
НС – 27 382 533 лв.

2013 г. – 168 682 044 лв., в това число по източници :

погашения по ЕИБ – 19 324 629 лв.;
лихва по заем от ЕИБ – 11 944 751 лв.;
капиталови разходи – 500 000 лв.;

Средства по ОПТ

КФ – 109 530 131 лв.

НС –27 382 533 лв.

Проект “Изграждане на нов граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост на река Дунав между България и Румъния при Видин-Калафат”

Общата планирана стойност на проекта за строителство от българска страна е €226М, от които:

- €70М – безвъзмездни средства от Кохезионния фонд (ИСПА) на ЕС
- €70М – заеми от ЕИБ
- €5М – безвъзмездни средства от Френска агенция за развитие
- €2М – безвъзмездни средства от KfW (Германската кредитна институция за възстановяване)
- €18М – заем от KfW
- €61М (приблизително) – ДБ

Причини за изоставане при изпълнението на проекта и удължаване сроковете за изпълнение:

По договор № 1 – за проектиране и строителство на новия мост на река Дунав при Видин-Калафат

Продължава изпълнението на работите, макар срокът за завършване на обекта да изтече на 30 април 2010 г. Изоставането на изпълнението се дължи основно на две причини:

- забавяне с около две години на предоставянето на пълен достъп на Изпълнителя до строителната площадка на румънския бряг, свързано с особеностите на румънското законодателство, което не позволява издаването на строително разрешение без одобрен работен проект, и с процедурното забавяне на прехвърлянето на терени от румънския горски фонд към строителната площадка на обекта;
- забавяне в изготвянето на окончателния технически проект от Изпълнителя, предизвикано от наложените от стандартите промени на нетипичния, почти уникален проект за комбиниран пътно-железопътен мост, допълнително усложнен от непредвидената неблагоприятна геоложка ситуация.

Във връзка със закъснения достъп до строителната площадка на румънска територия на Изпълнителя е признато право на междинно удължаване на срока за завършване на строителството до 11 юни 2011 г., но е възможно при окончателното оценяване на исковете на Изпълнителя, да бъде признато допълнително удължаване на срока.

По договор № 3 – за изграждане на прилежащата инфраструктура на българския бряг към новия мост на река Дунав при Видин-Калафат

Изпълнението на работите продължава, въпреки че срокът за завършване на обекта изтече на 28 декември 2009 г. Изоставането при изпълнението се дължи на:

- забавяне с около една година на преместването на електропроводни линии за високо напрежение, пресичащи трасето на пътната и жп прилежаща инфраструктура, заради законодателни изменения в нормативната база и наложилото се препроектиране на работните проекти и сключване на нови договори с електроразпределителните дружества за изместване на електропроводите;

- затруднения на Изпълнителя при осигуряването на необходимите за обекта качествени материали за изграждане на пътни и железопътни насипи, заради забавянето с повече от една година на процедурата за разрешаване проучването за концесия.

Във връзка със забавянето при изместването на електропроводите на Изпълнителя е признато право на междинно удължаване на срока за завършване на строителството до 28 септември 2010 г., но е възможно при окончателното оценяване на исквете на Изпълнителя, да бъде признато допълнително удължаване на срока.

Основанията, на които продължават да се извършват плащания със средства, разчетени за съфинансиране на проекти, с изтекъл срок за изпълнение и усвоени външни средства са свързани с действащи заемни споразумения, в които не са правени изменения.

Такъв подход не е приложим към проекта за Дунав мост Видин-Калафат, тъй като:

- срокът за изпълнение не е изтекъл;
- външните средства не са усвоени изцяло;
- правени са изменения в заемните споразумения.

Анализ на възможностите (на база очакваното изпълнение до края на годината) да бъдат преразпределени средства, разчетени за проекти в рамките на системата на МТИТС:

Към настоящия момент през 2010 г. по договорите за изпълнение на проекта са извършени плащания в размер на 27,122 млн. евро, което представлява 35,18% от планираното усвояване на 77,085 млн. евро за 2010 г. Заради забавянето до края на 2010 г. се очаква да бъдат усвоени не повече от 34 млн. евро, но това отваря възможност за временно преразпределяне на средства към други проекти, само ако бъдат предприети стъпки за изтегляне в минимални срокове, на не повече от три транша, оставащите 44,5 млн. евро от първия заем на ЕИБ, тъй като срокът за усвояване на заемните средства е удължен само до 15 март 2011 г.

Предприети действия за извършването на обстоен анализ на водената политика по сключването на нови и изпълнението на действащи в момента заемни споразумения. Дали се предвиждат процедури за удължаване сроковете на вече действащи споразумения и как същите ще бъдат разположени във времето.

Още в началото на 2010 г. е разработена стратегия за управление на проекта за изграждане на новия мост при Видин-Калафат като проект в риск, със задълбочен анализ на възможностите и ограниченията за ползване както на безвъзмездните средства от Европейския съюз, така и на заемните средства по двата договора с ЕИБ. Възприета е политика за удължаване на срока на действащия Финансов меморандум с Европейската комисия до края на 2012 г., като паралелно се започне и процедура за удължаване на срока за теглене на средства по второто финансово споразумение с ЕИБ до 30 юни 2012 г. Срокът за теглене на средства по него изтече през август 2009 г., като до този момент бяха изтеглени 15 милиона евро, но анализите показват, че цялата сума по заема ще бъде необходимо да се усвои и за да се изтеглят оставащите 5 милиона евро, необходими за разплащания по консултантски договори в заключителния етап на изпълнение на обекта. Процедурата по удължаване на срока следва да започне най-късно до края на 2010 година.

За изпълнението на дейностите за програмния период 2011-2013 г. са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 102 091 710 лв., в това число по източници :

погашения по ЕИБ – 7 673 710 лв.;
лихва по заем от ЕИБ – 5 197 653 лв.;
капиталови разходи – 50 271 200 лв.;
лихва по заем от KfW – 2 815 857 лв.;
погашения по заем от KfW - 3 911 660 лв.;
По програма ИСПА на ЕС и национално съфинансиране – 32 221 630 лв.;
Заем от ЕИБ – 32 271 200 лв.

2012 г. – 59 665 329 лв., в това число по източници :

погашения по ЕИБ – 6 679 943 лв.;
лихва по заем от ЕИБ – 5 900 000 лв.;
капиталови разходи – 1 300 000 лв.;
лихва по заем от KfW – 2 159 236 лв.;
погашения по заем от KfW - 3 911 660 лв.;
По програма ИСПА на ЕС и национално съфинансиране – 5 867 490 лв.;
Заем от ЕИБ – 25 425 785 лв.
Средства от ЦРБ – 33 847 000 лв.

2013 г. – 19 943 016 лв., в това число по източници :

погашения по ЕИБ – 6 679 943 лв.;
лихва по заем от ЕИБ – 5 900 000 лв.;
капиталови разходи – 1 300 000 лв.;
лихва по заем от KfW – 2 151 413 лв.;
погашения по заем от KfW - 3 911 660 лв.;

ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ”

Приоритетна ос 1 "Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси"

Проект "Проектиране на строителството на железопътната линия Видин - София"

Общ индикативен бюджет на проекта - 80 000 000 лв.

Съ-финансиране от Кохезионния фонд (80 %) – 64 000 000 лв.

В момента се изпълнява договор за техническа помощ по ИСПА, след приключването му ще се възлага договора за проектиране на Видин-София, дейностите по който се очаква да саптират в средата на 2011 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 8 000 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 6 400 000 лв.
- НС – 1 600 000 лв.

2012 г. – 24 000 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 19 200 000 лв.

- НС – 4 800 000 лв.

2013 г. – 23 800 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 19 040 000 лв.

- НС – 4 760 000 лв.

Проект "Модернизация на железопътната линия София - Пловдив"

Общ индикативен бюджет на проекта - 766 599 323 лв.

Съ-финансиране от Кохезионния фонд (55 %) – 421 629 628 лв.

В момента се изпълнява договор за техническа помощ по ИСПА, след приключването му ще се възлага договорите за строителство на участъците «София-Елин Пелин» и «Септември – Пловдив». Предвижда се поэтапна модернизация на участъците, която да започне през 2011г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 40 500 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 32 400 000 лв.

- НС – 8 100 000 лв.

2012 г. – 244 170 700 лв., в това число по източници :

- КФ – 161 491 706 лв.

- НС – 40 373 676 лв.

- ДБ-ЦРБ – 42 305 318 лв.;

2013 г. – 287 723 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 188 733 996 лв.

- НС – 47 183 499 лв.

- ДБ-ЦРБ – 51 806 105 лв.;

Проект "Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Свиленград-турска граница"

Финансиране: Проектът се финансира от Кохезионния фонд на ЕС и държавния бюджет.

За изпълнение на проекта е сключен договор с чешката фирма ОХЛ ЖС на стойност 69 999 666 лв без ДДС. Срокът на изпълнение е 24 месеца, считано от 01.07.2009 г

Дейностите по договора включват: проектиране и строителство на железен път и електрификация на приблизително 18 км ж.п. участък за скорост на движение 160 км/ч.

Изпълнението на проекта е тясно свързан с изпълнението на проект "Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив–Свиленград – турска/гръцка граница за скорост 160 км/час", който се съ-финансира по програма ИСПА и през 2010 г. ще премине по оперативна програма „Транспорт”.

Дейностите по проекта са планирани да приключат през програмния период.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 31 040 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 24 834 024 лв.

- НС – 6 208 506 лв.

Проект "Подновяване на участъци от железопътната инфраструктура по железопътната линия Пловдив - Бургас"(по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа)

Общ индикативен бюджет на проекта - 366 452 132 лв.

В момента се изпълнява договор за техническа помощ по ИСПА, по който ще се изготви апликационна форма и тръжно досие за строителство. Предвижда се поетапна модернизация на участъци по трасето, която да започне през 2011г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 29 670 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 23 736 000 лв.

- НС – 5 934 000 лв.

2012 г. – 109 935 639 лв., в това число по източници :

- КФ – 71 229 499 лв.

- НС – 17 807 375 лв.

- ДБ-ЦРБ – 20 898 765 лв.;

2013 г. – 73 290 426 лв., в това число по източници :

- КФ – 47 486 333 лв.

- НС – 11 871 583 лв.

- ДБ-ЦРБ – 13 932 510 лв.;

Проект "Модернизация на железопътната линия София-Драгоман" (по протежение на Транс-европейската транспортна мрежа)

Общ индикативен бюджет на проекта - 258 681 037 лв.

Подготвя се апликационна форма. Предвижда се изпълнението на дейностите по договора да започне в края на 2011 г..

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2012 г. – 1 940 107 лв., в това число по източници :

- КФ – 1 130 074 лв.

- НС – 282 517 лв.

- ДБ-ЦРБ – 527 515 лв.;

2013 г. – 2 328 129 лв., в това число по източници :

- КФ – 1 356 089 лв.

- НС – 339 022 лв.

- ДБ-ЦРБ – 633 018 лв.;

Проект "Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив–Свиленград – турска/гръцка граница за скорост 160 км/час"

Поради приключване на програма ИСПА в края на 2010 г. проектът ще бъде приключен по оперативна програма „Транспорт”. По предварителни оценки за приключване на проекта ще са необходими средства около 410 750 000 лв.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 40 000 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 32 000 000 лв.

- НС – 8 000 000 лв.

2012 г. – 136 912 664 лв., в това число по източници :

- КФ – 109 530 131 лв.

- НС – 27 382 533 лв.

2013 г. – 136 912 664 лв., в това число по източници :

- КФ – 109 530 131 лв.

- НС – 27 382 533 лв.

ПРОГРАМА ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТРАНСПОРТНА МРЕЖА (TEN-T) НА ЕС

Съгласно Решения на Комисията на ЕС е предоставена финансова помощ от Общността с Бенефициент Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Краен бенефициент /Изпълнителна институция/ Национална компания „Железопътна инфраструктура” за следните проекти от общ интерес:

1. „Техническа помощ за възстановяване на проектните параметри по железопътната линия Варна – Русе” – 2007-BG-90302-S;

2. „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране на регионалното развитие в България – Пловдив” – 2007-BG-90303-S,

3. „Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район за планиране на регионалното развитие в България – Русе” – 2007-BG-90303-S

С оглед изпълнението на горесцитираните проекти между министерството и НКЖИ е подписано Оперативно споразумение № С-14 от 19.12.2008 г., като съгласно чл. 11 от споразумението Бенефициентът /министерството/ се задължава да извърши необходимите действия за осигуряване на средства от държавния бюджет за изпълнението на проектите.

От ЕК през м. декември 2008 г. са преведени 25% от финансовите средства по проектите /авансово/, като останалите 25% ще бъдат преведени при приключване на проектите /съгласно решенията за безвъзмездна помощ/. Към момента национално съ-финансиране не е превеждано по сметката на Крайния бенефициент и сключените по проектите договори се изпълняват само със средства, преведени от ЕК, въпреки поетия ангажимент за съвместно финансиране 50/50.

Изпълнението към 27.07.2010 г. по проекти е както следва:

- **„Техническа помощ за възстановяване на проектните параметри на жп линия Русе-Варна”, № 2007-BG-90302-S.**

По проекта общите допустими разходи за Действието са 3 100 000 евро, от които Финансиране по TEN-T - 1 550 000 евро и Държавен бюджет в частта съфинансиране – 1 550 000 евро. Решението за отпускане на безвъзмездна помощ е от 04.12.2008 г. Очакваното приключване на проекта с удължението е **края на 2010 г.**;

За проекта през м. декември 2008 г. са получени средства от ЕС в размер на 775 000 евро с ледова равностойност -1 515 768,25 лв. За изпълнението на подписаните по проекта договори към настоящия момент от предоставената безвъзмездна помощ са усвоени средства в размер **1 514 036,33 лв. и** национално съ-финансиране – **25 001,37 лв.**, осигурено през 2008 г.

Неразплатените средства по договорите към проекта са в размер на 2 842 460 лв. без включен ДДС, които са национално съфинансирани.

- **„Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Южен централен район за планиране на регионалното развитие в България – Пловдив”, № 2007-BG-90304-S.**

По проекта общите допустими разходи за Действието са е 1 600 000 евро от които Финансиране по TEN-T - 800 000 евро и Държавен бюджет в частта на съфинансирани – 800 000 евро. Решението за отпускане на безвъзмездна помощ е от 10.12.2008 г. Очакваното приключване на проекта с удължението до **края на 2010 г.**

За проекта през м. декември 2008 г. са получени средства от ЕС в размер на 400 000 евро с левова равностойност - 782 332 лв. За изпълнението на подписаните по проекта договори към настоящия момент са усвоени средства в размер на **610 436,50 лв.** и национално съфинансирани – **26 000,80 лв.**, осигурено през 2008 г.

Неразплатените средствна по договорите към проекта са в размер на 1 406 660 лв. без включен ДДС, които са национално съфинансирани.

- **„Техническа помощ за изграждане на интермодален терминал в Северен централен район за планиране на регионалното развитие в България – Русе”, № 2007-BG-90303-S.**

Общите допустими разходи по проекта са 2 600 000 евро, от които Финансиране по TEN-T - 1 300 000 евро и Държавен бюджет – 1 300 000 евро. Решението за отпускане на безвъзмездна помощ е от 03.12.2008 г. Очакваното приключване на проекта с удължението е края на 2011 г. По този проект не е изпълняван договор, тъй като процедурата по възлагане на обществената поръчка беше обжалвана и с решение на Върховният административен съд от 08.06.2010 г. е върната на етап разглеждане на офертите. ИА по TEN-T очаква от НКЖИ график по процедури за сключване на договор, както и нов график за изпълнение на проекта. Едва след представянето им ЕК ще се произнесе окончателно относно искането ни за удължаване на срока на проекта до края на 2011 г..

За проекта през м. декември 2008 г. са получени средства от ЕС в размер на 650 000 евро с левова равностойност - 1 271 289,50 лв. За изпълнението на проекта към настоящия момент са изразходвани средства в размер на 9 990 лв. Неразплатените средства към проекта са в размер на 6 660 лв. без включен ДДС, които са национално съфинансирани.

Не осигуряването на необходимите до края на 2011 г. средства за съфинансирани в размер на 8 630 399 лв. ще доведе до следните негативни резултати :

- Проектите няма да бъдат приключени поради неизпълнение на поети ангажименти от българска страна;
- Няма да е възможно усвояването на останалите 25% от безвъзмездната помощ за окончателно плащане по програмата;
- Република България ще трябва да възстанови на ЕС 50% от преведените вече суми – 912 500 евро, левовата равностойност на 1 825 000 лв.;
- Възможно е поради евентуалното незавършване на проектите и не постигането на заложените в тях цели, ЕК да поиска възстановяването дори и на пълния размер на преведените вече средства – 1 825 000 евро левовата равностойност на 3 650 000 лв.;
- НКЖИ ще трябва да плати извършените, но неразплатени дейности по сключените договори в размер на 6 080 780 лв.

За програмния период 2011-2013 г. са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – лв., в това число по източници :

- Субсидия – 1 500 000 лв.
-TEN-T – 1 750 258 лв.

2012 г. – лв., в това число по източници :

- Субсидия – 1 980 000 лв.
-TEN-T – 488 958 лв.

2013 г. – лв., в това число по източници :

- Субсидия – 4 300 000 лв.
-TEN-T – 488 958 лв.

Приоритетна ос 3: "Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари"

Проект „Разширение на метрото в София, I етап – II метродиаметър: участък Пътен възел „Надежда” (МС 5-II) – бул. „Черни връх” (МС 11-II)”

Участъкът, включен в Проекта е с дължина 6,4 км и 7 метростанции. Трасето обхваща едно от най-натоварените направления на града и свързва централната градска част с основните транспортни възли на столицата - централна гара и централна автогара, основните входно - изходни артерии, с първата линия на метрото и с големите жилищни комплекси.

Максималната стойност на безвъзмездната финансова помощ от ОП „Транспорт" е 185,19 млн. евро.

Бенефициент по проекта е „Метрополитен" ЕАД.

Реалната обща стойност на проекта, съгласно проведените открити процедури за избор на изпълнители, е 247,146 млн. евро.

Източници на финансиране:

Безвъзмездна помощ от Европейския фонд за регионално развитие - 157,414 млн. евро;

Национално съфинансиране - 27,779 млн. евро;

Финансиране от Столична община - 61,952 млн. евро.

Изпълнители на проекта:

Договор за Обособена позиция I - „Пътен възел Надежда - Централна ж. п. гара - пл. Св. Неделя - бул. Патриарх Евтимий" с дължина 3,8 км и 4 метростанции.

Изпълнители: Фирма „Доуш Иншаат ве Тиджарет" АД и „Старт Инженеринг" АД, „СК-13 Холд - Инг" АД

Стойност на договора: 168 283 126 евро

Договор за Обособена позиция II - „Бул. Патриарх Евтимий - НДК - бул. Черни връх" с дължина 2,6 км и 3 метростанции .

Изпълнители: Обединение на „Трейс груп холд"АД, „Трейс - София" ЕАД и „СБ Инженеринг"АД
Сключеният договор е на стойност 72 583 011 евро.

Договор за Инженер-Консултант

Изпълнител: „СИСТРА"АД (Франция), лидер в Консорциум: „СИСТРА България" - „Инфрапроект консулт"ООД - „Метроконсулт БГ"ЕООД

Стойност на договора: 6 279 160 евро

Начало на изпълнение на проекта - 1 декември 2008г.

Срок за изпълнение на проекта - 45 месеца

Участъкът “Пътен възел Надежда - бул. Черни връх” е с дължина 6,4 км и 7 метростанции. Този участък от проекта за разширение на метрото в София включва изключително важното

направление от транспортния възел на Централната ж. п. гара, възела „Бул. Кн. М. Луиза” - бул. „Сливница”, пл. „Св. Неделя”, Национален дворец на културата - до бул. „Черни връх.”
Поради преминаване на трасето през Централната градска част се предвижда тунелите в участъка да се изграждат предимно подземно, а метростанциите по открит способ в укрепени котловани .

С оглед осигуряване на ефективно транспортно обслужване на ж.к.„Надежда” и прилежащите райони, успоредно със строителството на горния участък е предвидено да се изгради и връзката от ж.к.„Обеля” до Пътен възел „Надежда”. Освен това поради големия капацитет на съществуващото депо в кв.„Обеля”, този участък ще позволи обслужването на влаковете от втория метродиаметър да се извършва в това депо, без необходимите големи капиталовложения за ново депо.

Съгласно представените от Изпълнителите и одобрени от Инженер консултанта Подробни времеви програми за изпълнение на Проекта за разширение на Метрото през планирания отчетен период 2011 – 2012 год. ще продължи изпълнението на строителните и монтажни работи. През 2011 година ще завърши изпълнение на тунела с Тунелно пробивната машина и ще продължат строителните работи по изграждането на метростанциите и съоръженията на Метрото. През 2011 год. ще бъдат завършени конструкциите на Метростанции 8 II и 11 II, които се изпълняват с финансиране по друга програма, за изпълнение на архитектурните работи и монтажа на машини съоръжения и оборудване, които се финансират по ОП „Транспорт”.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 157 026 000лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 120 722 100 лв.
- НС –21 303 900 лв.
- Собствени средства – 15 000 000 лв.

2011 г. – 226 000 000лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 55 500 000 лв.
- НС –155 500 000 лв.
- Собствени средства – 15 000 000 лв.

2011 г. – 226 000 000лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 55 500 000 лв.
- НС –155 500 000 лв.
- Собствени средства – 15 000 000 лв.

Проект „Техническа помощ” – Подготовка на инвестиционен проект за III ти метродиаметър в гр. София „кв. Княжево – ЦГЧ – бул. Ботевградско шосе”

През отчетният период се предвижда да бъде завършено предпроектните проучвания и идейният проект съгласно графика на избрания Изпълнител за изпълнение на проекта

За изпълнението на Проекта са проведени две процедури: за избор на Инженер-Консултант и избор на Изпълнители. Проектът е разделен на две обособени позиции:

- Обособена позиция I – „Пътен възел Надежда – Централна ж.п. гара – пл. Света Неделя – бул. Патриарх Евтимий” с дължина 3,8 км. и 4 метростанции;
- Обособена позиция II – „Бул. Патриарх Евтимий – НДК – бул. Черни връх” с дължина 2,6 км. и 3 метростанции в т.ч. завършване на изградените преди 25 г. конструкции на участъка в района на НДК.

Договорът е сключен на 18.08.2010 г. с Метропроект Прага АД и е на стойност 3 336 000 лв. с ДДС, със срок за изпълнение 30 месеца след получаване на одобрение от УО по ОПТ.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 2 066 000 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 30 000 лв.
- НС – 2 100 000 лв.
- Собствени средства – 26 000 лв.

2012 г. – 4 900 000 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 900 000 лв.
- НС – 3 190 000 лв.
- Собствени средства – 300 000 лв.

Проект: "Разширение на метрото в София - Етап II - I фаза "

Проектът е с общ бюджет 649 759 762 лева

На проведен на 08.06.2010 г. Комитет за наблюдение на ОПТ е взето решение за разширение на обхвата на Оперативна програма „Транспорт”, в който да бъде включен проекта „Разширение на метрото в София - Етап II - I фаза”

Проектът е в процес на изпълнение и се е разделен на два лота:

- Лот1: участък - “ж.к. Обеля-Пътен възел Надежда” с бюджет 378 234 367 лева. Като част от този проект е закупуването на подвижен състав за нуждите на Метрополитен ЕАД на стойност 195 583 000 лева;
- Лот2: участък - “ж.к. Младост I - бул.Цариградско шосе” с бюджет 262 525 394,86 лева.

Договорите за строителство и строителен надзор по двата лота са в процес на изпълнение. Тръжната документация за закупуване на подвижния състав е представена през м. август 2010 г. за разглеждане от УО по ОПТ. Предстои до м. октомври 2010 г. да бъде обявена тръжна процедура за доставка на 18 влака, за нуждите на Метрополитен ЕАД.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2012 г. – 220 630 669 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 146 723 538 лв.
- НС – 73 907 131 лв.

2013 г – 220 630 669

- ЕФРР – 146 723 538 лв.
- НС – 73 907 131 лв.

Интермодален терминал – София

Проектът „Строителство на интермодален терминал в София” има индикативен бюджет от 25 900 000 € (50 655 997 лв.) и се финансира по Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари”. Очаква се формулярът за кандидатстване да бъде подаден в УО на ОПТ през септември 2010 г., а тръжната процедура да стартира през октомври 2010 г.

За започване на строителните дейности е необходимо да се извърши принудително отчуждаване за държавни нужди на имотите засегнати от проекта. Средствата за отчуждителни процедури са разчетени със източник ДБ – ЦРБ.

За изпълнението на проекта за периода 2011-2013 г. са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 19 200 000 лв., разпределени по източници:

- ЕФФР – 16 320 000 лв.

- НС – 2 880 000 лв.

2012 г. – 30 167 287 лв., разпределени по източници:

- ЕФФР – 16 633 591 лв.

- НС – 2 935 340 лв.

- ДБ – 4 898 356 лв.

Отчуждения:

- ДБ – ЦРБ – 5 700 000 лв.

Подпрограма 2 “РАЗВИТИЕ И ПОДДРЪЖКА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ВЪВ ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ”

Цел на подпрограмата

Постигне на значително подобряване на транспортната инфраструктура, в частта „Инфраструктура във водния транспорт”.

Организационни структури, участващи в подпрограмата

В програмата участват ИА “ТПД” със следните дирекции “Хидротехническа и проекти”, “Поддръжане на плавателния път и техническа”.

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Програмата се реализира под ръководството на ресорния заместник-министър, като в изпълнението ѝ участват и следните дирекции от МТИТС – “Национална транспортна политика”, “Координация на програми и проекти”, както и ИА “ТПД”.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ								
Подпрограма 2								
			Целева стойност					
Показатели за изпълнение	за	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Закон 2010 г.	Актуализи ран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
2. Изграждане на dGPS станция по стандарт IALA		бр.	1					

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на подпрограмата

За рехабилитация на съществуващата инфраструктура и строителството на нови обекти, по-добре приспособени към новите реалности и в съответствие със стандартите и изискванията на

Европейския съюз, са необходими значителни инвестиции. Финансовите средства отпуснати в рамките на програмите на Европейския съюз, са от съществено значение за реализацията на редица мащабни проучвания, за планирането и осигуряване на инвестиции за изграждането на важни транспортни инфраструктурни проекти.

Кратко описание на проектите по подпрограмата

Проект „Строителство на Зимовник за презимуване на 39 речни кораби, плаващи по р. Дунав”

Строителството на обекта е прекратено от 31.08.2009 г.. До края на 2009 г. причина за това бе липсата на финансови ресурси в бюджета на МТИТС, вследствие на корекцията на бюджета за капиталови разходи с ПМС № 72 от 30.03.2009 г. за ограничаване на капиталовите разходи.

През 2010 г. изпълнението на СМР бе възпрепятствано от високи водни нива на р. Дунав и невъзможност за превеждане на авансови средства на изпълнителя съгласно условията на подписания договор (през м. януари на текущата година).

Като следствие от горното, и съобразно възможностите на бюджета на МТИТС се предвижда изпълнение на обекта да продължи през периода 2010 г. – 2012 г., при следното финансиране по години :

За изпълнението на проекта за периода 2011-2013 г. са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. средства с източник субсидия – 1 440 000 лв.

2012 г. средства с източник субсидия – 2 320 000 лв.

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приоритетна ос 4 " Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешноводни пътища"

Проект "Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на река Дунав от км 530 до км 520 - Батин и от км 576 до км 560 – Белене".

Проектът се отнася за подобрене на речното корита и бреговете, включително островите. Това ще позволи контролиране на речния поток, като се гарантира свободно плаване в две от най-критичните стеснени места в общата българо-румънска част на река Дунав, а именно участъка между км 530-520 – Батин и км 576-560 – Белене. Двата участъка са счленени като два подобекта в един проект. Тяхното разположение е в рамките на участъка, който е под поддръжката на Република България. Проектът предвижда извършването на следните дейности:

- Речни напречни диги за контрол на посоката на потока;
- Оборудване за укрепване на бреговете, което ще допринесе за насочване на водния поток и ще предотврати ерозията;
- Дънни шлюзове, които ще ограничат водния поток в речните ръкави. Това ще допринесе за максимален контрол върху общото водно количество в участъците, където е предвидено установяването на фарватера, като се постигне по-висока скорост на водния поток и самопочистване на коритото.
- Драгажна дейност за удълбочаване на коритото и разширяване на фарватера.

Стартирането на тръжните процедури за изпълнение на дейностите се предвижда за м. февруари 2011 г.

Формулярът за кандидатстване за проекта ще бъде подаден в УО през м. януари 2012 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 231 420 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 185 136 лв.

- НС – 46 284 лв.

2012 г. – 26 947 426 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 22 905 312 лв.

- НС – 4 042 114 лв.

2013 г. – 80 781 647 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 68 664 400 лв.

- НС – 12 117 247 лв.

Проект „Създаване на речна информационна система /БУЛРИС/ в българската част на р. Дунав”

Целта на проекта е да се изпълнят напълно изискванията на директива 2005/44/ЕС, която установява рамката за разгръщане и прилагане на хармонизирани речни информационни услуги (РИС) за подпомагане на вътрешно водния транспорт от гледна точка на повишаване на безопасността, на експедитивността и на опазването на околната среда и улесняването на връзката с другите видове транспорт.

Проектът БУЛРИС представлява националната част от Общо европейска система за осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища.

Изпълнението е планирано да се извърши на три фази, финансирани по оперативната програма.

Общ обем на инвестициите за трите фази общо е **29 337 450,00** лв.

Първа фаза /2007 – 2011 год./ предвижда инвестиции, които да позволят да се изпълнят в срок минималните изисквания на РИС Директивата 2005/44 на ЕС и да се създаде инфраструктурата за по-нататъшно развитие на услугите. Този етап включва предварителните проучвания, проектиране на системата, разработване на тръжна документация, провеждане на открита процедура за избор на изпълнител и изграждане на основната инфраструктура.

Втора фаза /2010 – 2012 год./ е свързана с разширяване на предоставяните от системата услуги, внедряване на нови функционалности и строителство на сградата на основния РИС център в гр. Русе.

Трета фаза /2012 – 2013 год./ предвижда внедряване на нови технологии, в съответствие с новоприетите регламенти и директиви на Европейската Комисия. Интегриране на системата с морската система VTMS и с речните информационни системи на дунавските държави.

На 15 май 2010 г. е подписан договор с избрания изпълнител на първа фаза – консорциум “Обединение БУЛРИС 2009” АД. Стартиране на тръжните процедури за изпълнение на дейностите по втора и трета фаза са предвидени съответно за средата на 2011 и 2012 г.

Формулярът за кандидатстване за проекта е подаден в УО през юли 2010 г. и е в етап на оценка.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 7 000 000 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 5 600 000 лв.
- НС – 1 400 000 лв.
- 2012 г. – 4 107 243 лв., в това число по източници :**
- ЕФРР – 3 491 157 лв.
- НС – 616 086 лв.

Проект “Изграждане на система за управление на корабния трафик – /VTMIS/ - фаза 3”

Реализацията на проектите за изграждане на българска система за управление на корабния трафик и информационно и комуникационно обслужване на морския транспорт (VTMIS) започна през 2000/2001г. с финансовата подкрепа на ЕС чрез програма ФАР. В периода 2002-2007 бяха реализирани проекти, свързани с доставка на софтуер, хардуер, строително-монтажни дейности и строителен надзор. Най-значимите от тях са ФАР BG 0012.01 (VTMIS – фаза 1) и BG 2003/004-937.04.01. (VTMIS – фаза 2). По ОП Транспорт е заложена реализацията на проект “Изграждане на система за управление на корабния трафик – /VTMIS/ - фаза 3”, който, по предварителна преценка, е разделен на 9 лота. Разделянето на отделни лотове в план-програмата за изпълнение на проект VTMIS 3-та фаза е с цел да се постигне по-добро изпълнение на отделните елементи на инвестиционния процес – изготвяне на проекти и спецификации, техническа помощ, извършване на строителни дейности по изграждане сградите за трафик-кули, контрол по изпълнението им (строителен надзор).

VTMIS 3-та фаза предвижда привеждане в съответствие с новите директиви на ЕС на изградените вече системи – по отношение на услуги, технически изисквания и местоположение, както и строителство на нови трафик-кули във Варна и Бургас. В основата на новите директиви стои Инициативата за въвеждане на електронна среда за морския транспорт по-известна като „e-Maritime” обявена в плана за действие, приложен към „Бяла книга по транспортната политика“ от 2006 г. и потвърдена в Съобщение COM(2009) 8 от 21.1.2009 г. относно Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.

Новите директиви изискват внедряването на ново оборудване и софтуерни приложения, както и създаването на Национален морски център за електронна информация, състоящ се от две звена (Варна и Бургас) за реализация на концепцията за обслужване на едно гише, съгласно Препоръка 33 на ИКЕ на ООН. Мрежата SSN ще бъде използвана за предаване и обмен на информация.

Тъй като в помещенията на трафик-кулите във Варна и Бургас са разположени най-важните звена, реализиращи споменатите услуги, те се нуждаят от значително преустройство, което техните конструкции не позволяват. Освен това кулата във Варна е стара и представлява опасност за персонала, а тази в Бургас е надградена върху складови помещения в средата на Пристанище Бургас и местоположението ѝ не позволява ефективно използване на радиоапаратурата. Имайки предвид тези съображения предложението е да се изградят нови кули.

Общата инвестиция, необходима за изпълнение на всички предвидени разходи е в размер на **22 981002,50** лв.

Формулярът за кандидатстване на проекта се очаква да бъде представен в УО през м. ноември 2010 г. Очаквано стартиране на тръжни процедури - м. септември 2010 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

- 2011 г. – 7 836 580 лв., в това число по източници :**
- ЕФРР – 6 269 264 лв.
- НС – 1 567 316 лв.

- 2012 г. – 8 312 278 лв., в това число по източници :**
- ЕФРР – 7 065 436 лв.

- НС – 1 246 842 лв.

2013 г. – 12 000 000 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 10 200 000 лв.

- НС – 1 800 000 лв.

Проект „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав”

• За изпълнение на целите по приоритетна ос „Подобряване на условията на корабоплаване по морските и вътрешните водни пътища” могат да се включват мерки за подобряване на системите за навигация, които са важна съставна част в осигуряване на безопасно корабоплаване по р. Дунав, който е вътрешен воден път и трансевропейски транспортен коридор VII.

• Една от основните дейности на ИАППД Русе е поддържане на корабоплавателния път в участъка от гр. Сомовит (р.км 610) до гр. Силистра (р.км 375) с дължина 235 р.км и поддържане на бреговете (навигационни) знаци по българския бряг в обхват целия българо- румънски участък - от река Тимок (р.км 845) до гр. Силистра (р.км 375) с обща дължина 470 р.км. Румънската страна поддържа корабоплавателния път в участък от река Тимок до гр. Сомовит, както и бреговете знаци по цялата румънска граница.

• Друга част от основните дейности е изучаване на измененията в речното легло на реката във връзка с протичащите морфологични процеси, които засягат брегове и острови в българския участък, включително дейности в общия участък според решения на българо-румънската комисия.

• Поддържането на корабоплавателния път се осъществява с разполагане на навигационни плаващи знаци, които го ограждат и навигационни брегови знаци (разположени в крайбрежната ивица или по острови), които обозначават опасности при корабоплаване, условия или забрани за достъп, маневриране или престой в акваторията на реката извън корабоплавателния път или са с указателен характер.

В настоящият момент плаващите знаци се контролират ежеседмично и промените, ако такива са необходими, се правят на всеки три дни. Тези знаци не са оборудвани със сензори, което не позволява да се контролират дистанционно в реално време местоположението им от оперативната служба в ИАППД. Чести са случаите на преместване или изгубване на знак, причинено от преминаващ край тях плавателен състав (конвои). В този случай до следващото преминаване на специализирания кораб по поддържане на корабоплавателния път, същият в този участък остава необозначен, което е неблагоприятно за сигурността на корабоплаването. В други случаи от светещи знаци се изземват непозволено захранващото устройство (акумулатори), което променя значението на плаващия знак. Това също е неблагоприятно за сигурността на корабоплаването.

• С изпълнението на проекта ще се достигне нивото на модернизираният оборудване на румънската страна, с което ще се унифицира качеството на проучванията и обозначаването на навигационно-пътевата обстановка в общия българо-румънски участък на р. Дунав.

Компоненти на проекта

- **Компонент 1: Създаване на GPS геодезична мрежа на българския бряг на р. Дунав и свързването ѝ с EUREF**

Предвижда се проектиране и изграждане на GPS геодезична мрежа по българския бряг на р. Дунав и строителен надзор.

- **Компонент 2: Модернизиране на система за навигация в българската част на р. Дунав**

В компонента се включват:

- Проектиране и изработване на 200 броя светещи плаващи знаци

- Доставка на оборудване за соларно осветление и сензори за контрол на плаващи и брегови знаци по българския бряг.

- Позициониране на плаващите и брегови знаци в съответствие с изградената GPS геодезична мрежа

- Компонент 3: Доставка на оборудване

В компонента се включват:

- Доставка на оборудване за модернизирането на постоянни хидрометрични станции.
- Проектиране и доставка на 1 специализиран плавателен съд за топохидрографски и хидроложки проучвания.
- Доставка и инсталиране на хардуер и софтуер за дигитална картография.
- Доставка и инсталиране на специализиран мулти-модулен софтуер за CBDM.

Дейностите по проекта са пряко свързани с осигуряване на безопасността и подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на р. Дунав.

- С компонент 1 ще се проектира и изгради опорна GPS геодезична мрежа по българския бряг в общия участък, която ще служи като база за извършване на топохидрографните и хидроложки проучвания в общия българо-румънски участък на реката. Опорната мрежа ще бъде и база за осъществяване на мероприятия за изграждане на инфраструктура в коритото на реката в общия участък – строителни съоръжения от вида на кейови стени, брегоукрепителни мероприятия и др. Върху изпълнението и приемането на мрежата ще се осъществи необходимия строителен надзор. На този етап са налични идейни проучвания за мрежата.
- В рамките на компонент 2 ще се осъществи модернизиране на плаващата навигационно-пътева обстановка. Ще се проектират и изработят буйове (шамандури), които ограждат корабоплавателния път, брегови навигационни знаци, ще бъде доставено соларно осветление на буйове и брегови знаци, сензори за постоянен контрол на местоположение на плаващите знаци, ремонт на съществуващи знаци, включително нанасяне на отражателно покритие за подобряване на видимостта на знаците.
- С компонент 3 ще се достави оборудване, което да подобри качеството на проучвателните работи в съответствие с модерните технологии за събиране и обработка на данни от такъв тип. С доставката на проучвателния кораб и необходимия софтуер ще може да се осъществяват навреме необходимите топохидрографни и хидроложки проучвания, осъществявани в рамките на регламентирани дейности на ИАПД по устройствен правилник и решения на Българо-румънската комисия за Дунава и поддържане актуалността на електронната навигационна карта в реално време, която е в процес на изпълнение.

Индикативният общ бюджет на проекта възлиза на **9 779 150,00 лв.** със срок на изпълнение до края на 2012 г.

В момента се изработват технически спецификации по компонентите на проекта. Формулярът за кандидатстване на проекта ще бъде представен в УО през м. декември 2010 г. Очаквано стартиране на тръжни процедури - м. февруари 2011 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 1 405 000 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 1 194 250 лв.

- НС – 210 750 лв.

2012 г. – 8 374 151 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 7 118 028 лв.

- НС – 1 256 123 лв.

Приоритетна ос 5: "Техническа помощ"

В ос 5 „Техническа помощ” са включени проекти, за които бенефициент е МТИТС и проекти на НКЖИ, АПИ, управлявани от УО по ОПТ

За програмния период 2011-2013 г. са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 12 000 000 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 10 200 000 лв.
- НС – 1 800 000 лв.

2012 г. – 27 000 000 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 22 950 000 лв.
- НС – 4 050 000 лв.

2013 г. – 20 000 000 лв., в това число по източници :

- ЕФРР – 17 000 000 лв.
- НС – 3 000 000 лв.

Проекти – с крайни Бенефициенти

Проект „Строителство на терминал за обработка на контейнери в пристанище Бургас и пристанище Варна-Изток по линия на Японската банка за международно сътрудничество”

Новите контейнерни терминали на пристанищата Варна и Бургас се изграждат със заемни средства от Японската банка за международно сътрудничество. Споразумението между правителството на Република България и правителството на Япония за предоставяне на заем от Японската банка за международно сътрудничество за проекта е ратифицирано със закон, приет от 40-то НС на 17.12.2008 г. - ДВ, бр. 109 от 23.12.2008 г. Издадено от Министерството на транспорта, обн., ДВ, бр. 22 от 24.03.2009 г., в сила от 6.01.2009 г.

Със средства от заема, който е в размер на 36 932 000 000 японски йени, се финансират строителните работи, оборудването, консултантските услуги и др. за изграждане на контейнерни терминали в пристанищата за обществен транспорт с национално значение Варна и Бургас. Очаква се проектът да бъде завършен до 2015 г.

ДП „Пристанищна инфраструктура” като Изпълнителна агенция по Проекта в съответствие с процедурите на JICA (Japan International Cooperation Agency) - Японската агенция за международно сътрудничество е провело процедура за избор на изпълнител на консултантска услуга (технически проект и строителен надзор) за проект „Изграждане и развитие на нови контейнерни терминали на пристанищата Варна и Бургас”. На 30.09.2009 г. е сключен Договор за консултантски инженерни услуги във връзка с дейностите по заема с Moffatt & Nichol and Oriental Consultants Joint Venture (Консултантите).

Усвояването на средства по Споразумението на заема не е започнало към настоящия момент, тъй като не са подписани необходимите документи, уреждащи отношенията между обслужващите банки – Mitsubishi Bank, Уникредит Булбанк АД и ДП „ПИ” и МТИТС.

Базирайки се на реалната финансовата ситуация от края на 2009 г. и началото на 2010 г. ръководството на МТИТС проведе среща с представители на Японската агенция за международно сътрудничество. На

срещата министерството изрази становище по отношение бъдещето на проекта, тъй като Споразумението за заем е подписано през 2008 г. и направените тогава анализи и прогнози не отразяват в средносрочен и дългосрочен план дълбоките неблагоприятни последици, в резултат на световната икономическа криза и техните отражения върху развитието на реалната икономика вътре в страната.

През м. юли 2010 г. се провежда специализирана мисия SAPS (Специално съдействие за устойчивост на проекта) за реализацията на новия проект. Едва след приключване на проучването от страна на SAPS(Специално съдействие за устойчивост на проекта) ЛІСА ще изрази окончателното си становище по въпроса за проект, „Изграждане на контейнерни терминали на пристанища Варна и Бургас” В момента мисията е в България и работи с всички институции ангажирани с проекта.

За програмния период 2011-2013 г. са разчетени средства по години:

2011 г. – 131 566 400 лв. с източници, както следва:

ДИЗ – 129 906 000 лв.

Лихва – 992 660 лв.

Такса ангажимент – 667 740 лв.

2012 г. – 131 216 100 лв. с източници, както следва:

ДИЗ – 125 513 100 лв.

Лихва – 5 700 000 лв.

2013 г. – 131 216 100 лв. с източници, както следва:

ДИЗ – 125 513 100 лв.

Лихва – 5 700 000 лв.

Разширение на Пристанище Бургас

Проектът е приключил в края на 2007 г. От 20.06.2008 г. започна погасяването на заема. Съгласно подписаното Споразумение за заем погасителните вноски са две за календарна година – на 20 юни и 20 декември на съответната година.

Съгласно подписано подзаемно споразумение за погасяване на заема средствата се осигуряват от ДП „Пристанищна инфраструктура” и “Пристанище Бургас” ЕАД.

За погасяване на вноски към ЛІСА за периода са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 19 593 930 лв. в това число:

- Погашения – 13 526 600 лв.;

- лихва – 6 067 330 лв.

2012 г. – 16 628 950 лв. в това число:

- Погашения – 11 228 950 лв.;

- лихва – 5 400 000 лв.

2013 г. – 16 208 950 лв. в това число:

- Погашения – 11 228 950 лв.;

- лихва – 4 980 000 лв.

Проекти, финансирани с

КАПИТАЛОВ ТРАНСФЕР ОТ ЦЕНТРАЛНИЯ БЮДЖЕТ – 9 000 х.лв.

- ❖ **Инженеринг за рехабилитация на вертикалната планировка и настилките в тила на 9, 10, 0 и 11 корабни места на терминал Варна - Запад - Втори етап- СМР**

Пристанищната инфраструктура на терминал Варна- Запад е построена през седемдесетте години на миналия век, като досега не е извършван пълен ремонт.

Заложените в основния проект за изграждане на пристанището параметри на вертикалната планировка, настилките и повърхностното отводняване са претърпели значителни изменения.

В процеса на експлоатация елементите на настилката са подложени на различни въздействия, вследствие на които настъпват конструктивни изменения и деформации.

Характерно за тиловите зони на 9-то, 10-то, 0-во и 11-то корабни места в пристанищен терминал Варна-Запад е, че на значителни площи от тези зони липсва покритие, а съществуващите настилки са различни типове, по които в резултат на продължителната експлоатация се наблюдават значителни деформации – много големи слягания, пропадания, счупени елементи, разместени ниви и др., които правят много трудно предвижването по тях и складирането на товарите. В тилвата зона между корабните места съществуват участъци, където старата настилка липсва и повърхностното отводняване на терена е силно затруднено. В много лошо състояние се намират дренажните галерии и каналите.

Понастоящем корабните места се експлоатират много интензивно, нямат строга специализация и на тях се обработват различни типове товари, при лошо състояние на вертикалната планировка, липсата на настилки, лошото състояние на съществуващите настилки води и настъпили деформации.

Поради нарасналия контейнеропоток, 11 к.м. се оборудва за обработка на контейнери, а проектът решава настилките в прилежащата тилова зона.

С изграждането на целия обект ще се обезпечат складови площи, като за тази цел в техническия проект е предложена нова подходяща вертикална планировка и настилки, съответстващи на техническите характеристики на обработваните товари, изискванията за тяхното съхранение и използвана механизация.

Ефектът се отразява в увеличената складова площ и увеличени брой на обработваните контейнери, както в намелените пристанищни разходи. По този начин ще се създадат нови съвременни складови площи за обработка на контейнери и едрогабаритни товари.

През 2009г. е изпълнен първия етап на инженеринга.

Настоящия обект представлява втория етап и е преходен от 2010г. Към момента е обявена обществена поръчка за избор на изпълнител. Изпълнението на обекта се предвижда да приключи през 2011г.

❖ Рехабилитация на вертикална планировка, настилки и инженерни мрежи на Контейнерен терминал 17 к.м. и 16 к.м. на пристанищен терминал Варна - Запад -I етап

В процеса на експлоатация елементите на настилката на контейнерната площадка при 16 и 17 корабно място е подложена на различни въздействия, вследствие на които настъпват конструктивни изменения и деформации. Терминалите в пристанище Варна – Запад са построени през седемдесетте години на миналия век и до сега не е извършван пълен ремонт. Заложените в основния проект параметри на настилката са претърпели значителни изменения, които днес влошават качеството на работата и изискват повече финансови средства при експлоатацията. Кейовите места се експлоатират интензивно и за рехабилитацията на настилката на контейнерния терминал е необходимо осигуряване на свободни зони за извършване на ремонтните работи, което е изключително трудно в момент на нарастване на товаропотока.

Обектът е преходен от 2010г. Към настоящия момент се провежда обществена поръчка за избор на изпълнител. Изпълнението на обекта се предвижда да приключи през 2011.

❖ **Ремонт на вълнолом, кейова стена, настилки и възстановяване на ел. захранване и ВиК инсталации на пристанище Несебър и изграждане на нова ограда на пристанището – Инженеринг**

Пристанище Несебър е единственото пасажерско пристанище по южното Черноморие. Историческото наследство на гр. Несебър и старата част са обявени за архитектурен паметник и са силен притегателен център.

От особена важност е да се предложи модерна и качествена пристанищна услуга, която да влияе за увеличаване на броя на посещаващите го кораби и туристи. Също така е важно и да се развива и модернизира пристанището изключително като пасажерско, привличайки все по големи потоци от туристи, което ще е изгодно и за региона и за страната.

За да стане модерно европейско пасажерско пристанище има необходимост от възстановяване на дефектиралите съществуващи вълнолом и кейови стени и модернизация на пристанищния район с ново ограждение за осигуряване сигурността му.

Обектът е преходен от 2010г. Предвижданията са в 2010 година да се изработят предпроектните проучвания и инвестиционния проект, а строителните работи да се извършат през 2011г.

❖ **Рехабилитация на покривна топло-хидро изолация на склад за вносно-износни товари в пристанищен терминал Русе-изток**

Носещата покривна конструкция на склада е изпълнена от 4 бр. еднакви пространствено-прътови модула с размери 48,0/70,5 м. В средната част, надлъжно на всеки модул конструкцията е изпълнена на две нива, което създава надлъжен фонар (зенит, оберлихт) в средата по цялата дължина на сградата. Покривната топло-хидро изолация е изпълнена от каширан стиропор с дебелина 4 см и битумна изолация с посипка, положени върху поцинкована профилна ламарина. Закрепването им към носещата конструкция е осъществено с пластмасови дюбели. От температурни разлики и ветрови въздействия голяма част от дюбелите са се компрометирали, излизат през хидроизолацията, а в топло-хидро изолацията са се образували големи надлъжни цепнатини. Всички досегашни ремонти не са успели да отстранят причините и състоянието на изолациите продължава да се влошава. Течовете от покрива са масови и продължават дни след спиране на валежите, което прави склада неизползваем по предназначение.

Необходима е спешна рехабилитация на покривната топло-хидро изолация на склада посредством цялостната ѝ подмяна с нови изолационни материали и стоманени крепежни елементи.

❖ **Рехабилитация, реконструкция и моделнизация (изграждане на нова инфраструктура) на Многоцелеви пристанищен терминал Лом**

В съответствие с “Програма за развитие на комбинирания превози в Р България до 2010 година” град Лом и конкретно пристанище Лом е определен като място за изграждане на терминал за комбинирани превози. Комбинирания превози не са новост за страната ни, но до сега все още няма действащ мощен терминал включващ всички видове транспорт.

Обичайни са превозите на автомобили през река Дунав между българския и румънския бряг. В редица двустранни споразумения и спогодби присъства и преходният пункт Лом-Расту за изграждане на автофериботна връзка.

Считаме, че реализацията на подобна връзка може да привлече поне 2-4% от прогнозирания общ трафик за българо-румънския участък на река Дунав. Това определя 9-20 хиляди условни ТИР годишно в двете посоки.

Министерството на транспорта на Р България има разработена програма за развитие на комбинирания превози в страната до 2010г., в това число и на такива, ползващи Ро-Ла технологията. В програмата са заложили мерки по създаване на специализирани терминали и

промяна в законодателството на страната. Разгледани са и основните трасета, по които се очаква да започнат този вид комбинирани превози.

Главните направления са “Германия, Австрия - Истанбул, Потти (Грузия)” и “Италия - Истанбул, Иличовск (Украйна), Новоросийск (Русия), Потти”.

Лом е включен в инвестиционната програма, и участва в трасетата, определени като приоритетни.

Развитието на Ро-Ла технологията неминуемо ще допринесе за удължаване на релацията и развитие на Ро-Ро превози, т.е. приставане на кораби от по-далечни релации, вкл. и непридружаваните превози, което ще повиши прогнозирания трафик за българо-румънския участък на река Дунав

Въз основа на това считаме, че изграждането на Терминал за комбинирани превози в пристанище Лом освен приоритетно е актуален и оправдан поради следното:

Градът е с много добре развита транспортна инфраструктура. В терминалът за комбинирани превози, в непосредствена близост един до друг, ще действат автоферибот, Ро-Ро и Ро-Ла терминали в границите на пристанище за обществен транспорт. Съществува и свободен терен за разширяване и развитие на комплекса.

В района действат митнически и граничен-контролно-пропускателен пункт. Изградени са и пунктове на ГУП, ДВСК, ХЕИ и др.;

Въз основа на тези дадености изграждането на терминалът за комбинирани превози е осигурено с терен, изисква относително малко инвестиции, няма да предизвика експлоатационна претовареност, не е необходимо разкриване на нови митнически, граничен и т.н. пунктове.

❖ Изграждане на приемни съоръжения за приемане на течни и твърди отпадъци – поетапно за всички пристанища

Политиката на Европейския съюз в областта на околната среда цели по-високо равнище на защита на изграждането на пристанищни приемни съоръжения за отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари. Съоръженията трябва да съответстват на изискванията, поставени в Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент. В тази връзка пристанищните приемни съоръжения следва да отговарят на нуждите на ползвателите и на околната среда, без да причиняват неоправдани закъснения за корабите, които ги използват.

Остатъците от корабни товари следва да бъдат депонирани в пристанищните приемни съоръжения, съгласно MARPOL 73/78.

За да бъдат подходящи, пристанищните приемни съоръжения трябва да са в състояние да поемат видовете и количествата отпадъци, резултат от корабоплавателна дейност и остатъците от корабни товари, генерирани от корабите, посещаващи Пристанище Варна.

❖ Изграждане на съоръжения свързани с осигуряване на сигурността и охраната поетапно за всички пристанища

Международния кодекс за сигурността на корабите и пристанищните съоръжения (International Ship and Port Facility Security - ISPS Code) и издадената в тази връзка Наредба № 53 от 2.07.2004 г. за условията и реда за постигане сигурността на корабите и пристанищата, издадена от министъра на транспорта и съобщенията, министъра на вътрешните работи и министъра на финансите, изискват специален режим на достъп до пристанищните територии. Това налага териториите да са оградени. В по голямата си част отделните пристанища за обществен транспорт попадащи в обхвата на ТП „ Пристанище Русе” са с много остарели и ненадеждни съоръжения свързани с осигуряване на сигурността и охраната им /леки огради, пропускателни пунктове, и бариери/. Част от оградите са разрушени , а на места и изцяло липсват. Граничните зони на пристанищните терминали с имоти от към сушата са силно уязвими. С изграждането на плътни огради и видео

наблюдение ще се повишат мерките за защита на пристанищата и международното корабоплаване от тероризъм. С въвеждането на ISPS code и нови морски разпоредби разработени, се подпомага откриването и предотвратяването на заплахите в международен аспект на сигурността. За част от пристанищата той ще е задължителен. Този код се прилага за всички кораби над 500 брт., заети с международни плавания и всички пристанища, обслужващи такива кораби. Други основен проблем на пристанищата са контрабандата и кражбите. В редица писма от РУ на МВР има препоръки да се изградят масивни отради с цел предотвратяване на достъпа на лица с престъпни намерения на територията на пристанището. В пристанище Русе – изток има постоянен поток на лица от ромски произход, извършващи кражби. При сегашното състояние на ограденията на пристанищата спирането на набезите им е невъзможно, тъй като част от тях са незаконно пребиваващи на терени за бъдещо развитие на пристанището.

❖ **Разработка и актуализиране на генерални планове поетапно за всички пристанища**

Генералните планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт с национално значение са изработени в периода 1997г. – 2001г., с изключение на пристанище Варна, чиято актуализация е през 2006. През изминалият период от 1997г. до днес станаха съществени изменения в законодателството, в икономическите и социалните условия. Заложените прогнози в Генералния план обхващат сравнително кратък период който изтича след 8 години. Това налага изработване на актуализации на тези генерални планове, на базата на ново качествено и ефективно прогнозиране на товаропотоците с отчитане на всички външни и вътрешни фактори, които влияят на развитието на пристанищните терминали, а именно:

- Развитие на икономиката на Република България;
- Интеграцията на България в Европейския Съюз;
- Развитие на транзитните превози по Транс Европейски коридори;
- Преструктуриране в пристанищния сектор, концесиониране и създаване условия за конкуренция в пристанищните услуги;
- Конкуренция от пристанищата Констанца и Солун;
- Развитие и модернизация на пристанището в съответствие с целите и приоритетите заложи в Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт.

❖ **Рехабилитация на 1-во до 5-то пасажерски места на пристанищен терминал Варна – Изток-проучване, проектиране и рехабилитация**

Последните мониторингови замервания, извършени през м. март 2010г показват увеличени величини на слягане на конструкцията. Кейт се руши, потъва и става опасен за ползване. Проект за ремонт на съоръженията е правен още през 1989 год., който не е реализиран. Необходимо е да се направи ново обследване на конструкцията и да се изработи нов актуален проект за реконструкция и укрепване на кейовите места.

❖ **Рехабилитация на вертикалната планировка, настилките и инженерните мрежи на 12 к.м, 13 к.м., 14 к.м. и 15 к.м. на пристанищен терминал Варна Запад – проучване, проектиране, изграждане – поетапно**

В процеса на експлоатация елементите на настилката на пристанище Варна-Запад са подложени на различни въздействия, вследствие на които настъпват конструктивни изменения и деформации. Терминалите в пристанище Варна – Запад са построени през седемдесетте години на миналия век и до сега не е извършван пълен ремонт. Заложените в основния проект параметри на настилката са претърпели значителни изменения, които днес влошават качеството на работата и изискват повече финансови средства при експлоатацията. Кейовите места се експлоатират интензивно и за рехабилитацията на настилката на контейнерния терминал е необходимо осигуряване на свободни зони за извършване на ремонтните работи, което е изключително трудно в момент на нарастване на товаропотока.

Реализирането на настоящия обект ще включва проучване, проектиране и изграждане, като строителните работи ще се възлагат поетапно с оглед интензивната експлоатация на корабните места.

❖ **Възстановяване на пристанищно съоръжение в района на гр. Шабла и обособяването му като част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна**

Във връзка с решение на Министерския съвет № 796 от 15 октомври 2009 г. и проведено оперативно съвещание на членовете на Министерския съвет от 23 декември 2009 г. е взето решение за възстановяване и използване на пристанищно съоръжение - естакада, находящо се на нос Шабла като част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна.

Въз основа на направените проучвания има възможност, след окончателното решение на въпросите със собствеността, съоръжението и част от разположените в близост поземлени имоти да бъдат използвани за обособяване на специализирано пристанище за обработка на зърнени товари.

❖ **Разширяване на стеснения участък на канал № 2 – Варна в района на Белослав**

При изпълнението на драгажни работи в Канал № 2 през 2009г. беше установено, че са налице новосъздадени терени чрез допълнително засипване, подравняване и брегоукрепване с железобетонни отпадъци в сервитутната зона на канала. Извършено е геодезическо заснемане на южен бряг и дъно на плавателен канал № 2, участък от км 5+700 до км 6+210 в района на град Белослав, което потвърждава натрупването на строителните отпадъци. С цел възстановяване на проектните параметри на канал № 2 е изработена и приета от ДППИ проектна разработка, съдържаща анализ на причините и техническо решение за разширяване на стеснения участък, в района на Белослав.

❖ **Основен ремонт и преустройство на вълнобойните стени и рехабилитация на стария вълнолом на пристанищен терминал Бургас-Изток**

Така съществуващите вълнобойни стени от 1990г. са остарели морално и физически - с нарушено бетоново покритие, оголена арматура и разбити вълнобойни блокове. Конфигурацията на вълнобойните блокове е такава, че не могат да се ползват като пешеходна зона. Новите тенденции за развитие на пристанищните съоръжения налагат съчетаване повишаване на сигурността с обществена достъпност на вълнолома като пешеходна зона. Ежегодно морските вълнения предизвикват повреда на вълноломната надстройка зад корабни места 1, 2, и 3. Поради доказана възможност от преливане е необходимо изграждане на вълнобойна стена, която да осигурява сигурност и непреливаемост по цялото протежение на вълнолома.

❖ **Основен ремонт и преустройство на магистрален водопровод за прясна вода и нов тръбопровод за промишлена вода – пристанищни терминали Бургас-Изток и Бургас-Запад**

Съществуващият питеен водопровод е изграден от стоманени тръби с диаметър 300мм., доста корозирали и много често аварирани. необходимо е да се възобнови изцяло питейния водопровод, а за промишления водопровод - да се проектира и изгради магистрален тръбопровод за ползване от всички терминали на пристанище Бургас.

❖ **Основен ремонт и преустройство на силови ел. кабели, захранващи пристанище Бургас следствие преустройството на стадион „Черноморец”**

Предвид реконструкцията на комплекса на стадион „Черноморец” е необходимо захранващите кабели, които сега минават под тревните площи да бъдат заменени с нови и по други трасета, извън комплекса. Захранващите кабели са остарели /30г/ и непрекъснато аварират.

❖ **Модернизирание на оградата на Пристанище Бургас и Пристанище Варна във връзка със специфичните изисквания на ISPS code**

Необходимо е ограничаване на нерегламентирания достъп до пристанищата за гарантиране сигурността на пристанищата и корабите, акустиращи в тях. Съгласно МЕЖДУНАРОДНИЯ КОДЕКС за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (МК ISPS) е необходимо да се изградят нови огради на морските пристанища, като се укрепят старите огради с оглед запазване на архитектурния облик и ненарушаване на хармонията с градска част.

❖ **Модернизация и разширение на пристанище Бургас- проучване, проектиране и изпълнение на кейови места 1, 2, 4, 10, 11, 21, 22 -25**

Проектиране, инженеринг и укрепване и рехабилитация на кейови стени к.м. № 1, 2, 4, 10, 11, 21, 22- 25. Вследствие дългогодишната експлоатация, въздействие от претоварната дейност, швартоване на корабите и агресивната среда на морската вода, конструкцията на кейовите стени е дефектирала на много места, пукнатините са разширени до степен, съдействащ извличането на задблоковия материал и пропадане на настилката. Повредите в настилките води до деформации и поражения в подкрановите пътища, преминаващите в надстройката ел. кабели и тръбопроводи. Необходимо е да се направи проект, след обстоен подводен оглед за укрепване и осъвременяване на посочените кейови места.

❖ **Изработване на специализирана кадастрална карта за устройствено планиране на пристанище за общ. транспорт с национално значение Бургас**

Съгласно чл. 32 от Закона за кадастъра и имотните регистри, собствениците на имоти са длъжни да съставят и поддържат кадастрална и специализирана карта и регистри. Те са необходимата основа за изработване на перспективни планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт и определяне на концесионните обекти. В тази връзка и в изпълнение на чл. 115м, ал. 1, т. 10 на ЗМПВВПРБ, ДП „Пристанищна инфраструктура” организира набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни на обектите, определени в чл. 32, ал. 1, т. 1 на Закона за кадастъра и имотните регистри и създава специализирани карти, регистри и информационни системи.

Поради тези причини кадастралните планове са необходимата основа за изработване на перспективни планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт.

❖ **Инженеринг за модернизация на пристанищен терминал Русе – Изток**

Пристанищен терминал Русе-изток е въведен в експлоатация през 1962 г. с две корабни места обслужващи ТЕЦ Русе-изток. Съществуването на пристанищния терминал в сегашният му вид е от 1976 г. След това в експлоатация са въведени само два покрити склада. За удовлетворяване на съвременните изисквания и технологии е необходима модернизация и ново развитие на пристанищната инфраструктура върху свободните незастроени терени на терминала. Съобразно предвижданията за превозваните товари по вода, с модернизацията на терминала е необходимо да се увеличат складовите площи, като се въведат в експлоатация три специализирани открити склада - за метали, за технологично оборудване и за тежки пътни и строителни машини. Претоварната работа може да се извършва с един 32-тонен козлови кран, собственост на „Пристанищен комплекс – Русе” ЕАД и наличен в източната част на терминала, и два нови автокрана с голяма товароподемност. В подкрановото пространство е възможно изграждането на един жп коловоз с полезна дължина(ПД) 200 м и втори жп коловоз с ПД 80 м за обслужване на склада за тежки пътни

и строителни машини. За машините движещи се на собствен ход, в края на коловоза е удачно да се изгради челна рампа.

Необходимо е и изграждане на един покрит склад с площ 4800 м², в който ще се съхраняват и обработват увеличаващите се количества товари, изискващи защита от атмосферните влияния.

С тази модернизация на инфраструктурата на терминала ще се ускори претоварния процес и ще се увеличи обема на обработваните товари, което ще снижи неговата себестойност. Това ще е основна предпоставка за привличане на още повече клиенти.

❖ Модернизация на пристанищната инфраструктура на пристанищен терминал Русе – Център

Необходимостта от модернизация на пристанищната инфраструктура на пристанищен терминал Русе-център е въпрос възникнал преди много години. В момента това се налага и от обстоятелството, че след предаване на по-голямата му част за управление от община Русе, в управление на ДП „Пристанищна инфраструктура” остана частта с най-амортизираната инфраструктура. Освен това, разположението на тази част е на самия вход на лимана на пристанищен терминал Русе-запад. Цялата инфраструктура на този район/ където има такава/ е изцяло амортизирана. Следствие на буйната растителност настилките в района /гранитни павеа/ са силно деформирани /бабуни и пропадания/. В момента е спряна и единствения водопровод / корозирал стоманен/ поради течове. Липсва и каквато и да е ел. мрежа с изключение на захранването на сградата на Яхт клуба. Към района на пристанището липсва и сухопътен достъп / след предаването на част от пристанището на Община Русе/. За решаването на този проблем ще е необходимо да се изгради ж.п. прелез и нова пътна връзка за пресичане на железопътната линия.

❖ Модернизация и разширение на пристанищен терминал Русе-Запад- проучване, проектиране и изпълнение

Стената на южния вертикален кей на пристанищен терминал Русе-запад е с дължина 470 метра и е изградена през 1964 година. Конструкцията ѝ е стоманобетонова, разделена на секции по 20 метра. Всяка секция се състои от напречни и надлъжни ферми. Възлите им са фундаментирани върху пилоти. За задържане на обратната засипка зад фермите, от вътрешната страна на конструкцията, е изградена вертикална стена от монтажни панелни плочи, положени върху скална основа. На местата където скалната основа е извлечена от водата се наблюдава преминаване на материал от обратната засипка под стената. Това периодично води до пропадания на жп коловоза и терена зад кейовата стена. По време на експлоатацията на кея, постепенно отбивните дървени греди са били разрушени, без да бъдат възстановявани. Това е довело до преки удари на корабите в челните вертикални и диагонални греди, които са били частично разрушени, а експлоатацията на засегнатите участъци е била спряна за дълъг период. През 1991 г. и 1995 г. е изградена стоманобетонова защита за предпазване на конструкцията от удари на кораби и са възстановени разрушените елементи от конструкцията на кейовата стена.

За отстраняване на новопоявили се частични дефекти по конструктивните елементи на цялата конструкция на кейовата стена, ДП „Пристанищна инфраструктура” в годишната си инвестиционна програма за 2010 г. е предвидило обект „Обследване и изготвяне на проект за рехабилитация на южния вертикален кей в пристанищен терминал Русе - Запад”. Остават обаче нерешени проблемите с малката носимоспособност на стената, която не позволява използването на портални кранове с по-голяма товароподемност от 5 тона и периодичните пропадания на жп коловоза и терена зад стената. Съобразно констатациите от предвиденото обследването на стената и експертното заключение, същото да бъде база за изготвяне на инвестиционен проект за реконструкция на част от кейовата стена и крановия път с цел обособяване на поне едно корабно място обслужвано от кран с по-голяма товароподемност. Също така да се реши и проблема с пропаданията на жп коловоза и терена зад стената.

За осигуряване на безопасно преминаване на корабите през входа на лимана, през 2007г. беше възложено изработването на проект за „Удълбочаване и уширяване входа на лимана на пристанище Русе-запад”. Поради липса на средства до настоящия момент проекта не е реализиран. С новата идейна разработка се предвижда решаването едновременно и на двата проблема – обезопасяване на корабоплаването през входа на лимана и модернизиране на инфраструктурата на пристанищен терминал Русе-център. Предвижда се изграждането на две вертикални кейови стени. Едната с дължина около 55м е разположена косо спрямо брега и основното ѝ предназначение е на вълнолом на пристанищен терминал Русе-център, който ще осигури дълбочина и направляване на корабите маневриращи през входа на лимана за пристанищен терминал Русе-запад. Същевременно ще очертае и ще обезопаси акваторията на пристанищен терминал Русе-център от преминаващите кораби през входа на лимана. Втората кейова стена е с дължина около 150м и се предвижда да се изгради за укрепване на брега, на мястото на съществуващата стара наклонена стена на пристанищен терминал Русе-център. Това ще разшири акваторията и ще увеличи капацитета на терминала, като същевременно ще се модернизира и цялата пристанищната инфраструктура.

❖ Рехабилитация на източен кей в пристанищен терминал Лом

Екстремално високите водни нива на р. Дунав през м. април 2006г. доведоха до сериозни по мащабите си разливи на територията на Пристанище Лом. За периода на достигане на водни стоежи при отчет над +900см., измерени спрямо нулата на пегела на ХМС на АППД в гр.Лом, като това водно ниво е достигнато на 12.04.2006г. и с плавно темпо на нарастване достигна до отчет +985см., измерен на 23.04.2006г., след което бавно и с колебаещи се стойности започна постепенен спад на водните нива, бяха заляти почти цялото т.н. “старо пристанище”, включващо “Бял кей”, Западен вълнолом и “Метален кей с 6 корабни места, както и “Източен кей” с три корабни места, заедно с прилежащата им инфраструктура. Обстоятелствата доведоха до напълно спиране на експлоатацията на тези три обособени терминала с 9 корабни места, от общо 13 корабни места в Пристанище Лом. В експлоатация останаха само обособените терминали “Западен кей”, с 3 корабни места, и “Южен кей” с 1 корабно място, като обаче и те работеха “под въпрос” след като бе злят и изключен основния захранващ трафопост на пристанището, намиращ се в началото и в тил на “Източен кей”. Необходимо е да се проектира и изпълни надграждане на кейовата стена на “Източен кей” в Пристанище Лом.

❖ Рехабилитация на кейова стена в пристанищен терминал Видин – Център

Съществуващата пета е с компроментирана конструктивна устойчивост, поддала е на много места, в значителни участъци е подкопана и увиснала, т. е. стабилизирането е крайно наложително за конструктивната устойчивост и стабилитет на цялата кейова стена.

Вследствие на ерозионното въздействие на р. Дунав и буйната растителност, предимно от храсти, каменната облицовка по откоса на стените е разрушена на големи участъци и има извличане на земнонаситен материал.

При така създалото се фактическо състояние за да бъдат спрени разрушителните процеси трябва да се извършат необходимите рехабилитационни работи за възстановяване на защитната брегоукрепваща стена.

❖ Изработване на специализирана кадастрална карта за устройствено планиране на пристанище за общ. транспорт с национално значение Лом

Съгласно чл. 32 от Закона за кадастъра и имотните регистри, собствениците на имоти са длъжни да съставят и поддържат кадастрална и специализирана карта и регистри. Те са необходимата основа за изработване на перспективни планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт и определяне на концесионните обекти. В тази връзка и в изпълнение на чл. 115м, ал. 1, т. 10 на

ЗМПВВПРБ, ДП „Пристанищна инфраструктура” организира набирането, поддържането в актуално състояние и предоставянето на специализирани данни на обектите, определени в чл. 32, ал. 1, т. 1 на Закона за кадастъра и имотните регистри и създава специализирани карти, регистри и информационни системи.

Поради тези причини кадастралните планове са необходимата основа за изработване на перспективни планове за развитие на пристанищата за обществен транспорт.

Подпрограма 3 “РАЗВИТИЕ И ПОДДРЪЖКА НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ”

Цел на подпрограмата

Програмата има за цел постигане на по-висока рентабилност при експлоатация на летищата чрез инвестиции в инфраструктурата и подобряване на управлението им, привличане на авиационни превозвачи и създаване на условия за превръщането на летищата за гражданско въздухоплаване в желан и безопасен пункт за трансфер на пътници и товари.

Организационни структури, участващи в подпрограмата

ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация” със следните дирекции: “Летища, авиационна сигурност и управление на въздушното движение” и “Административна”, както и летищните администрации по места.

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Програмата се реализира под ръководството на ресорния заместник-министър, като в изпълнението ѝ участват и следните дирекции от МТИТС – “Национална транспортна политика”, “Координация на програми и проекти”, както и ГД “ГВА”.

Отговорност за изпълнението имат още: Главен директор на ГД „ГВА”, директори на дирекции в ГД „ГВА” и директорите на летищата за обществено ползване.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ							
Подпрограма 3							
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Целева стойност					
		Отчет 2009 г.	Закон 2010 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1.1. Брой на обслужените въздухоплавателни средства	бр.	41 862	43 200	42 000	42 000	42 000	42 000
1.2. Брой на обслужените пътници	бр.	6 043 392	6 345 000	6 250 000	6 250 000	6 250 000	6 250 000
1.3. Брой на обслужените товари	бр.	18 604	21 850	21 850	21 850	22 287	22 955

2. Затоваване на въздухоплавателни средства	т. %	18 604 62	16 780	21 850 65	21 850 65	21 850 65	21 850 65
3. Темп на растеж на обслужените, прелитачи, кацачи, редовни, чартърни полети	%	-3	0	3	3	3	3

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на подпрограмата

Развитието на туризма, чийто основен трафик преминава през летищата за обществено ползване и икономиката на страната, осигуряваща повече товари и пътници.

Информация за наличността и качеството на данните

Данните се осигуряват от отчетите на летищата и ГД ГВА.

Предоставяни по програмата продукти/услуги

❖ Разработване на политика за развитие на инфраструктурата във въздушния транспорт

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Разработване на стратегия за развитие на инфраструктурата във въздушния транспорт;
- Разработване и управление на проекти за изграждане и поддържане на летищната инфраструктура;
- Подготовка и провеждане на процедури за избор на изпълнители на обществени поръчки за разширяване, реконструкция и модернизация на елементите от летищната инфраструктура;
- Организиране на изработката и одобрението на кадастрални карти и генерални планове на летищата;
- Организиране на издаването на всички необходими разрешителни документи за изграждане, реконструкция и въвеждане в експлоатация на обекти от летищната инфраструктура;
- Съгласуване на изпълнението на проекти за строителство, реконструкция и модернизация на обекти на гражданското въздухоплаване, летища, летателни площадки и развитие и реструктуриране на летищната мрежа в страната.

❖ Контрол върху състоянието на летищната инфраструктура

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Контрол на строителството на сгради и съоръжения, силнотокви и слаботокви линии и други дейности в района на летищата.
- Контрол и превенция от извършване на дейности, представляващи опасност за провеждане на полети в околностите на летищата и под въздушните трасета и зоните за излитане и кацане.
- Издаване на задължителни предписания в предвидените от закона случаи.
- Налагане на административни наказания или принудителни административни мерки, прекратяване, отнемане или ограничаване на правата, произтичащи от издадените лицензи, разрешения, удостоверения и одобрения.
- Контрол и съгласувателни действия за безопасна експлоатация на летищата по време на строителство и реконструкция на обекти от летищната инфраструктура.

Кратко описание на проектите по програмата

“Реконструкция, развитие и разширение на Летище София”: Лот Б1 – “Изграждане на нов пътнически терминал и прилежаща инфраструктура” и Лот Б2 – “Изграждане на нова пистова система”

По двата лота се погасяват заеми, съгласно погасителни планове към съответните кредитните споразумения.

Необходимите средства за погасяване на заемите са за сметка от собствени приходи на Летище София.

За погашения и лихви към ЕИБ и КАФАИР са разчетени следните средства:

2011 г.

- Погашения ЕИБ – 10 708 800 лв.;
- лихва ЕИБ – 2 370 140 лв.
- Погашения КАФАИР – 4 806 000 лв.;
- лихва КАФАИР – 1 016 000 лв.

2012 г.

- Погашения ЕИБ – 9 763 504 лв.;
- лихва ЕИБ – 3 167 100 лв.
- Погашения КАФАИР – 4 806 000 лв.;
- лихва КАФАИР – 1 016 000 лв.

2013 г.

- Погашения – 11 228 950 лв.; - Погашения ЕИБ – 9 763 504 лв.;
- лихва ЕИБ – 3 167 100 лв.
- Погашения КАФАИР – 4 806 000 лв.;
- лихва КАФАИР – 1 016 000 лв.

Подпрограма 4 “ПОЛИТИКА В ПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА”

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията осъществява държавната политика в областта на изграждане и развитие на пътната инфраструктура.

Предоставяни по програмата продукти/услуги:

❖ провеждане на държавната политика при планирането и изграждането на пътната инфраструктура, включващо следните основни дейности:

- подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в дейността му по осъществяването на държавната политика за развитие на пътната инфраструктура;
- подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в дейността му по поддържане и развитие на международни инициативи за изграждане на участъци от Трансевропейската пътна мрежа, включително и трансграничните пътни връзки;
- подпомага министъра при сключването и осигурява изпълнението на международни двустранни и многостранни договори и споразумения в областта на планирането, изграждането, управлението и поддържането на републиканските пътища;

ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА ТРАНСПОРТ

Приоритетна ос 2 "Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси"

За периода са планирани за изпълнение следните проекти по ОП „Транспорт”, представени пред Европейската Комисия.

АМ „Тракия”

Автомагистрала “Тракия” е част от Транс-европейската транспортна мрежа по направление на Общоевропейски транспортен коридор VIII от София до Бургас. Остават за изграждане 115,100 км от Стара Загора до Карнобат, разделени на три участъка:

Лот 2 „Стара Загора – Нова Загора” – 31,700 км

Лот 3 „Нова Загора - Ямбол”- 34,300 км

Лот 4 „Ямбол - Карнобат”- 49,100 км

Лот 2, Стара Загора – Нова Загора, от км 210+100 – 241+900

- Започнало строителство през м. май 2010г.
- Отчуждителни процедури – Поземлен фонд е отчужден и изплатен, Публикувано е Решение на МС за отчуждаване на частния горски фонд в Държавен вестник през месец януари 2010г. и ще приключат в края на 2010 г.;
- Археологически разкопки – има 4 обекта за археологически проучвания, при осигурено финансиране ще приключат до края на 2010г.;

Лот 3, Нова Загора – Ямбол, от км 241+900 до км 277+597

- Предстои през м. септември 2010 г. да бъде подписан договор за строителство.
- Отчуждителни процедури – Поземлен фонд е отчужден и изплатен, Горски фонд не се засяга;
- Археологически разкопки - има 5 обекта за археологически проучвания, при осигурено финансиране се очаква да приключат края на 2010г.;

Лот 4, Ямбол-Карнобат от км 276+200 до км 325+280

- Очаква се до края на м. август 2010 г. да бъде подписан договор за строителство.
- Отчуждителни процедури – Поземлен фонд е отчужден и изплатен, Очакват се актове за държавна собственост и окончателно приключване на процедурата от ДАГ;
- Археологически разкопки - има 2 обекта за археологически проучвания, при осигурено финансиране се очаква да приключат края на 2010г.;

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 140 000 000лв., в това число по източници :

- КФ – 112 000 000 лв.

- НС – 28 000 000 лв.

2012 г. – 175 244 000лв., в това число по източници :

- КФ – 140 195 000 лв.

- НС – 35 049 000 лв.

2013 г. – 239 981 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 191 984 000 лв.
- НС – 47 997 000 лв.

АМ „Марица”

Индикативната стойност на средствата за финансиране от ОПТ 407 961 374 лв. Бенефициент е Национална агенция «Пътна инфраструктура». Проектът ще се финансира от Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктурата по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” Проектът е процес на подготовка. Очаква се формулярът за кандидатстване да бъде подаден в УО на ОПТ през 2010 г., а тръжната процедура да стартира в края на 2010г.

Дейностите включват строителство на 67 км магистрален участък, започващ от края на вече завършената част от автомагистрала Марица при км 5+000 и завършващ в началото на магистрален участък Харманли-Любимец, който е в процес на изграждане. Извършват се процедури по приключване на отчуждителните процедури и археологическите проучвания.

Приключва подготовката и съгласуването на тръжната документация за обществена поръчка за избор на строителството на проекта от страна на НАПИ.

Строителството т на АМ „Марица” от км. 5+000 до км. 71+011 е планиран да стартира в началото на 2011 г. и да приключи през 2014 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 10 000 000лв., в това число по източници :

- КФ – 8 000 000 лв.
- НС – 2 000 000 лв.

2012 г. – 156 466 000лв., в това число по източници :

- КФ – 125 173 000 лв.
- НС – 31 293 000 лв.

2013 г. – 97 791 000лв., в това число по източници :

- КФ – 78 233 000 лв.
- НС – 19 558 000 лв.

Проект АМ „Струма”

Индикативната стойност на средствата за финансиране от ОПТ е 1 173 498 000 лв. Бенефициент е Национална агенция «Пътна инфраструктура». Дейностите включват строителство на следните участъци: *Лот 1:* Долна Диканя – Дупница (16,780 км.), *Лот 2:* Дупница – Благоевград (34 км.), *Лот 3:* Благоевград - Сандански (67 км.) и *Лот 4:* Сандански - Кулата (15 км.).

Проектът ще се финансира от Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктурата по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” Проектът е процес на подготовка. Очаква се формулярът за кандидатстване да бъде подаден в УО на ОПТ през юни 2011 г., а тръжните процедури за различните лотове да стартират както следва:

Лот 1 - декември 2010 г.

Лот 4 – декември 2010 г.

Лот 2 – през 2010 г. стартира тръжна процедура за изработване на технически проект.

Техническите проекти за Лот 1 и Лот 4 са одобрени Очаква се отчуждителните процедури за Лот 1 и Лот 4 да завършат в края на 2010 г. След като приключат отчуждителните процедури ще бъдат завършени и археологическите проучвания. По четирите лотове има 15 обекта, които подлежат на археологически изследвания.

Строителството на Лот 1 „Долна Диканя – Дупница” и Лот 4 „Сандански – Кулата” на АМ „Струма” трябва да започне в средата на 2011 г. и е предвидено да завършат в средата на 2013г.

Строителството на участъка „Дупница – Благоевград” от Лот 2 е предвидено да бъде построен в периода юли 2012 – март 2014 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2012 г. – 134 560 000лв., в това число по източници :

- КФ – 107 648 000 лв.

- НС – 26 912 000 лв.

2013 г. – 178 959 000лв., в това число по източници :

- КФ – 143 167 000 лв.

- НС – 35 792 000 лв.

Връзката с АМ „Хемус”

Индикативната стойност на средствата за финансиране от ОПТ е 62 586 560 лв. Бенефициент е Национална агенция «Пътна инфраструктура». Проектът ще се финансира от Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктурата по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” Проектът е в процес на подготовка. Очаква се формулярът за кандидатстване да бъде подаден в УО на ОПТ през 2010 г., а тръжната процедура също да стартира през 2010 г. Дейностите включват строителство на 8,5 км. нов участък, който ще свърже съществуващия участък от автомагистрала Хемус с околновръстния път на гр.София.

Необходим е финансов ресурс от 23 000 000 лв. за изплащане на обезщетенията за отчуждените парцели.

Връзката на АМ „Хемус” със Софийския околновръстен път е заплануван да бъде построен в периода начало на 2011 – край на 2012 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2011 г. – 10 000 000лв., в това число по източници :

- КФ – 8 000 000 лв.

- НС – 2 000 000 лв.

2012 г. – 39 116 000лв., в това число по източници :

- КФ – 31 293 000 лв.

- НС – 7 823 000 лв.

2013 г. – 9 788 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 7 823 000 лв.

- НС – 1965 000 лв.

Проект: Път „Кърджали – Подкова”

Индикативната стойност на средствата за финансиране от ОПТ е 62 586 560 лв. Бенефициент е Национална агенция «Пътна инфраструктура». Проектът ще се финансира от Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктурата по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” Проектът е процес на подготовка. Очаква се формулярът за кандидатстване да бъде подаден в УО на ОПТ през октомври 2010 г., а тръжната процедура да стартира през април 2011 г.

В момента се отразяват забележките на JASPERS по формуляра за кандидатстване.

Предвижда се проекта да приключи през 2014 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2012 г. – 29 367 000лв., в това число по източници :

- КФ – 23 470 000 лв.

- НС – 5 897 000 лв.

2013 г. – 9 788 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 7 823 000 лв.
- НС – 1 956 000 лв.

Проект път Е-79 „Враца – Ботевград

Индикативната стойност на средствата за финансиране от ОПТ е 166 245 550 лв. Бенефициент е Национална агенция «Пътна инфраструктура». Проектът ще се финансира от Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктурата по Транс-европейските и основните национални транспортни оси”

В момента се отразяват забележките на JASPERS по формуляра за кандидатстване.

Според информация от Бенефициента **се очаква** решение на МОСВ по Доклада за ОВОС и Решение на МС за отчужденията да завършат в началото на 2011 г.

Налични са конфликтни точки на проектираното трасе с бъдещата жп линия и е необходима промяна на техническия проект.

Проектът е заплануван за стартиране съответно Ноември 2011 и първа половина на 2013 г., като края е предвиден съответно за Юни 2013 и края на 2014 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2012 г. – 66 499 000лв., в това число по източници :

- КФ – 53 199 000 лв.
- НС – 13 300 000 лв.

2013 г. – 48 914 000лв., в това число по източници :

- КФ - 39 117 000 лв.
- НС – 9 797 000 лв.

Проект: път „Видин – Монтана”

Индикативната стойност на средствата за финансиране от ОПТ е 62 586 560 лв. Бенефициент е Национална агенция «Пътна инфраструктура». Проектът ще се финансира от Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктурата по Транс-европейските и основните национални транспортни оси” Проектът е процес на подготовка. Очаква се формулярът за кандидатстване да бъде подаден в УО на ОПТ през октомври 2010 г., а тръжната процедура да стартира през ноември 2011 г.

Според информация от Бенефициента **се очаква** решение на МОСВ по Доклада за ОВОС и Решение на МС за отчужденията да завършат в началото на 2012 г.

Планира се проекта да завърши през 2014 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2012 г. – 23 470 000лв., в това число по източници :

- КФ – 18 776 000 лв.
- НС – 4 694 000 лв.

2013 г. – 27 381 000лв., в това число по източници :

- КФ – 21 905 000 лв.
- НС – 5 476 000 лв.

АМ „Калотина – София”, заедно със западна дъга на СОП и Северна скоростна тангента

Новоприетия проект по ОП „Транспорт” – АМ „Калотина – София” заедно с западна дъга на СОП и Северна скоростна тангента са предвидени да бъдат построени в периода 2012-2014г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2012 г. – 39 605 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 31 684 000 лв.

- НС – 7 921 000 лв.

2013 г. – 158 417 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 126 733 000 лв.

- НС – 31 684 000 лв.

Проект „Обходни пътища и Рехабилитация на пътни отсечки по ТЕН-Т”

Обходните пътища на гр.Монтана, гр. Враца и гр.Габрово ще бъдат изградени в периода 2012 – 2013 г.

За програмния период 2011-2013 г. за проекта са разчетени средства по години, както следва:

2012 г. – 48 895 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 39 116 000 лв.

- НС – 9 779 000 лв.

2013 г. – 64 542 000 лв., в това число по източници :

- КФ – 51 634 000 лв.

- НС – 12 908 000 лв.

 Подпрограма 5 “ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ВОДНИТЕ ПЪТИЩА”

Цели на подпрограмата

- Подобряване и поддържане на параметрите на корабоплавателния път, като воден път с международно значение кл. VII /съгл. Резолюция 22, 29, и 30 на Работната група по вътрешен воден транспорт към ЕИК на ООН и препоръките на Дунавската комисия/ с отчитане на новите технологии във вътрешния воден транспорт;
- Постигане на високо ниво на безопасност в речния транспорт;
- Общо подобряване на условията за извършване на превози на пътници и товари в страната;
- Постигане и поддържане висока степен на безопасност и сигурност и повишаване на качеството на транспортните услуги;
- Създаване на условия за развитие на транспортния сектор в съответствие с международните стандарти

Организационни структури, участващи в подпрограмата

По програмата работят всички дирекции на ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав”

Отговорност за изпълнението на подпрограмата- дирекция „ППТ”

Програмата се реализира от ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав” под ръководството на ресорния заместник-министър.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Подпрограма 5	Целева стойност					
	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
Показатели за изпълнение						

1. Непрекъснато наблюдение състоянието на речното русло	дни	300	300	300	300	300
2. Поддържане в българския участък на р. Дунав действието на навигационни знаци	бр.	809	841	841	841	841
3. Извършване на хидрографни измервания по корабоплавателния път, акваториите и пристанищата с помощта на система за позициониране и ехолот и водни снимки с ехолотни галсове	км. Бр.	637 км; 1127 бр.	500 км; 730 бр.	500 км; 730 бр.	500 км; 730 бр.	500 км; 730 бр.
4. Изработени хидрографни снимки	бр.		при необходимост	при необходимост	при необходимост	при необходимост
5. Издаване Бюлетин за разстановка на знаците	бр.	35	45	45	45	45
6. Издавани Известия до корабоплавателите	бр.	48	50	50	50	50
7. Ежедневно издаване и разпространяване на "Бюлетин за хидрометеорологичната и навигационна обстановка по р. Дунав", съдържащ и прогноза за речните нива	бр.	365	365	365	365	365
8. Водни снимки	бр.	220	300	300	300	300
9. Съгласуване на проекти за строителство, за пристани, фериботи, газопроводи, съобщителни кабели и др.	бр.	24	при необходимост	при необходимост	при необходимост	при необходимост
10. Двудневни прогнози за водните стоежи	бр.	730	730	730	730	730
11. Седмични прогнози за водните стоежи	бр.	104	104	104	104	104
12. Извършени метеонаблюдения	бр.	26280	26280	26280	26280	26280
13. Съставени и предадени аеротелеграми	бр.	26280	26280	26280	26280	26280
14. Извършване на измервания на водни количества по основните хидрометрични профили и скорости на течението	бр.	24	30	30	30	30
N						

Външни фактори, които могат да оказат въздействие върху постигането на целите на подпрограмата

За изпълнение на основните задължения по поддържане на плавателния път в българския участък на р. Дунав АППД - Русе разполага с голям корабен парк, който включва 8 плавателни съда /хидрографни, маневрени, водолазен, нефтосъбирач/, 1 стотонен плаващ кран, 1 дълбачка, 3 самоходни шалана и др. Тези дейности на Агенцията ангажират финансови средства за материали и резервни части, необходими за осигуряване непрекъснато функциониране на плавателните и технически средства и плавсъстава на АППД-Русе, за поддържане в добро състояние на корабния парк, обезпечаване работата на Корабна база - бои, стоманени и синтетични въжета, противопожарна техника и материали, дървен материал, стомани и ламарини и др., за изработване на знаци и съоръжения по НПО, шамандури, брегови знаци;

- Нарастващи цени на ел. енергия, горива, моторни масла и смазочни материали;
- Неблагоприятни природни явления (необичайно високи и ниски води, ледоход, нефтени замърсявания и разливи и др.);
- Инфлационни процеси.

Необходимостта от непрекъснато поддържане на корабоплавателния път по р. Дунав, като воден път с международно значение кл. VII /съгл. Резолюция 22, 29, и 30 на Работната група по вътрешен воден транспорт към ЕИК на ООН, препоръките на Дунавската комисия и решенията на Смесената българо-румънска комисия по поддържането и подобряването на фарватера, изискват гарантирано осигуряване на задължителния минимум от бюджетни средства за специфичната дейност на ИА „ППД”

Информация за наличността и качеството на данните

ИА „ППД” ежедневно издава и разпространява „Бюлетин за хидрометеорологичната и навигационна обстановка по р. Дунав” до заинтересованите страни (корабоплаватели, корабособственици, и др.) Същият се публикува на интернет страницата на Агенцията и се излъчва ежедневно в 15.00 часа по програма „Хоризонт” на БНР.

Оперативна информация за фарватера и НПО корабоводителите получават чрез издаването на Известия до корабоводителите.

Предоставяни по подпрограмата продукти/услуги

- ❖ *Поддържане на навигационно-пътевата обстановка*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- постоянно наблюдение състоянието на речното русло и протичащите в него процеси;
- определяне, обозначаване и поддържане габаритите на корабоплавателния път съгласно препоръките на Дунавската комисия;
- извършване на корекции на фарватера;
- извършване на измервания на водни количества по основните хидрометрични профили;
- разстановка на знаците (плаващи и брегови) на съответни позиции и целогодишното им поддържане;
- извършване на водолазни огледи и почистване на корабоплавателния път и акваториите на пристанищата;

- създаване на условия и ред за плаване в критичните участъци, съгласувано с Дирекция “Морска администрация” – Русе;
- издаване на бюлетин за навигационно-пътевата обстановка, известия до корабоплавателите и ежедневно излъчване на “Хидрометеорологичен бюлетин”.

❖ *Дъноудълбочителни и драгажни работи*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- изработване на 3 проекта за дъноудълбочителни струенаправляващи прорези на речното дъно;
- трални работи по корабоплавателния път, изготвяне на схеми за разположение на драгажните плаващи технически средства;
- извършване на драгажни работи с цел осигуряване изискуемите габарити на корабоплавателния път;
- съгласуване разрешителни за разполагане на добиващи уредби и извършване на драгажни работи.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил. лв.)

№	Програма РАЗВИТИЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Разлика к.3-к.2	Прогноза 2012 г.	Разлика к.5-к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7-к.5
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	19 914,2	2 587,9	2 825,8	237,9	2 825,8	0,0	2 825,8	0,0
	Персонал	1 374,3	1 244,1	1 318,9	74,8	1 318,9	0,0	1 318,9	0,0
	Издръжка	703,8	965,3	1 106,9	141,6	1 106,9	0,0	1 106,9	0,0
	Капиталови разходи	17 836,1	378,5	400,0	21,5	400,0	0,0	400,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	19 914,2	2 587,9	2 825,8	237,9	2 825,8	0,0	2 825,8	0,0
	Персонал	1 374,3	1 244,1	1 318,9	74,8	1 318,9	0,0	1 318,9	0,0
	Издръжка	703,8	965,3	1 106,9	141,6	1 106,9	0,0	1 106,9	0,0
	Капиталови разходи	17 836,1	378,5	400,0	21,5	400,0	0,0	400,0	0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.1	1.....				0,0		0,0		0,0
2.2	2.....				0,0		0,0		0,0
2.3	3.....				0,0		0,0		0,0
	Администрирани разходни параграфи **								

II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	54 561,4	5 310,0	3 340,0	-1 970,0	4 300,0	960,0	4 300,0	0,0
	1. Капиталови разходи за изграждане на инфраструктурни обекти	41 300,6	5 310,0	3 340,0	-1 970,0	4 300,0	960,0	4 300,0	0,0
	2. Издръжка	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3. Лихви	13 260,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	353 713,8	1 516 677,3	1 024 621,7	- 492 055,6	2 558 249,9	1 533 628,2	2 429 905,2	-128 344,7
	1. Капиталов трансфер	107 976,0	119 000,0	119 000,0	0,0	605 746,3	486 746,3	675 920,9	70 174,6
	2. Капиталови разходи	245 737,8	1 351 719,7	815 169,9	-536 549,8	1 859 944,4	1 044 774,5	1 655 410,3	-204 534,1
	3. Погашения		25 069,5	61 579,9	36 510,4	51 748,3	-9 831,6	55 714,7	3 966,4
	4. Лихва	0,0	20 888,1	28 204,2	7 316,1	33 810,9	5 606,7	34 859,3	1 048,4
	5. Издръжка			667,7	667,7		-667,7		0,0
	6. Субсидии по ЦБ	0,0	0,0	0,0	0,0	7 000,0	7 000,0	8 000,0	1 000,0
	7. Целеви разходи по ЦБ			200,0					
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	408 275,2	1 521 987,7	1 027 961,7	-494 025,6	2 562 549,9	1 534 588,2	2 434 205,2	-128 344,7
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	74 475,6	7 897,9	6 165,8	-1 732,1	7 125,8	960,0	7 125,8	0,0
	Общо разходи (I.+II.+III.):	428 189,4	1 524 575,2	1 030 787,5	-493 787,7	2 565 375,7	1 534 588,2	2 437 031,0	-128 344,7
	Численост на щатния персонал	141,0	143,0	113,0	-30,0	113,0	0,0	113,0	0,0
	Численост на извънщатния персонал	0,0	6,0	6,0	0,0	6,0	0,0	6,0	0,0

Програма “РЕГУЛИРАНЕ НА ДОСТЪПА ДО ПАЗАРА И ПРОФЕСИЯТА”

Цели на програмата

Лицензионните и регистрационни режими за достъп до пазара и професията в автомобилния транспорт допринасят за осигуряване на благоприятни условия за навлизане на частни конкурентноспособни и финансово стабилни автомобилни превозвачи в съвременния и либерализиран европейски транспортен пазар, чрез хармонизиране с европейските изисквания и стандарти.

С осъществяване целите на програмата ще се осигури по-голям достъп до обществените превози по автобусни линии. Актуализиране, развитие и усъвършенстване на републиканската транспортна схема с цел доближаване на превозните услуги по място, време и честота до действителните потребности на населението, като по този начин се повишава и ефективността на превозите и качеството на предлаганите услуги.

Разработване на политиката чрез изготвяне, изменение и допълнение на нормативни актове, регламентиращи отношенията на обществените автомобилни превози.

Създаване на нормативни предпоставки, както и да създаде условия за повишаване ефективността на превозите.

Целева група, към която са насочени предоставяните по програмата продукти/услуги
Лицензирани автомобилни превозвачи на пътници и товари.

Предоставяни по програмата продукти/услуги

1. Издаване на разрешително за обслужване на международна автобусна линия за българска фирма;
2. Издаване на разрешително за обслужване международна автобусна линия до територията на Република България за чуждестранна фирма;
3. Издаване на разрешително за обслужване на международна автобусна линия, транзитираща територията на Република България за чуждестранна фирма;
4. Издаване на разрешително за извършване на совалков превоз на пътници;
5. Издаване на разрешително за извършване на случаен превоз на пътници;
6. Издаване на еднократно разрешително за извършване на превоз на товари;
7. Издаване на многократно ЕКМТ/СЕМТ разрешително за превоз на товари;
8. Издаване на лиценз на Общността за международен превоз на пътници и товари;
9. Издаване на лиценз за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България;
10. Издаване на книжка с пътнически ведомости Интербус;
11. Издаване на книжки с пътни формуляри;
12. Утвърждаване на маршрутни разписания.

Дейности за предоставяне на продуктите/услугите по програмата

А. Регулиране достъпа до пазара

- I. Обществени автомобилни превози на пътници в страната.
- II. Международни автомобилни превози на пътници.
- III. Международни автомобилни превози на товари.
- IV. Международно сътрудничество и евроинтеграция.

Б. Регулиране на достъпа до професията

Организационни структури, участващи в програмата

Програмата се изпълнява от ИА “Автомобилна администрация”, дирекция “Автомобилни превози и международна дейност”, отдел “Европейски въпроси и международна дейност”, отдел “Лицензи” и отдел “Автомобилни превози” с отговорник изпълнителния директор.

Отговорност за изпълнението на програмата

Отговорността за изпълнението е на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията – Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация”.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Програма „РЕГУЛИРАНЕ НА ДОСТЪПА ДО ПАЗАРА И ПРОФЕСИЯТА”	Целева стойност						
	Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.

			2010 г.			
1. Издаване на разрешително за обслужване на международна автобусна линия за българска фирма	бр.	88	50	50	70	70
2. Издаване на разрешително за обслужване международна автобусна линия до територията на Република България за чуждестранна фирма	бр.	49	30	30	30	30
3. Издаване на разрешително за обслужване на международна автобусна линия, транзитираща територията на Република България за чуждестранна фирма	бр.	28	40	30	30	30
4. Издаване на разрешително за извършване на совалков превоз на пътници	бр.	115	140	100	100	100
5. Издаване на разрешително за извършване на случаен превоз на пътници	бр.	951	1200	1000	1000	1000
6. Издаване на еднократно разрешително за извършване на превоз на товари	бр.	110 390	115 000	115 000	105 000	105 000
7. Издаване на многократно ЕКМТ/СЕМТ разрешително за превоз на товари	бр.	983	2 700	2 800	2 900	2 900
8. Издаване на лиценз на Общността за международен превоз на пътници и товари	бр.	861	300	1 000	1 000	1 000
9. Издаване на лиценз за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България	бр.	316	200	100	100	100
10. Издаване на книжка с пътнически ведомости Интербус	бр.	357	1 000	700	700	750
11. Издаване на книжки с пътни формуляри	бр.	500	2 200	300	300	350
12. Утвърждаване на маршрутни разписания	бр.	799	500	500	500	500
13. Нормативни актове	бр.	4	2	3	3	3

Информация за наличността и качеството на данните

Данните са прогнозни, базирайки се на факта, че в посочения период предстои преиздаване на голям брой лицензи и разрешителни с изтичаща валидност.

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата

Увеличава се броят на международните автобусни линии и по този начин се постига предлагане на нови услуги, насочени към задоволяване на потребностите на пътниците.

Като резултат от ратифицирането на Спогодбата Интербус и либерализиране на съществена част от случайните превози са отпаднали значителен брой еднократни разрешителни. Това е довело до облекчаване на режима на пътуване и е увеличило броя на извършените туристическите превози.

Републиканската транспортна схема е приведена в по-пълно съответствие с размера, направленията и сезонността в потребностите на населението от пътувания.

Предоставяни по програмата продукти/услуги

1. Актуализиране, развитие и усъвършенстване на републиканската транспортна схема (РТС) с цел доближаване на превозните услуги по място, време и честота до действителните потребности на населението и повишаване ефективността на превозите.

2. Разработване на политиката чрез изготвяне, изменение и допълнение на нормативни актове, регламентиращи реда и условията за осъществяване на обществените автомобилни превози.

3. Разглеждане на заявления за издаване на разрешителни на български превозвачи за откриване на нови или продължаване действието на съществуващи международни автобусни линии, след разглеждане и съгласуване със съответните държави.

4. Разглеждане на заявления за издаване на разрешителни на чуждестранни превозвачи за откриване на нови или продължаване действието на съществуващи международни автобусни линии.

5. Издаване на разрешителни за извършване на совалкови превози на пътници на български превозвачи.

6. Разглеждане на заявления за издаване на еднократни разрешителни за извършване на случайни международни превози на пътници.

7. Обработване на заявления на чуждестранни превозвачи за издаване на разрешителни за транзитно преминаване през територията на Република България по редовни автобусни линии. Издаване на транзитни разрешителни на чуждестранни превозвачи при опериране по редовни автобусни линии.

8. Обработване на заявления и издаване на сертификати за извършване на превози на пътници с автобус за собствена сметка.

9. Разглеждане на заявления за издаване на книжки с пътнически ведомости Интербус.

10. Разглеждане на заявления за издаване на книжки с пътни формуляри.

11. Разглеждане на заявления за предоставяне на еднократни разрешителни на българските превозвачи, извършващи международни автомобилни превози на товари.

12. Разглеждане на заявления за разпределение на ЕКМТ/СЕМТ многократни разрешителни.

13. Провеждане на срещи и участие в работни групи и комисии във връзка с действащите двустранни и многостранни договорености, по които Република България е страна.

14. Участие в многостранни срещи и работни групи и комисии, в това число:

а) заседания на Работната група по сухопътен транспорт към Съвета на ЕС;

б) заседания на Управляващия комитет на Euro Contrôle Route (ECR);

в) пленарни заседания на MIDT (Мониторинг на въвеждането на дигиталните тахографи).

15. Издаване, преиздаване и актуализиране на лицензи на Общността за международни превози на пътници и товари съгласно Наредба № 11 за международен автомобилен превоз на пътници и товари.

16. Издаване, преиздаване и актуализиране на лицензи за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България, съгласно Наредба № 33 от 3 ноември 1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България.

17. Издаване и актуализиране на удостоверения за регистрация за таксиметрови превози съгласно Наредба № 34 от 6 декември 1999 г. за таксиметров превоз на пътници.

18. Обработване на справки за доказване на финансова стабилност на превозвачите съгласно Наредби № 11 от 31 октомври 2002 г. за международен автомобилен превоз на пътници и товари и № 33 от 3 ноември 1999 г. за обществен превоз на пътници и товари на територията на Република България.

19. Откриване на процедури по прекратяване на правата, произтичащи от лицензите, съгласно Наредба № 11 и Наредба № 33.

Важен резултат от дейностите по регулиране на достъпа до професията е привеждане квалификацията на българските транспортни специалисти в съответствие с изискванията на ЕС и постигане на съответствие на качеството на обучение в България с европейските и международни стандарти и практика.

Изпълнението на тези задачи ще доведе до повишаване на конкурентноспособността на българските транспортни субекти и съхраняване, респективно увеличаване на пазарния им дял в Европа и света.

Достъпът до пазара е сложен процес, в който регулаторната функция на държавата играе основна роля.

Достъпът до вътрешния товарен *автомобилен пазар* е напълно либерализиран. За българските превозвачи, извършващи международни превози на товари достъпът се осъществява съобразно режимите, определени в многостранните и двустранни договори, по които Република България е страна.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил. лв.)

№	Програма РЕГУЛИРАНЕ НА ДОСТЪПА ДО ПАЗАРА И ПРОФЕСИЯТА	Отчет	Актуализиран бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза 2012 г.	Разлика к.5-к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7-к.5
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	404,6	396,3	426,4	30,1	401,4	-25,0	401,4	0,0
	Персонал	349,2	307,8	312,8	5,0	312,8	0,0	312,8	0,0
	Издръжка	54,8	88,5	83,6	-4,9	83,6	0,0	83,6	0,0
	Капиталови разходи	0,6	0,0	30,0	30,0	5,0	-25,0	5,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	404,6	396,3	426,4	30,1	401,4	-25,0	401,4	0,0
	Персонал	349,2	307,8	312,8	5,0	312,8	0,0	312,8	0,0
	Издръжка	54,8	88,5	83,6	-4,9	83,6	0,0	83,6	0,0
	Капиталови разходи	0,6	0,0	30,0	30,0	5,0	-25,0	5,0	0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.	1.....				0,0		0,0		0,0
2.	2.....				0,0		0,0		0,0
2.	3.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Общо администрирани разходи (II.+III.):	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Общо разходи по бюджета (I.+II.):	404,6	396,3	426,4	30,1	401,4	-25,0	401,4	0,0
Общо разходи (I.+II.+III.):	404,6	396,3	426,4	30,1	401,4	-25,0	401,4	0,0
Численост на щатния персонал	26,0	26,0	26,0	0,0	26,0	0,0	26,0	0,0
Численост на извънщатния персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Програма “ОБЩОДОСТЪПЕН ТРАНСПОРТ”

1. Субсидии и компенсации в автомобилния транспорт

Цели на програмата

Съществен елемент на регулаторната функция на държавата в транспортния сектор е достъпът до транспортни услуги или задължението за обществени пътнически услуги.

Основна цел на програмата е осигуряване на изпълнението на задълженията за извършване на обществени превозни услуги за постигане на определено равнище на транспортно обслужване и условия за безплатни и с намалени цени пътувания в интерес на обществото.

За да се постигне философията за по-широк достъп на населението до транспортната услуга, е необходимо да се извършва покриване на загубите от превозите на пътници по вътрешноградските и междуселищните превози в слаборазселени планински и гранични райони и компенсиране на превозвачите със стойността на безплатните и по намалени цени пътувания на някои социално слаби групи граждани:

- ветерани от войните и военноинвалиди;
- многодетни майки и инвалиди;
- възрастни граждани – пенсионери;
- учащи се и студенти – редовно обучение;

Това очертава и двата основни инструмента за финансиране с оглед постигане целите на програмата – преки субсидии и компенсации.

Организационни структури, участващи в програмата

Изпълнението на програмата се осъществява на две нива - централна изпълнителна власт в лицето на Министерство на финансите и Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията – Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация”, дирекция “Автомобилни превози и международна дейност”, отдел “Автомобилни превози” и местна власт – общините.

Отговорност за изпълнението на програмата

Всяка година, с постановление на Министерски съвет за изпълнение на Закона за държавния бюджет за съответната година, се определят средства за субсидии за автобусните вътрешноградски

и междуселищни пътнически превози в слабораселените планински и гранични райони, както и средства за компенсиране стойността на безплатните и по намалени цени пътувания с автомобилен транспорт на някои категории граждани, регламентирани със закон или акт на Министерския съвет.

След обнародване на постановлението се извършва разпределение на предвидените в републикански бюджет средства за субсидии и компенсации, при осъществяване на регулаторните правомощия на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация”.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, съгласувано с Министерство на финансите и Министерство на регионалното развитие и благоустройството, разпределя по общини субсидиите за вътрешноградски и междуселищни пътнически превози в слабораселените планински и гранични райони.

Средствата за компенсация се разпределят по общини от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията – Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация”, съгласувано с Министерство на финансите по категории правоимащи, съобразно броя на лицата, ползващи преференции, подлежащи на компенсиране, категорията на общината, равнището на превозната цена, като се ползва отчетна информация от Национален осигурителен институт, Национален статистически институт и съответните компетентни министерства – Министерство на образованието и науката и Министерство на отбраната.

На база извършеното разпределение за субсидиите и компенсациите, Министерство на финансите превежда тримесечно на общините средства за компенсации и средства за субсидии.

Общините предоставят горните суми на превозвачите по ред и условия, съгласно Наредба № 3 от 2005 г. на Министерство на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за субсидиране на превоза на пътниците по нерентабилни автобусни линии във вътрешноградския транспорт и транспорта в планински и други райони, изм. ДВ, бр. 9 от 02.02.2010 г.

Средствата за компенсиране се разпределят съгласно Наредба № 2 от 2006 г. на Министерство на финансите за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативните актове за определени категории пътници, утвърдена от министъра на финансите и съгласувана с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, изм. ДВ, бр. 9 от 02.02.2010 г.

Предвидените средства за тригодишната прогноза са редуцирани и съобразени с равнището на БВП.

За постигане на съпоставимост от разчетите за 2010 г., 2011 г., 2012 г. и 2013 г., средствата за финансиране на безплатния превоз на учениците до 16 годишна възраст по чл. 26 от ЗНП са извадени от отчета за 2009 г. Това се налага от обстоятелството, че тази дейност премина към Министерство на образованието и науката, считано от 2010 г.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Програма „ОБЩОДОСТЪПЕН ТРАНСПОРТ”	Целева стойност					
	Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Брой на правоимащите граждани с преференциални пътувания	бр.	2 724 512	2 705 089	2 685 053	2 666 761	2 665 770
2. Средства за компенсация	хил. лв.	51 635	52 500	52 500	60 000	63 500

3. Част на покриване от редовната тарифа на картата	%	65	66	66	66	67
4. Част на общия брой курсове обявени за превоз на трудноподвижни лица	%	35	35	35	35	35
5. Субсидии	хил. лв.	12 800	14 000	14 000	16 000	17 000
6. Покриване на загуби със субсидии общо:	%	43,0	47,1	47,1	53,8	57,2
в т. ч.						
градски превози	%	41,5	44,1	44,1	50,6	53,7
междуселищни превози	%	53,9	67,7	67,7	76,3	81,1

Външни фактори, които могат да оказват въздействие върху постигането на целите на програмата

Не са идентифицирани такива. Фактори.

Информация за наличността и качеството на данните

Средствата за субсидии се разчитат на база предоставени от общините справки на финансовите резултати за предходната година от губещите пътнически превози и предложения за субсидия пробег.

Размерът на компенсациите се изчислява на база необходимите средства за доплащане на разликата до цената по действащата тарифа или до размера на намалението, в зависимост от вида на превоза – вътрешноградски или междуселищен и от категорията на правоимащите, съобразно броя на лицата, ползващи преференции, подлежащи на компенсиране, категорията на общината, равнището на превозната цена. Данните, които се ползват по отношение на бройките са отчетна информация от НОИ, НСИ, Министерство на образованието и науката, Министерство на отбраната, а по отношение категорията на общините, от Министерство на регионалното развитие и благоустройството.

Общините предоставят средствата за субсидии на превозвачите само при доказана финансова загуба от вътрешноградски пътнически превози и междуселищните пътнически превози в слаборазселените планински и гранични райони, а за компенсациите - срещу опис-сметка за фактически извършените транспортни услуги за безплатните и по намалени цени пътувания с автомобилен транспорт.

Предоставяни по програмата продукти/услуги

Продукт/услуга – превоз на пътници безплатно и по намалени цени, предоставени от държавата с нормативни актове.

Показател за полза от услугата:

Количествен:

- *Покриван* с предоставената субсидия *процент от загубата* на губещите превози;
- *Покриван* с предоставената компенсация *процент от редовната тарифа* на стойността на картите за безплатно пътуване.

Програмата създава условия за безплатен и по намалени цени превоз на около 2,7 млн. души от населението, в т.ч. социално слаби групи граждани и трудноподвижни лица.

Съгласно чл. 18 от Наредба № 2 от 15.03.2002 г. на МТС (изм. ДВ, бр. 32 от 2003 г.) “Общинските съвети определят линиите и курсовете, които ще бъдат обявени за изпълнение с автобуси за превоз

на трудноподвижни лица при спазване на следните нормативи за относителния дял на курсовете, изпълнявани с такива автобуси”:

- Нормативът за градски и междуселищни линии е 35% от общия брой курсове, обявени за превоз на трудноподвижни лица;
- В градовете с население над 100 хил. жители се определят най-малко по една основна и по една допълнителна линия, превозите по които се изпълняват изцяло с автобуси за превоз на трудноподвижни лица (изм. ДВ, бр. 32 от 2003 г.) “Общият брой на автобусите за превоз на трудноподвижни лица при изпълнение на курсовете по линиите е най-малко 10% от всички автобуси за превоз по основните и допълнителни линии”.

Показател за полза/ефект:

- Наличие на социален ефект

Осигуряването на преференции за пътуване в общественя транспорт е елемент на провежданата социална политика, в който са обхванати около 40 на сто от населението на страната. С предоставянето на средства за компенсация на превозвачите, се осигурява по-голям достъп до транспортната услуга и интегриране в обществото на гореизброените слоеве от населението.

- Решават се социални проблеми и се предотвратява регионална изолация;
- Чрез общодостъпен транспорт ценови облекчения получават около 2,7 млн. души от населението на страната, предимно социално слаби граждани

Продукт/ услуга

Разработени са две актуализации на наредби:

- Наредба № 2 за условията и реда за предоставяне на средства за компенсиране на намалените приходи от прилагането на цени за пътуване по автомобилния транспорт, предвидени в нормативни актове за определени категории пътници (обн. ДВ, бр. 32 от 18.04.2006 г., изм. ДВ, бр. 29 от 06.04.2007 г.; изм. ДВ, бр. 27 от 11.03.2008 г.; изм. ДВ, бр. 51 от 07.07.2009 г., изм. ДВ, бр. 9 от 02.02.2010 г.);
- Наредба № 3 за условията и реда за предоставяне на субсидии за вътрешноградските и междуселищните пътнически превози в слабонаселените планински и гранични райони в страната (обн. ДВ, бр. 92 от 14.11.2006 г.; изм. ДВ, бр. 32 от 25.03.2008 г.; изм. ДВ, бр. 37 от 19.05.2009 г., изм. ДВ, бр. 9 от 02.02.2010 г.).

Наредбите се актуализират ежегодно на база Постановление за изпълнение на бюджета за съответната година. Наредбите се допълват в зависимост от промените в нормативната база и с цел усъвършенстване на механизмите за разпределение.

Показател за полза от услугата:

Качествен:

- Постигане равнопоставеност и прозрачност при разпределението на субсидиите и компенсациите между българските превозвачи.

2. Субсидии и компенсация в железопътния транспорт

Нормативно основание за отпускане на средства от държавния бюджет:

1. План за реструктуриране и финансово стабилизиране на „БДЖ” ЕАД за периода 2010-2014 г.

2. Сключеният договор между „БДЖ-Пътнически превози” ЕООД и Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията от 25 юни 2009 г. за изпълнение на обществения превоз на пътници с бързи (междурегионални) и пътнически (крайградски и регионални) влакове.

Договорът е сключен след провеждане на открита процедура за избор на превозвач за извършване на обществени услуги при минимална цена на услугата и е одобрен с Решение № 486 от 22 юни 2009 г.

В съответствие с нормативните документи и подписаният договор “БДЖ-Пътнически превози” ЕООД има задължението да осигури обществени услуги за пътнически превоз от общ интерес, които даден превозвач, ако отчиташе само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел до същата степен или при същите условия без възнаграждение. Елементи на тези задължения са "Задължението за превоз", с което превозвача «приема да извършва всички превози на пътници при определени превозни цени и условия за превоз» и "Тарифното задължение", с което превозвачът се задължава «да прилага цени, които са в разрез с търговския му интерес, но са определени или установени от компетентните органи, по съответния ред, съгласно действащото законодателство».

Железопътният превозвач е длъжен да извършва превоза на пътници с бързи и пътнически влакове по всички линии от републиканската жп мрежа, съгласно разписанията и изискванията за продължителност, периодичност и капацитет на превозите, посочени в Приложение към Договора.

Допълнително с Постановление № 295 на МС от 20.12.2001 г. са определени групите пътници, ползващи право на безплатни и с намалени цени пътувания при превоз с железопътен транспорт, и за определяне размера на намалението, за което превозвача получава компенсация от държавата.

Финансовата тежест, произтичаща от икономическата неизгода за превозвача се компенсира от държавата, която чрез Министерство на финансите предоставя бюджетни средства под формата на компенсация за изпълнение на задължението за превоз и компенсация за изпълнение на тарифното задължение.

Размерът на компенсациите за превоз се определя като разлика между разходите, разпределени към тази част от дейността на превозвача, която е засегната от задължението за обществена услуга, и съответните приходи от нея. Компенсацията за изпълнение на тарифно задължение включва компенсацията за безплатни и по намалени цени за пътувания в страната, изплащана на превозвача и се предоставя в зависимост от действително извършените услуги, предмет на сключения договор, след представяне на документи, доказващи извършената превозна услуга.

(хил. лв.)

“БДЖ” ЕАД	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Субсидии за пътнически превози	190 435	170 000	237 829
Компенсации за някои категории пътници	22 000	22 000	23 000

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил. лв.)

№	Програма ОБЩОДОСТЪПЕН ТРАНСПОРТ	Отчет	Актуализир ан бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза 2012 г.	Разлика к.5-к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7-к.5

		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Издръжка	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Капиталови разходи	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.									
1	1.....				0,0		0,0		0,0
2.									
2	2.....				0,0		0,0		0,0
2.									
3	3.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	380 018,0	397 500,0	385 500,0	-12 000,0	477 348,0	91 848,0	510 329,0	32 981,0
	1. Субсидии и компенсации по ЦБ	380 018,0	397 500,0	385 500,0	-12 000,0	477 348,0	91 848,0	510 329,0	32 981,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	380 018,0	397 500,0	385 500,0	-12 000,0	477 348,0	91 848,0	510 329,0	32 981,0
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо разходи (I.+II.+III.):	380 018,0	397 500,0	385 500,0	-12 000,0	477 348,0	91 848,0	510 329,0	32 981,0
	Численост на щатния персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Численост на извънщатния персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Програма „КОНТРОЛ И ОСИГУРЯВАНЕ НА СТАНДАРТИ ВЪВ ВСИЧКИ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ”

✚ Подпрограма 1 “КОНТРОЛ И ОСИГУРЯВАНЕ НА СТАНДАРТИ В АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ”

Дейността на Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация” в областта на стандартизацията е насочена към повишаване на качеството на прилагане на стандартите и унифициране на подхода при:

- одобряване на типа на непрекъснато увеличаващото се разнообразие от пътни превозни средства (ППС);
- периодични прегледи за проверка на техническата изправност на ППС;
- одобряване на ППС за превоз на определени опасни товари по шосе;
- идентификация на ППС във връзка с тяхната екологична принадлежност, безопасност и сигурност при превозите;
- използване на дигитален тахограф, който е от изключителна важност за подобряване на пътната безопасност и гарантиране на лоялната конкуренция в автомобилния транспорт;
- повишаване качеството на изпитите за проверка на знанията и уменията на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС; на водачи, извършващи превоз на опасни товари, и на консултанти по безопасността при превоза на опасни товари; на ръководители на транспортната дейност за автомобилен превоз на пътници/товари, повишаване професионалната квалификация на водачите.

Бързото развитие и конкретизиране на стандартите за автомобилна безопасност и екологосъобразност в световен мащаб, изисква създаването на възможност за непрекъснато актуализиране на вътрешните правила и норми, включително и технически, повишаване конкурентноспособността на българския автомобилния транспорт, съхраняване и повишаване на пазарния му дял в Европа и света.

Цели на подпрограмата

- Безопасна и екологосъобразна транспортна система.
- Повишаване качеството на техническото оборудване, използвано при извършване на проверки и усъвършенстване на професионалните умения на инспекторите от агенцията.

Целева група, към която са насочени предоставяните по подпрограмата продукти/услуги

- Водачите на моторни превозни средства;
- Юридически лица, осъществяващи обществен транспорт.

Предоставяни по подпрограмата продукти/услуги

- ❖ Предотвратяване на вредното въздействие върху околната среда при превоз от опасни товари (химически вещества и препарати) по шосе (произтича от задължението на Република България, като страна по Спогодба ADR за превоз на опасни товари по шосе).

- Осигуряване на безопасност при превозите във връзка с опазване здравето и живота на хората, както и предотвратяване на материални щети;
- ❖ Предотвратяване на пътно-транспортните произшествия, повишаване на активната и пасивна безопасност на превозните средства в експлоатация, подобряване на условията за движение, намаляване на аварийност, намаляване на шума и замърсяване на околната среда;
 - ❖ Въвеждане в българското законодателство изискванията на Европейския съюз (Директиви, стандарти и Правила на ИКЕ – ООН) в областта на автомобилния транспорт с цел повишаване на активната и пасивна безопасност на ППС, намаляване на шума и замърсяванията на околната среда в резултат на вредните емисии от отработените газове от автомобилите, повишаване чистотата на атмосферния въздух;
 - ❖ Оптимална сигурност, безопасност и екологичност при извършване на товарни превози (произтича от задължението на Република България, като страна по Резолюция ITF/TMB/TR(2008)12;
 - ❖ Повишаване сигурността на хората. С одобрението на нов тип превозни средство се гарантира безопасност, сигурност, намаляване на пътно-транспортни произшествия, ограничено вредно въздействие на емисиите отработени газове на МПС върху човешкото здраве и околната среда;
 - ❖ Използване на дигитални тахографи - допринасят за повишаване на ефективността на контрола върху спазване на разпоредбите за работно време, прекъсвания, почивки;
 - ❖ Завишени изисквания към лицата, извършващи технически прегледи. Това налага по-сериозен, професионален подбор на тези лица, свързан със знанията, уменията и техните възможности за обективна оценка за техническото състояние на автомобила;
 - ❖ Запазване на правото на дейност, при наложили се промени в обстоятелствата;
 - ❖ Повишаване конкурентноспособността на българския автомобилния транспорт, съхраняване и повишаване на пазарния му дял в Европа и света;
 - ❖ Повишаване качеството на изпитите за проверка на знанията и уменията на: кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство; водачи, извършващи превоз на опасни товари; консултанти по безопасността при превоз на опасни товари; ръководители на транспортна дейност за автомобилен превоз на пътници и товари;
 - ❖ Повишаване на нивото на професионална компетентност и осигуряване на условия квалификацията на българските превозвачи да е в съответствие с изискванията на Европейския Съюз,

Организационни структури, участващи в подпрограмата

Дейностите по програмата се изпълняват от 26 експерти в Дирекция “Пътни превозни средства и водачи” - отдел “Технически норми и изисквания”, отдел “Технически прегледи”, отдел “Системи за дигитални тахографи”, отдел “Професионална компетентност и водачи”, както и Главна дирекция “КД-ДАИ” и 27 областни отдела “КД-ДАИ”

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Подпрограма 1	Мерна единица	Целева стойност				
		Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Издадени удостоверения за одобрение на ППС, превозващи определени опасни товари	брой	1 054	500	500	500	500
2 Издадени разрешения на пунктове за извършване на периодични проверки за	брой	229	60	65	150	60

техническата изправност на пътни превозни средства						
3. Създадени проекти на нормативни актове, въвеждащи изискванията на европейското право в областта на автомобилния транспорт	брой		5	10	15	20
4. Издадени сертификати за годност на ППС - образец приложение 6 от Резолюция ITF/TMB/TR(2008)12	брой	2 242	2 000	2 000	2 000	2 000
5. Издадени сертификати за одобряване типа на нови моторни превозни средства и техните ремаркета	брой	0	6	8	12	12
6. Промяна в списъка на издаденото разрешение на пункт за извършване на периодични проверки за техническата изправност на пътни превозни средства	брой	264	280	300	330	330
7. Промяна на обстоятелствата на издаденото разрешение на пункт за извършване на периодични проверки за техническата изправност на пътни превозни средства	брой	57	60	65	75	75
8. Издадени карти за дигитални тахографи	брой	10 562	10 000	11 000	15 000	15 000
9. Издаване на удостоверения за индивидуално одобряване на нови превозни средства	брой	0	2 000	2 000	2 000	2 000
10. Извършване на регистрация на лица, които организират курсове за обучение на водачи за придобиване на карта за квалификация на водача	брой		10	10	10	12
11. Издаване на удостоверения и карта за квалификация на водача	брой		2 000	2 500	2 500	2 000
12. Издаване на сертификат за водач на моторно превозно средство	брой		10	10	10	12
13. Издаване на разрешения за обучение на водачи за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство	брой		200	200	200	200
14. Провеждане на теоретични изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство	брой		20 000	20 000	20 000	20 000
15. Провеждане на практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство	брой		20 000	20 000	20 000	20 000
16. Провеждане на изследвания за психологическа годност	брой		32 000	0	0	0
17. Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на удостоверение за професионална компетентност на ръководители на транспортна дейност	брой		2 000	2 000	2 000	2 000
18. Издаване на разрешения за обучение на водачи на МПС за превоз на опасни товари и/или консултанти по безопасността при превоз на опасни товари	брой		10	10	10	15
19. Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на удостоверение за консултант по безопасността при превоз на опасни товари	брой		200	150	150	150
20. Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на свидетелство за водач на МПС за превоз на опасни товари	брой		7 000	7 000	7 000	7 000
21. Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил	брой		5 000	5 000	3 000	3 000
22. Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на удостоверение за професионална компетентност на ръководител на таксиметрова дейност	брой		500	500	300	300
23. Определяне на технически служби за извършване на изпитвания и проверки във връзка с одобряването на типа и индивидуалното одобрение на ППС	брой		5	2	2	2
24. Проверки на пътя и в предприятията, извършващи обществен превоз на пътници и товари	брой	345 675	365 600	370 200	371 200	372 200

Информация за наличността и качеството на данните

Всеки месец се изготвят справки за извършените проверки на пътя и в предприятията. Данните се предоставят от информационните системи на Изпълнителна агенция “Автомобилна администрация”.

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на подпрограмата

Фактори свързани с международните икономически и финансови пазари – инфлация, дефлация и др.

Предоставяни по подпрограмата продукти/услуги

1. Издадени удостоверения за одобрение на ППС, превозващи определени опасни товари
- 2 Издадени разрешения на пунктове за извършване на периодични проверки за техническата изправност на пътни превозни средства
3. Създадени проекти на нормативни актове, въвеждащи изискванията не европейското право в областта на автомобилния транспорт
4. Издадени сертификати за годност на ППС - образец приложение 6 от Резолюция ITF/TMB/TR(2008)12
5. Издадени сертификати за одобряване типа на нови моторни превозни средства и техните ремаркета
6. Промяна в списъка на издаденото разрешение на пункт за извършване на периодични проверки за техническата изправност на пътни превозни средства
7. Промяна на обстоятелствата на издаденото разрешение на пункт за извършване на периодични проверки за техническата изправност на пътни превозни средства
8. Издадени карти за дигитални тахографи
9. Издаване на удостоверения за индивидуално одобряване на нови превозни средства
- 10.Извършване на регистрация на лица, които организират курсове за обучение на водачи за придобиване на карта за квалификация на водача
11. Издаване на удостоверения и карта за квалификация на водача
12. Издаване на сертификат за водач на моторно превозно средство
13. Издаване на разрешения за обучение на водачи за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство
14. Провеждане на теоретични изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство
- 15.Провеждане на практически изпити за придобиване на правоспособност за управление на моторно превозно средство
- 16.Провеждане на изследвания за психологическа годност
- 17.Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на удостоверение за професионална компетентност на ръководители на транспортна дейност
- 18.Издаване на разрешения за обучение на водачи на МПС за превоз на опасни товари и/или консултанти по безопасността при превоз на опасни товари
- 19.Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на удостоверение за консултант по безопасността при превоз на опасни товари
- 20.Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на свидетелство за водач на МПС за превоз на опасни товари
- 21.Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на удостоверение за водач на лек таксиметров автомобил
- 22.Провеждане на изпити на кандидати за придобиване на удостоверение за професионална компетентност на ръководител на таксиметрова дейност
23. Определяне на технически служби за извършване на изпитвания и проверки във връзка с одобряването на типа и индивидуалното одобрение на ППС
24. Проверки на пътя и в предприятията, извършващи обществен превоз на пътници и товари

Подпрограма 2 “КОНТРОЛ И ОСИГУРЯВАНЕ НА СТАНДАРТИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ”

Цели на подпрограмата

Подобряване на безопасността, сигурността и екологосъобразността в железопътния транспорт.

Изпълнението на програмата ще осигури:

- Гарантиране на качеството на железопътните превози и защита на интересите на клиентите;
- Уеднаквяване на техническите стандарти и въвеждане на единни правила за безопасност;
- Постигане на високо ниво на безопасност на превозите в железопътния транспорт;
- Намаляване на негативното влияние на транспорта върху околната среда чрез въвеждане на съвременни технологии;
- Оперативна съвместимост на железопътния транспорт;
- Интеграция с единната железопътна мрежа на Европа.

Организационни структури, участващи в подпрограмата

Изпълнителна агенция "Железопътна администрация"

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Отговорност за изпълнението на програмата носи ИА „Железопътна администрация“ под ръководството на изпълнителния директор и ресорния заместник-министър.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Подпрограма 2					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Показател (наименование) Контролни проверки върху състоянието и експлоатацията на железопътната инфраструктура, техническото състояние на подвижния железопътен състав и работата на работници и служители във връзка с безопасността на превозите на пътници и товари	Брой	924	224	224	224	224
2. Показател (наименование) Проведени проверовъчни изпити на работници и служители от експлоатационния персонал на НК ЖИ и превозвачите за проверка на познанията им върху наредбите, регламентиращи правилата за безопасност на превозите	Брой	961	15269	15269	15269	15269
3. Показател (наименование) Проведени изпити за правоспособност на работници и служители от персонала на НК ЖИ и жп превозвачите.	Брой	1202	431	431	431	431
4. Показател (наименование) Заседания на Комисиите за анализ на произшествия в железопътния транспорт	Брой	155	964	964	964	964
5. Показател (наименование) Извършени проверки за употреба на алкохол или други упойващи вещества.	Брой	49	654	654	654	654
6. Показател (наименование) Издадени наказателни		122	52	52	52	52

постановления за нарушения по ЗЖТ.	Брой					
7. Показател (наименование) Участие в специализирани работни групи в Европейската железопътна агенция на Националните органи за безопасност, Регистър на подвижния състав, както и в Комитет по оперативна съвместимост и безопасност към Европейската комисия.	Брой	8	8	8	8	8
8. Показател (наименование) Участие в Управляващи комитети по проекти за следните жп линии: Видин-София, Мездра-Горна Оряховица, Пловдив-Бургас, Пловдив-Свиленград, София-Пловдив, София-Драгоман, София-Радомир, Русе-Варна, Моста над река Дунав "Видин-Калафат", в проект за изготвяна на Общ генерален план за транспорта, Карнобат – Бургас- оптика и Карнобат – Бургас – гарови централизации.	Брой	12	13	13	13	13
9. Показател (наименование) Сертификати за безопасност на предприятията „Булмаркет ДМ” АД, част А – BG1120090001, част Б - BG1220090001 от 30.03.2009 г., ЛСД, част Б - BG1220090004 от 27.07.2009г., „РК-Австрия” – част Б - BG1220090005 от 27.07.2009 г., „Унитранском” – част А- BG1120090002, част Б - BG1220090002 от 01.07.2009 г., „Газтрейд” – част А-BG1120090003, част Б - BG1220090003 от 01.07.2009 г.	Брой	5	2	2	2	2
10. Показател (наименование) Удостоверения за консултанти по сигурността при превозите на опасни товари	Брой	42	12	12	12	12
11. Показател (наименование) Предписания за подвижния железопътен състав – осигуряване на безопасност и спиране от достъп до железопътната инфраструктура на возила без сертификат за безопасност		5	7	7	7	7

Предоставяни по подпрограмата продукти/услуги

- ❖ *Разработване на политика за осигуряване на стандарти за безопасност и екологосъобразност в железопътния транспорт*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Продължаваща хармонизация на законодателството в тази област, чрез въвеждане на европейските стандарти за безопасност и екологосъобразност;

- Сертифициране на жп превозвачи по отношение изградена система за управление на безопасността в структурите им;
 - Внедряване на европейски технически изисквания за постигане на оперативна съвместимост на националната жп система с европейската;
 - Управление на дейностите по метрологията, стандартизацията и безразрушителния контрол в жп транспорт;
 - Съгласуване на длъжности в жп транспорт, свързани с безопасността на превозите;
- ❖ *Контрол за осигуряване на безопасност и екологосъобразност в жп транспорт*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Контролна дейност върху функционирането и техническата експлоатация на жп транспорт;
 - Контрол на строителните и ремонтни дейности на обекти от жп инфраструктура;
 - Контрол на техническата експлоатация на подвижния жп състав по отношение на безопасността на превозите на пътници и товари;
 - Контрол на работата на персонала на НК „Железопътна инфраструктура” и превозвачите, свързана с безопасността на превозите и техническата експлоатация;
 - Контрол за спазване на графика за движение на влаковете с цел осигуряване на надеждност и безопасност на превозите.
- ❖ *Провеждане на изпити на работещи в жп транспорт*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Провеждане на периодични изпити на персонала от жп транспорт за правилата за безопасност и техническа експлоатация.

✚ Подпрограма 3 “КОНТРОЛ И ОСИГУРЯВАНЕ НА СТАНДАРТИ ВЪВ ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ”

Цел на подпрограмата

Постигане и поддържане на висока степен на безопасност и сигурност в съответствие с международните стандарти във въздушния транспорт.

Организационни структури, участващи в подпрограмата

Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” (ГД “ГВА”) със следните дирекции: “Авиационна безопасност”; “Летища, авиационна сигурност и управление на въздушното движение”; “Администрация” и летищните администрации по места.

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Програмата се реализира от ГД “ГВА” под ръководството на ресорния заместник-министър.

Изпълнението на програмата е в отговорностите на главен директор на ГД „ГВА”, директорите на дирекции в ГД „ГВА” и директорите на летищата за гражданско въздухоплаване.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ
Подпрограма 3

Показатели за изпълнение	Мерна единица	Целева стойност					
		Отчет 2009 г.	Закон 2010 г.	Актуализиран бюджет 2010г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012г.	Прогноза 2013г.
1. Брой проведени комплексни проверки	Бр.	767	717	236	236	236	236
2. Брой курсове за повишаване на квалификацията	Бр.	25	20	25	25	25	25
3. Брой издадени удостоверения по нормативни актове	Бр.	6 799	6 000				

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на подпрограмата:

Програмата не се влияе от външни фактори за постигане на целите си.

Информация за наличността и качеството на данните

Основната информация е от въведените в ГД ГВА регистри.

Предоставяни по подпрограмата продукти/услуги

- ❖ *Разработване на политика за осигуряване на стандарти за безопасност и екологосъобразност във въздушния транспорт*
- ❖ *Сертифициране*
- ❖ *Контрол във въздушния транспорт*

 **Подпрограма 4 “КОНТРОЛ И ОСИГУРЯВАНЕ НА СТАНДАРТИ ВЪВ ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ”**

Цели на подпрограмата

- повишаване на безопасността във водния транспорт чрез въвеждането и ефективното прилагане на европейските норми и стандарти;
- обезпечаване сигурността на водния транспорт;
- внедряване на осигурителни, телекомуникационни и информационни технологии в транспорта и повишаване качеството на транспортните услуги;
- постигане на високо ниво на годност на пристанищната инфраструктура и на пристанищните съоръжения за експлоатация, на сигурност на пристанищата, безопасност и екологосъобразност при експлоатацията им.

Дейности по подпрограмата:

❖ Квалификация на морските лица

Стандартите за квалификация на морските лица са определени в нормативни документи на Международната морска организация (ИМО), на Европейския съюз, Икономическата комисия за Европа на ООН (ИКЕ на ООН) и в националното законодателство (КТК, Наредба №6 на министъра на транспорта и съобщенията за компетентност на морските лица в Р. България и др.). Обучението на морските лица се извършва от средни и висши учебни заведения и специализирани центрове за професионална подготовка и преподавателство. ИАМА контролира спазването на нормативните изисквания и стандартите по отношение на учебните програми, материалната база на учебните заведения и специализираните центрове, квалификацията на преподавателите и изпитващите, съответствието на учебния процес с учебната документация. ИАМА разработва стандарти и програми за провеждане на изпити за правоспособност, организира и провежда изпитните сесии.

За поддържането на тези стандарти ИАМА ще работи по разработването и актуализацията на националните нормативни документи в областта, ще поддържа и прилага сертифицирана по международния стандарт БДС EN ISO 9001:2008 система за управление на качеството и ще участва в работата на специализираните международни организации.

❖ Регистрация и освидетелстване на морските лица

ИАМА поддържа единен регистър на всички морски лица в Р. България, съобразно изискванията на международното и национално законодателство. Регистърът се поддържа на хартиен и електронен носител. В рамките на своята компетентност ИАМА издава всички необходими документи на морските лица, осъществява сътрудничество с чужди администрации и извършва проверки във връзка с взаимното признаване на свидетелства за правоспособност.

❖ Преглед, освидетелстване и регистрация на корабите и корабоприетелите

Стандартите и изискванията към корабоприетелите, корабите, машините, механизмите и оборудването са определени в нормативни документи на Международната морска организация (ИМО), на Европейския съюз и в националното законодателство. ИАМА контролира спазването на нормативните изисквания и стандартите чрез прегледи и последващо освидетелстване на корабите, механизмите и оборудването им, както и чрез извънредни проверки (контрол на държавата на знамето). Международното законодателство предвижда възможността администрацията да делегира извършването на прегледи на т.н. признати организации. В тези случаи администрацията упражнява контрол върху изпълнението на делегираните функции, чрез наблюдение на признатите организации и извършва контролни проверки на корабите.

ИАМА поддържа единен регистър на корабите под българско знаме и издава актове за националност и позволителни за плаване. Регистърът се поддържа и в електронен вид. В регистъра

подлежат на вписване всички финансови и други тежести, учредени върху плавателните съдове, промени в статута и др., за което ИАМА издава удостоверения.

❖ Държавен пристанищен контрол и входящо-изходяща контрола

Държавният пристанищен контрол е регламентиран в международни, европейски и национални нормативни документи. Целта на този вид контрол е да гарантира спазването на международните стандарти и изисквания за безопасност, безопасно управление и опазване на околната среда от страна на чуждите кораби, посещаващи българските пристанища за обществен транспорт.

❖ Контрол и опазване на морската среда

Този вид контрол е регламентиран в международни, европейски и национални нормативни документи. Целта му е да се гарантира спазването на международните стандарти и изисквания за опазване на околната среда от кораби, намиращи се в българските пристанища за обществен транспорт и териториалните води. В тази връзка специализираните звена във Варна и Бургас извършват текущ контрол на корабите, наблюдение на акваториите на пристанищата и териториалното море за несанкционирано замърсяване от кораби и контрол по предаването на отпадъци от корабоплавателна дейност и корабни товари в пристанищата за обществен транспорт. При констатация на нарушения регионалните дирекции събират доказателства, включително проботбор и сравнителен анализ на нефтоводни смеси. Опазването на морската среда от замърсяване е от висок приоритет за Европейският съюз и дейността на ИА „Морска администрация” в тази област е обект на постоянно наблюдение.

❖ Контрол на товарните операции

Този вид контрол е регламентиран в международни, европейски и национални нормативни документи. Целта е да се осигури безопасността и опазването на морската среда от замърсяване при извършване на товаро-разтоварна дейност в пристанищата за обществен транспорт и при плаване. В тази връзка регионалните дирекции на ИА „Морска администрация” осъществяват текущ контрол на товарните операции, проверка и заверяване на товарните планове, а при поискване от корабоприетателя изготвят товарни планове. Регионалните дирекции на ИАМА съхраняват информация за корабите, превозващи опасни товари, подходящи или отплаващи от българските пристанища за обществен транспорт с цел използването ѝ при оказване на помощ или отстраняване на последствията от произшествия.

❖ Контрол на корабоплаването по корабоплавателния път (река)

Тази дейност включва контрол на транзитния трафик на кораби, на навигационната обстановка и спазването на границите на полигоните за добив на инертни материали.

❖ Прегледи на експлоатационната годност на пристанищата, издаване/преиздаване УЕГ, задължителни предписания и препоръки

В изпълнение на правомощията на агенцията се извършват прегледи на експлоатационната годност на пристанищата. На тяхна база се правят задължителни предписания и препоръки, които са основание за предприемане на адекватни мерки по поддържането и модернизирането на пристанищната инфраструктура с цел осигуряване преди всичко на безопасността, сигурността и екологосъобразността в пристанищата. Издават се удостоверения за експлоатационна годност на обектите, съответстващи на изискванията. По тази дейност се извършват още текущи прегледи на експлоатационната годност, съгласуване на технологични карти за типови технологични процеси. Водят се регистри на квалифицираната работна сила в пристанищата и терминалите.

❖ Извършване прегледи на техническото състояние на съоръженията с повишена опасност (СПО)

Извършват се прегледи на съоръженията с повишена опасност от инспекторите на агенцията съгласно годишни планове за цялостната дейност по техническия надзор на съоръженията с повишена степен на опасност (СПО). Плановете са утвърдени от дирекция „Безопасност, технически надзор и здравословни условия на труд“ на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Дейностите по държавен технически надзор се извършват в съответствие с методически указания на МТИТС.

❖ Поддържане и актуализиране на държавните пристанищни регистри

Извършва се редовна и своевременна актуализация и внасяне на корекции в Регистъра на пристанищата и Регистъра на пристанищните оператори.

❖ Статистика на дейността на морските и речните пристанища

В съответствие с Наредба 919/2000 се събира, обработва и предава статистическа информация за ЕВРОСТАТ, за Националния статистически институт, за Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и други потребители. Задачата е включена в Националната програма за статистически изследвания на НСИ.

В Националната статистическа информационната система за дейността на морските и речните пристанища на Р. България са включени 100% от регистрираните и действащите оператори на пристанищни дейности. Програмния продукт е инсталиран на 32 операторски работни места, в четирите ДМА и в централното управление на ИАМА в София.

❖ Осигуряване на съответствието на морските пристанища на Р. България, обслужващи кораби от международно плаване с изискванията на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения

Основните дейности, които се извършват съгласно разпоредбите на Наредба №53 са :

- извършване на оценки на сигурността на пристанищата (чл. 51, ал. 3);
- изготвяне на планове за сигурност на пристанищата (чл. 54, ал. 2);
- издаване на удостоверения за съответствие на пристанищата (чл. 84а, ал. 1);
- провеждане на учения на лицата отговорни за сигурността на пристанището (чл. 68, ал.1);
- извършване на заверки на удостоверенията за съответствие за потвърждаване на тяхната валидност (чл. 84б, ал. 3 и 4).

❖ Създаване на условия за екологосъобразност при експлоатацията на пристанищата на Р. България

По тази дейност се разработват и утвърждават плановете за приемане и обработване на отпадъци – резултат от корабоплавателна дейност и остатъци от корабни товари, в съответствие с ЗМПВВПРБ, Наредба 9 за изискванията за експлоатационна годност на пристанищата и Директива 2000/59/ЕО.

❖ Извършване на съгласувателни процедури по изграждане на нови и съгласуване на съществуващи пристанища (съгл. чл. 112б-112д на ЗМПВВПРБ)

По тази дейност се разработват становища по представени за разглеждане инвестиционни инициативи и проекти.

Организационни структури, участващи в подпрограмата

В изпълнение на програмата участват всички дирекции на ИАМА.

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Отговорността за изпълнение на програмата е на изпълнителния директор и директорите на дирекции.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Подпрограма 4					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Прегледани морски кораби	Брой	3560	2750	2800	2840	2845
2. Издадени/заверени документи на морски кораби	Брой	2776	3680	3750	3780	3790
3. Прегледани кораби по р. Дунав	Брой	1632	1980	2100	2120	2130
4. Издадени/заверени документи на кораби по р. Дунав	Брой	5413	8650	8800	8850	8900
5. Издадени актове за националност	Брой	80	130	140	140	150
6. Изпитани лица за придобиване на правоспособност	Брой	4044	4550	4600	4700	4700
7. Издадени/преиздадени свидетелства за правоспособност и потвърждения на свидетелства за правоспособност на морски лица	Брой	21491	29100	29800	29900	30100
8. Издадени моряшки паспорти	Брой	8860	6550	3300	3320	3330
9. Издадени моряшки/служебни книжки	Брой	438	485	510	520	530
10. Извършени проверки по линия на държавния пристанищен контрол на кораби, посещаващи българските пристанища	Брой	537	600	1200	1250	1300
11. Проверки на кораби по МАРПОЛ	Брой	914	895	960	980	990
12. Проверки на чистотата на водите в акваториите, пристанищата и вътрешните водни пътища	Брой	2667	2125	2200	2250	2260
13. Издадени удостоверения за експлоатационна годност	Брой	40	45	46	48	49
14. Проверки на експлоатационната годност на пристанищата/пристанищните терминали	Брой	224	320	330	340	350
15. Съгласувани карти за типов технологичен процес за обработка на товари	Брой	36	40	45	45	48
16. Прегледи по технически надзор на съоръженията с повишена опасност (СПО)	Брой	358	325	340	350	360
17. Текущи проверки по прилагане плана за сигурност на пристанищата и пристанищните терминали	Брой	32	40	55	55	57

Информация за наличността и качеството на данните е извлечена от месечните и годишни отчети на териториалните дирекции и на агенцията.

Очаквани резултати от изпълнението на подпрограмата

- Съответствие на качеството на обучението на морските лица в Р. България с европейските и международни стандарти и практика, както и освидетелстване на висококвалифицирани и компетентни морски лица и утвърждаване на имиджа на Р.България като износител на конкурентноспособни висококвалифицирани морски кадри на международния и европейския пазар;

- Функциониране на електронен регистър с пълни данни за морските лица – лични данни, степени на квалификация, курсове за подготовка, плавателни стажове, издадени документи, здравословен статус и т.н.;
- Документно и регистрационно обслужване на морските лица във всички дирекции специализирана администрация на ИАМА;
- Функциониране на подробен и защитен електронен регистър с пълни данни за българските кораби;
- Повишено ниво на съответствие на корабите под българско знаме с европейските и международни норми и стандарти за безопасност, безопасно управление и опазване на околната среда;
- Провеждане на държавен пристанищен контрол, съизмерим със стандартите на Парижкия меморандум за разбирателство за държавен пристанищен контрол;
- Повишен процент на санкционирани нарушители на нормите за опазване на морската среда;
- Ефективни прегледи за осигуряване на подобрена експлоатационната годност на пристанищата и на пристанищните терминали, удовлетворяващи изискванията за качествено и безопасно извършване на обработката на товари и пътници и предоставяне на други пристанищни услуги;
- Извършване на дейността по техническия надзор на съоръженията с повишена опасност и на другите технически средства на изискуемото ниво.

Външни фактори, които може да окажат въздействие върху постигането на целите на подпрограмата

- политиката по отношение обновяването на флота;
- политиката в областта на висшето и средно морско образование.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил. лв.)

№	Програма КОНТРОЛ И ОСИГУРЯВАНЕ НА СТАНДАРТИ ВЪВ ВСИЧКИ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ	Отчет	Актуализиран бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза 2012 г.	Разлика а к.5-к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7-к.5
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	17 601,3	18 014,0	17 155,0	-859,0	17 264,6	109,6	17 182,3	-82,3
	Персонал	11 157,8	9 725,9	9 915,3	189,4	9 915,3	0,0	9 915,3	0,0
	Издръжка	6 407,3	7 980,2	7 044,7	-935,5	7 058,3	13,6	7 072,0	13,7
	Капиталови разходи	36,2	307,9	195,0	-112,9	291,0	96,0	195,0	-96,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	17 601,3	18 014,0	17 155,0	-859,0	17 264,6	109,6	17 182,3	-82,3
	Персонал	11 157,8	9 725,9	9 915,3	189,4	9 915,3	0,0	9 915,3	0,0
	Издръжка	6 407,3	7 980,2	7 044,7	-935,5	7 058,3	13,6	7 072,0	13,7
	Капиталови разходи	36,2	307,9	195,0	-112,9	291,0	96,0	195,0	-96,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0

2.1	1.....				0,0		0,0		0,0
2.2	2.....				0,0		0,0		0,0
2.3	3.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	17 601,3	18 014,0	17 155,0	-859,0	17 264,6	109,6	17 182,3	-82,3
	Общо разходи (I.+II.+III.):	17 601,3	18 014,0	17 155,0	-859,0	17 264,6	109,6	17 182,3	-82,3
	Численост на шатния персонал	845,0	934,0	884,0	-50,0	884,0	0,0	884,0	0,0
	Численост на извъншатния персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

(в хил.лв.)

Програма “УПРАВЛЕНИЕ ПРИ КРИЗИ, ПРЕВЕНЦИЯ НА РИСКА, ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ, РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ”

Цели на програмата

- Изграждане на способности в транспорта за действие при кризи като подсистема на Националната система за управление при кризи
- Подготовка на транспортната система за работа при режими “военно положение” и “положение на война”
- Изграждане на система за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, търпящи бедствие в пределите на територията на Република България и координация на дейностите при търсене и спасяване на бедстващи хора, въздухоплавателни средства и морски съдове в съответствие с изискванията на Анекс 12 на ИКАО и Анекс 79 на ИМО и Наредба № 12/29.12.2005 г. на министъра на транспорта, министъра на вътрешните работи и министъра на отбраната.
- Създаване на условия за свеждане до минимум на тежкия трудов травматизъм в транспорта;

- Свеждане до минимум времето за оказване на първа помощ при инциденти в транспорта и намаляване загубите на материални и човешки щети;
- Премахване на предпоставките за допускане на произшествия;

Програма „Управление при кризи, превенция на риска, търсене и спасяване, разследване на произшествия“ включва действия по управление при кризи, отбранително-мобилизационна подготовка и координация на дейностите по търсене и спасяване на бедстващи въздухоплавателни средства и плавателни съдове в пределите на територията на страната, териториалното море и в зоната на отговорност на Република България.

Показатели за полза/ефект и целеви стойности за периода (2011–2013 г.)

Ефектът от изпълнението на програмата и постигането на стратегическата цел „Безопасна и екологосъобразна транспортна система“ (в частта безопасност) се изразява в намаляване на преките загуби на човешки, материални и финансови ресурси в резултат на нарастване на интереса и доверието на всички категории потребители. Показател за полза/ефект за дейността по програмата е *Степен на готовност* за привеждане за работа в условията на криза или военно време. Показателят е качествен и се установява при учения, тренировки или в реални действия.

Изпълнението на целите зависи от наличието и състоянието на поднормативните актове към Закона за отбраната и въоръжените сили, Закона за гражданското въздухоплаване, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България и др. Ефектът се постига със съдействието на Министерство на отбраната, Генералния щаб на Въоръжените сили, Министерство на вътрешните работи със силите на националните служби и териториалните структури и дейностите по търсене и спасяване на бедстващи въздухоплавателни средства и плавателни съдове в пределите и територията на страната, териториалното море и в зоната на отговорност на РБ.

Организационни структури, участващи в програмата

Тази програма се явява основна за дирекция “Управление при кризи и евроатлантическо сътрудничество”, дирекция “Безопасност, технически надзор, здравословни и безопасни условия на труд”, дирекция “Разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътен транспорт” на МТ.

В програмата участват и следните второстепенни разпоредители: ИА “Морска администрация” и ИА “Проучване и поддържане на р. Дунав”.

1. Изпълнение на програмата в отговорностите на дирекция „Управление при кризи и евроатлантическо сътрудничество“

Цели на програмата

- Изграждане на системи за ранно предупреждение и защита при бедствия, превантивна дейност и осигуряване на спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи в системата на транспорта и съобщенията;
- Подготовка и изграждане на материално-техническата база, електронни съобщителни мрежи и комуникационно-информационни система на транспортната система и съобщенията за работа при бедствия, извънредно, военно положение и/или във време на война;
- Изграждане на система за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, търпящи бедствие в пределите на територията на Република България и координация на дейностите при

търсене и спасяване на бедстващи хора, въздухоплавателни средства и морски съдове в съответствие с изискванията на Анекс 12 на ИКАО и Анекс 79 на ИМО и Наредба № 12/29.12.2005 г. на министъра на транспорта, министъра на вътрешните работи и министъра на отбраната.

- Развитие на техническите и комуникационни средства за разследване на авиационни произшествия и сериозни инциденти; произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища; произшествия и инциденти в железопътния транспорт;
- Обезпечаване на трансграничния жизненоважен граждански транспорт по време на кризи.

Предоставяни продукти/услуги

- поддържане на регистри на силите за реагиране; обектите и системите от критичната инфраструктура, на потенциално опасните обекти и дейности; произшествията в секторите „Транспорт” и „Съобщения”;
- използване на комуникационно-информационни технологии;
- планиране и изграждане на съобщителни връзки;
- използване на материално-техническата база, електронни съобщителни мрежи и комуникационно-информационни системи на транспортната система и съобщенията за работа при бедствия, извънредно, военно положение и/или във време на война;
- обучение за работа при бедствия и кризи от военен характер.

Дейности за предоставяне на продуктите/услугите по програмата

- организира и ръководи подготовката за транспортно и съобщително осигуряване на страната, въоръжените сили и органите по сигурността при привеждането им от мирно на военно положение;
- планира съвместно с МО и МВР необходимите електронни съобщителни връзки за действие при бедствия и кризи от военен характер;
- осигуряване на договорните задължения по оповестяването на населението на страната, изграждането на електронно-съобщителни връзки при бедствия и кризи от военен характер;
- осигуряване и поддържане на техническо оборудване за включване на видовете съобщителни връзки от ситуационните центрове и защитените пунктове за управление към ЕСМНС;
- осигуряване на издръжка на органите по отбранително-мобилизационната подготовка на държавните предприятия и търговски дружества от отрасъл „Транспорт” и „Съобщения” за поддържане на необходимата готовност;
- планира и осигурява финансови средства за извършване на спасителни и неотложни аварийно-възстановителни работи по транспортната и съобщителната инфраструктура;
- планира и извършва контрол по спазване на изискванията за информационна сигурност на ЕСМНС и оперативната ѝ съвместимост с електронни съобщителни мрежи и системи на МВР, МО и др;
- участва в Транспортната група /ТГ/ на НАТО – Секцията за вътрешно-континентален наземен транспорт (бивш РВІST), Секцията за гражданската авиация (бивш САРС) и Секцията за морско корабоплаване (бивш РВОС). Косвено, с експерти на РВД, Министерството участва в работата на Комитета на НАТО по управление на въздушното движение (НАТМС) и чрез ИА “ЕСМИС” в работата на Групата за индустриални ресурси и комуникационни услуги – секция Комуникационни услуги (бивш ССРС)

Проекти

- Обект -951”:

- Етап "Изграждане на комуникационно-информационна система";
 - Привързване на обекта към националните комуникационно-информационни мрежи;
 - Изграждане на аварийно електрозахранване на обекта.
- Обект "Център за управление при кризи на МТИТС":
 - Етап "Изграждане на център за аварийно възстановяване на информацията от корпоративната мрежа на МТИТС;
 - Етап "Извършване на довършителни СМР в Ситуационния център – работно място № 2 на МТИТС в сградата на ИА „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи“;
 - Етап „Изграждане на материално-техническа база на "Координационен център за търсене и спасяване", София и Варна

Целеви стойности по показателите за изпълнение

Показател за полза/ефект за дейността по програмата е *Степен за готовност* за привеждане в готовност за работа в условията на криза или военно време. Показателят е качествен и се установява при учения, тренировки или в реални действия.

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата

Липса или недостатъчно финансиране.

Организационни структури, участващи в програмата и отговорност за изпълнение на целите

Експертите на дирекция „Управление при кризи и евроатлантическо сътрудничество“ изпълняват дейности по организация, планиране, създаване и поддържане на материално-техническата база, Комуникационно-информационната система за управление при кризи, отбранително-мобилизационна подготовка, защитата при бедствия, както и подготовката и участието в международните мероприятия и програми по евроатлантическото сътрудничество и програмите на Транспортната група на НАТО;

Приносът на дейностите и отговорностите на дирекция „УКЕС“ към постигането на стратегическата цел са насочени към създаването на устойчивост на транспортната и съобщителната система срещу бедствия, причинени от природни или техногенни фактори и повишаване на готовността на транспортната система за работа в условията на кризи и военно време, което е от съществено значение за състоянието на националната сигурност.

Регионалните и ведомствени структури отговарят за планираните действия по изграждане и организацията на работа на елементите от структурата на системата за управление при кризи и търсене и спасяване, изработването и практическото използване на компонентите на проектите.

2. Изпълнение на програмата в отговорностите на дирекция „Безопасност, технически надзор, здравословни и безопасни условия на труд ”

Предоставяни продукти/услуги:

- ❖ *Създаване на условия за свеждане до минимум на тежкия трудов травматизъм в транспорта*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата:

- Организира и съдейства за провеждането на държавната политика по здравословните и безопасни условия на труд, интегриран контрол по превенцията на риска, осъществяване на държавния технически надзор върху съоръженията с повишена опасност и превенцията на безопасността на движението;
 - Консултира агенциите, дружествата, предприятията и организациите по разработването и прилагането на режими за работно време, труд и почивки, за спазване на трудовото законодателство по въпросите на категоризацията на труда при пенсиониране, по сключването на колективните трудови договори, по въпросите на тристранното сътрудничество, по осигуряването и застраховането на длъжностните лица за трудови злополуки и професионални болести, по декларирането и отчитането на злополуките и други.
 - Осъществява контрол по спазване на изискванията за техническа безопасност на пристанищните съоръжения, за охрана на труда и за здравословно и безопасно осъществяване на товаро-разтоварните операции от квалифициран за съответния вид работа (дейност) персонал;
- ❖ *Свеждане до минимум времето за оказване на първа помощ при инциденти в транспорта и намаляване загубите на материални и човешки щети*

Ефектът от изпълнението на програмата и постигането на политика „Безопасност, сигурност и екологосъобразност в транспорта” (в частта безопасност) се изразява в намаляване на преките загуби на човешки, материални и финансови ресурси, намаляване на загуби от неустойки и пропуснати ползи и нарастване на постъпленията на превозвачите в резултат на нарастване на интереса и доверието на всички категории потребители.

- ❖ *Държавен технически надзор*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- Осъществява методическо и оперативно ръководство върху дейността на специализираните органи /инспектори/ от изпълнителните агенции, главни дирекции, търговски дружества, предприятия и организации с цел спазване на определените в нормативни актове действия и мерки за осигуряване изпълнението на техническите правила, изисквания, норми и стандарти при проектиране, конструиране, изграждане, внос, монтаж, преустройство, ремонт, обслужване, поддържане, и функциониране на съоръжения с повишена опасност, с цел да се гарантира безопасната и безаварийна експлоатация на тези съоръжения, живота и здравето на хората, опазване на околната среда, сгради, предприятия и друго имущество;
- Извършва технически надзор на съоръженията с повишена опасност в транспорта;

3. Изпълнение на програмата в отговорностите на дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт” (ЗРПВВЖТ)

Цели на програмата

- ❖ в областта на въздушния транспорт: повишаване на безопасността на полетите в гражданското въздухоплаване посредством превантивна дейност и разследване на авиационни произшествия и сериозни инциденти и контрол на разследването на инциденти с български ВС и с чужди ВС на територията и в обслужваното въздушно пространство на Република България;
- ❖ в областта на водния транспорт: повишаване на безопасността на корабоплаването в морските пространства и вътрешните водни пътища посредством разследване на произшествия с плавателни съдове под флага на Република България или настъпили в прилежащото морско пространство и вътрешните водни пътища на Република България;
- ❖ в областта на железопътния транспорт: повишаване на безопасността на железопътните превози, посредством разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

Организационни структури, участващи в програмата

- Специализирано звено за разследване на авиационни събития;
- Специализирано звено за разследване на произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища;
- Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт.

Отговорност за изпълнението на програмата

Отговорността за изпълнението на частта от програмата, касаеща дейностите на Дирекция „ЗРПВВЖТ“ е на Дирекция „ЗРПВВЖТ“.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.
1. Разследвани авиационни произшествия и сериозни инциденти	Бр.	10	при възникване	при възникване	при възникване	при възникване
2. Разследвани произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища	Бр.	3	при възникване	при възникване	при възникване	при възникване
3. Разследвани произшествия и инциденти в железопътния транспорт	Бр.	5	при възникване	при възникване	при възникване	при възникване

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата

- организационни и структурни промени в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, касаещи организацията, структурата, функциите и дейностите на Дирекция „ЗРПВВЖТ“;

- промени в националната нормативна база, свързани с прилагането на европейското законодателство в областта на предотвратяване и разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.

Възможни външни фактори, които могат да окажат отрицателно въздействие върху постигането на целите са:

- недостатъчно финансиране на дейностите по предотвратяване и разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт;
- недостатъчно щатно осигуряване на дейностите по разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт.

Информация за наличността и качеството на данните

В областта на предотвратяване и разследване на авиационни събития: Данните, свързани с безопасността на полетите се събират, съхраняват, обработват, анализират и обменят от Специализираното звено за разследване на авиационни събития на Дирекция „ЗРПВВЖТ”, което е контактна точка на европейската система за събиране, съхранение, обработка, анализ и обмен на данни за авиационни събития ECCAIRS, която функционира на територията на страните-членки на ЕС.

За всички разследвани авиационни събития се поддържа архив с окончателни доклади и папки с дела по разследването.

В областта на разследване на произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища: Данните, свързани с разследване на произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища се въвеждат от Специализирано звено за разследване на произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища на Дирекция „ЗРПВВЖТ” в база данни на европейската агенция за морска безопасност (EMSA). За всички разследвани морски събития се поддържа архив с окончателни доклади и папки с дела по разследването.

В областта на разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт: Данните, свързани с разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт се събират, съхраняват, архивират и обменят с Европейската железопътна агенция (ERA) от Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт на Дирекция „ЗРПВВЖТ”. За всички разследвани произшествия и инциденти в железопътния транспорт се поддържа архив с окончателни доклади и папки с дела по разследването.

Предоставяни по програмата продукти/услуги

A. В областта на предотвратяване и разследване на авиационни събития:

- ❖ Поддържане на система за задължително и доброволно докладване на авиационни произшествия, сериозни инциденти и инциденти
- **Дейности за предоставяне на продукта/услугата:**
 - Изграждане и поддържане в 24-часова готовност на система за задължително докладване на авиационни събития: авиационни произшествия, сериозни инциденти, инциденти и събития, които биха могли да застрашат безопасността на полетите;
 - изграждане и поддържане на система за доброволно докладване за авиационни събития: авиационни произшествия, сериозни инциденти, инциденти и събития, които биха могли да застрашат безопасността на полетите;

- изграждане и поддържане на електронна система за анонимно докладване на авиационни събития: авиационни произшествия, сериозни инциденти, инциденти и събития, които биха могли да застрашат безопасността на полетите.

❖ Организиране и технически контрол на разследването на авиационни произшествия и сериозни инциденти и подпомагане на работата на създадените за целта комисии

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- квалифициране на авиационните събития;
- уведомяване за възникнало събитие на заинтересовани държави и организации;
- стартиране на разследването до назначаване на комисия за разследването на авиационно събитие: авиационно произшествие, сериозен инцидент или инцидент;
- подпомагане на разследването на авиационно произшествие или сериозен инцидент на чужда територия с ВС регистрирани в Република България или на български авиационен оператор, или проектирани, или произведени в Република България;
- участие в състава на комисии за разследване на авиационни произшествия, сериозни инциденти и инциденти;
- осигуряване на координацията и взаимодействието със съдебните власти при необходимост;
- организация и контрол на извършването на техническо разследване на авиационни произшествия и сериозни инциденти, като в частност се осигурява при необходимост привличане на външни експерти за участие в разследването, извършване на лабораторни изпитания и изследвания на материали от конструкцията на самолета, двигателите и системите, извършване на анализ на гориво-смазочни материали, извършване (включително и в чужбина) на снемане, дешифриране и анализ на записи от полетни записващи устройства, както и всякакви други изпитания и изследвания, обусловени от характера на възникналото авиационно събитие и имащи за цел да разкрият причините за възникването му;
- изработване на окончателен доклад за разследването на авиационни събития, който се предоставя за съгласуване на засегнатите страни, съгласно изискванията на Анекс 13 на Чикагската конвенция за международната гражданска авиация;
- изготвяне и изпращане на мерки за подобряване на безопасността на полетите и следене за тяхното въвеждане.

❖ Водене на архив за разследванията и поддържа информационна база данни за авиационните събития

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- изграждане и осигуряване хардуерно и софтуерно на функционирането на система за събиране, съхраняване, анализ и обмен на данни за авиационни събития, част от европейската база данни за докладване и обмен на данни за авиационни събития, основаваща се на единния европейски софтуер ECCAIRS;
- отговорност за въвеждането на информацията за авиационни събития: авиационни произшествия, сериозни инциденти и инциденти;

- действия като контактна точка за Република България на единната европейска система за събиране, съхранение, анализ и обмен на данни за авиационни събития ECCAIRS;
- отговорност за разпространяването до заинтересовани страни на информация от системата ECCAIRS;
- поддържане на архив за разследваните авиационни събития.

❖ Информационен бюлетин за авиационните събития

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- периодично изготвяне на бюлетин за авиационните събития и разпространяването му до всички въздухоплавателни организации, ДП „РВД” и заинтересовани организации;
- изготвяне и провеждане на годишен анализ на авиационните събития и безопасността на полетите и го предоставя като бюлетин на всички въздухоплавателни организации и органи и научни институти, които изпълняват дейности, свързани с повишаването на безопасността на полетите.

❖ Анализ на действията на физическите и на юридическите лица в областта на въздухоплаването и функционирането на обектите и съоръженията, свързани с конкретното събитие

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- Изискване на писмени и устни обяснения и изискване на всички документи, свързани с проведеното разследване, от физическите и юридически лица в областта на въздухоплаването, чиято дейност е свързана с разследваното авиационно събитие.

❖ Контрол върху разследването на инциденти с граждански въздухоплавателни средства.

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- Осъществяване на контрол върху разследваните от ГД „ГВА” и въздухоплавателните организации инциденти и следи за прилагането на мерките за безопасност, предвидени в тях.

❖ Предотвратяване на авиационни произшествия.

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- събиране и анализ на информация, свързана с безопасността на полетите с превантивна цел;
- разпространение на информация за авиационни събития сред въздухоплавателните организации;
- разпространение на данни за авиационни събития от единната европейска база данни ECCAIRS до заинтересовани страни;
- поддържане на актуална уебстраница в рамките на сайта на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията с публикувани окончателни доклади от завършили разследвания на авиационни произшествия и сериозни инциденти и информационни бюлетини за авиационните събития и безопасността на полетите;
- контрол на готовността и оборудването за аварийно-спасителна дейност.

❖ Осигуряване на взаимодействие с чужди органи за разследване

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- участие в работата на групата за разследване на авиационни произшествия на Европейската конференция за гражданска авиация;
- участие в работата на Съвета на европейските органи за разследване на авиационни произшествия;
- поддържане на актуален списък с контакти на чужди органи за разследване;
- участие в координиращи срещи с Европейската агенция за авиационна безопасност;
- участие в дейностите на Международната организация за гражданска авиация, свързани с безопасността на полетите и разследване на авиационни произшествия;
- осигуряване на взаимодействие с органи за разследване на авиационни произшествия извън ЕС.

- ❖ Осигуряване на взаимодействие с национални органи, извършващи дейности в случай на възникване на авиационни произшествия (на основание на предстоящия за публикуване нов Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разследване и предотвратяване на произшествия)

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- съвместно планиране на дейности при възникване на авиационно произшествие и уточняване на реда за взаимодействие при разследване на авиационно произшествие съвместно с Министерство на вътрешните работи, Министерство на здравеопазването, служби за търсене и спасяване на територията на Република България, Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация” на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
- ❖ Поддържане на предварителна готовност за разследване на авиационни произшествия (на основание на предстоящия за публикуване нов Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разследване и предотвратяване на произшествия).

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- сключване на предварителни договори за наем на хангари и оборудване в случай на възникване на авиационно произшествие;
- поддържане на квалификацията на инспекторите по разследване на авиационни произшествия чрез участие в специализирани курсове за подготовка и поддържане на квалификацията.

Б. В областта на предотвратяването и разследването на произшествия в морските пространства и вътрешните водни пътища

- ❖ Организиране и извършване на разследване на произшествия.

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- уведомяване за възникнало произшествие на заинтересовани държави и организации;
- осигуряване на координацията и взаимодействието със съдебните власти при необходимост;
- организиране и извършване на разследване на морски произшествия, като в частност осигурява при необходимост привличане на външни експерти за участие в разследването,

извършване на лабораторни изпитания и изследвания на материали от конструкцията на кораба, двигателите и системите, както и всякакви други изпитания и изследвания, обусловени от характера на възникналото произшествие и имащи за цел да разкрият причините за възникването му;

- изработване на окончателен доклад за разследваните произшествия и предоставянето му на засегнатите страни, съгласно изискванията на Международната морска организация;
 - изготвяне и изпращане на задължителни мерки за подобряване на безопасността на корабоплаването и следене за тяхното въвеждане.
- ❖ Поддържане на система за докладване при възникване на произшествия, водене на архив и поддържане на база данни

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- поддържане на 24-часова система за задължително докладване на произшествия и инциденти в морските пространства и вътрешните водни пътища;
- поддържане на електронна система за анонимно докладване за възникнали морски произшествия;
- поддържане на архив за разследвани произшествия;
- въвеждане на данни за морски произшествия в базата данни на Европейската агенция за морска безопасност.

❖ Изготвяне и разпространяване на информационен бюлетин

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- изготвяне на информационен бюлетин за морските произшествия;
 - публикуване на информационния бюлетин на уебстраницата на Дирекция „ЗРПВВЖТ” в сайта на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
- ❖ *Анализиране на действията на физически и юридически лица в областта на корабоплаването и функционирането на съоръженията при разследване на произшествия*

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- Изискване на писмени и устни обяснения и изискване на всички документи, свързани с провежданото разследване, от физическите и юридически лица в областта на корабоплаването, чиято дейност е свързана с разследваното произшествие.

❖ Поддържане на контакти и осигуряване на взаимодействие със страните-членки на ЕС, други страни и Международната морска организация.

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- участие в работата на органите за разследване към Европейската агенция за морска безопасност;
- поддържане на актуален списък с контакти на органи за разследване на морски произшествия в страните-членки на ЕС;
- участие в работата на съответните подкомитети на Международната морска организация, свързани с безопасността на корабоплаването и разследването на морски произшествия.

V. В областта на разследването на произшествия и инциденти в железопътния транспорт

- ❖ Поддържане на система за задължително и доброволно докладване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- Поддържане на 24-часова система за задължително докладване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт;
- Поддържане на система за анонимно докладване на събития в железопътния транспорт.
- ❖ Организиране и технически контрол на разследването на произшествия и инциденти в железопътния транспорт и подпомагане на назначените за целта комисии

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- започване на разследване до назначаване на комисия за разследване;
- осигуряване на взаимодействие с органите на досъдебното производство;
- осигуряване на привличане на необходимите експерти, включително и от чужбина, за разследване на железопътни произшествия и инциденти;
- подпомага работата на създадените за целта комисии.

- ❖ Водене на архив за разследванията и поддържане на база данни.

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- водене на архив за разследваните произшествия и инциденти в ЖП транспорт;
- поддържане на база данни за регистрираните произшествия и инциденти в ЖП транспорта.

- ❖ Изготвяне и разпространение на информационен бюлетин

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- изготвяне на информационен бюлетин за събитията в ЖП транспорта;
- разпространяване на информационен бюлетин чрез публикуване в уебстраницата на Дирекция „ЗРПВВЖТ” в сайта на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

- ❖ Анализиране на действията на физическите и юридическите лица в областта на ЖП транспорта, подвижния ЖП състав, ЖП инфраструктурата във връзка с разследвано произшествие.

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- изискване на устни и писмени обяснения от всички лица от подвижния ЖП състав, инфраструктурата и др., имащи отношение към разследваното произшествие.

- ❖ Осигуряване на контакт с органите за разследване на ЖП произшествия на чужди държави

Дейности по предоставяне на продукта/услугата:

- участие в срещите на органите за разследване на страните-членки на ЕС и Европейската железопътна агенция;

- поддържане на актуален списък с контакти на органи за разследване на ЖП произшествия от страните-членки на ЕС.

4. Изпълнение на програмата в отговорностите на ИА „Морска администрация”

Цели на програмата:

Създаване и поддържане на организация, материално-техническата база и осигуряване на ресурси за осъществяване на операции по търсене и спасяване.

Дейности по програмата

Търсене и спасяване

Задължението по търсене и спасяване на хора и оказване помощ при бедствие на море са определени в нормативни документи на Международната морска организация (ИМО), на Европейския съюз и в националното законодателство. ИАМА организира, координира и в много случаи изпълнява спасителните операции в отговорния морски район на страната. ИАМА може да предоставя своите или да привлича сили и средства на съседни държави в спасителни операции.

Разработване и прилагане на оперативни аварийни планове за управление при кризи в областта на корабоплаването по море и река

Оперативни аварийни планове за управление при кризи в областта на корабоплаването са съставна част от националния аварийен план. За успешното им прилагане в реална обстановка е необходимо периодично да се тренират както отделните участващи в плана лица и служби, включително с използване на техниката, така и цялата организация под формата на учения.

Необходимо е създаване на ефективна организация за планиране и прогнозиране характера и последствията при възникване на аварии, както и своевременно ограничаване и ликвидиране на последствията чрез успешно осъществяване на защитни, спасителни и ликвидационни мероприятия.

Организационни структури, участващи в програмата:

В изпълнение на програмата участват ДМА – Варна и ДМА – Бургас.

Отговорност за изпълнението на програмата:

Отговорността за изпълнение на програмата е на изпълнителния директор и на директорите на ДМА – Варна и Бургас.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Обработени сигнали за бедствие	%	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
2. Проведени планови учения и тренировки	Брой	25	25	25	26	26

Очаквани резултати от изпълнението на програмата

- Поддържане на постоянна готовност за организиране, координиране и оказване помощ при бедствие на море и река;
- Поддържане на организационна готовност и практическа натренираност за действие при бедствия, аварии и катастрофи в отговорния район (море) и по корабоплавателния път (река) и за премахване на последствията от тях.

5. Изпълнение на програмата в отговорностите на ИА „Проучване и поддържане на р. Дунав”

Цели на програмата

- планиране и организиране подготовката на личния състав и техническите средства при управление на кризи и мобилизационна подготовка;
- аварийно - спасителна и аварийно-възстановителна дейност;
- намаляване на негативното влияние на транспортната дейност върху околната среда и поддържане чистотата на река Дунав /екология на корабоплаването/

Организационни структури, участващи в програмата

Дирекция „ПППТ” на ИА „ППД”

Отговорност за изпълнението на програмата

Изпълнението на програмата е в отговорностите на директора на ИА „ППД” и се осъществява под ръководството на ресорния заместник-министър.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					

Програма УПРАВЛЕНИЕ ПРИ КРИЗИ, ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ, РАЗСЛЕДИ						
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Аварийно-спасителна дейност с ЛВГ	бр.	при необходимост	при необходимост	при необходимост	при необходимост	При необходимост
2. Извършване наблюдения на водната повърхност и контрол за наличие на нефтени разливи	бр.	150	180	180	180	180
3. Ликвидиране на нефтени разливи	бр.	4	при необходимост	при необходимост	при необходимост	При необходимост
4. Приемане и съхраняване в специални устройства на събраните нефтоводни продукти от корабите и от водите на реката	бр. обработени плав.съдове	31	при необходимост	при необходимост	при необходимост	При необходимост
5. Щормови оповестявания	бр.	3157	при необходимост	при необходимост	при необходимост	При необходимост

Описание на изпълнението на администрираните разходни параграфи - предоставена субсидия на ДП "Транспортно строителство и възстановяване" и ДП "Съобщително строителство и възстановяване"

Субсидията се използва за изпълнение на произтичащи от Закона за преобразуване на Строителните войски, Войските на министерство на транспорта и Войските на комитета по пощи и далекосъобщения в държавни предприятия в чл.4, ал. 2 основни публични задачи:

1. Поддържане на готовност за изпълнение на дейности и задачи по държавния военновременен план.
2. Поддържане на готовност и изпълнение на задачи по националния, регионалните, областните и общинските планове за управление на кризи.
3. Изпълнение на задачи по териториалната отбрана.

Предвидената за периода субсидия по предприятия е както следва:

Организация	ХИЛ. ЛВ.		
	2011 г.	2012 г.	2013 г.
ДП "Транспортно строителство и възстановяване"*	3 937,00	4 004,00	4 062,00
ДП "Съобщително строителство и възстановяване"	620,00	620,00	620,00

Предвид традиционно недостатъчния размер на отпусканата субсидия за изпълнение на публичните задачи на ДП „ССВ”, публичната дейност ще продължи да бъде дофинансирана със средства от стопанска дейност. Планираните необходими средства остават достатъчни единствено за първично опазване и съхранение на военновременните мощности.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил. лв.)

№	Програма <u>УПРАВЛЕНИЕ ПРИ КРИЗИ, ПРЕВЕНЦИЯ НА РИСКА, ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ, РАЗСЛЕДВАНЕ НА ПРОИЗШЕСТВИЯ</u>	Отчет	Актуализиран бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза	Разлика а к.5-к.3	Прогноза	Разлика к.7-к.5
						2012 г.		2013 г.	
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	1 967,9	1 233,2	1 196,5	-36,7	1 196,5	0,0	1 196,5	0,0
	Персонал	632,3	658,0	623,6	-34,4	623,6	0,0	623,6	0,0
	Издръжка	539,7	575,2	572,9	-2,3	572,9	0,0	572,9	0,0
	Капиталови разходи	795,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	1 967,9	1 233,2	1 196,5	-36,7	1 196,5	0,0	1 196,5	0,0
	Персонал	632,3	658,0	623,6	-34,4	623,6	0,0	623,6	0,0
	Издръжка	539,7	575,2	572,9	-2,3	572,9	0,0	572,9	0,0
	Капиталови разходи	795,9			0,0		0,0		0,0
					0,0		0,0		

2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.1	1.....				0,0		0,0		0,0
2.2	2.....				0,0		0,0		0,0
2.3	3.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	3 647,3	4 124,0	4 124,0	0,0	4 624,0	500,0	4 682,0	58,0
	1. Субсидии по ЦБ	3 647,3	4 124,0	4 124,0	0,0	4 624,0	500,0	4 682,0	58,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	3 647,3	4 124,0	4 124,0	0,0	4 624,0	500,0	4 682,0	58,0
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	1 967,9	1 233,2	1 196,5	-36,7	1 196,5	0,0	1 196,5	0,0
	Общо разходи (I.+II.+III.):	5 615,2	5 357,2	5 320,5	-36,7	5 820,5	500,0	5 878,5	58,0
	Численост на шатния персонал	50,0	51,0	42,0	-9,0	42,0	0,0	42,0	0,0
	Численост на извъншатния персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Програма “МЕДИЦИНСКА И ПСИХОЛОГИЧЕСКА ЕКСПЕРТИЗА”

В системата на МТИТС осъществяват дейността си две многопрофилни транспортни болници – Национална многопрофилна транспортна болница “Цар Борис III” София и Многопрофилна транспортна болница в Пловдив, които изпълняват специфични функции в областта на превенцията на здравето и професионалната експертиза на работещите в сферата на транспорта.

Цел на програмата

Достигане на пълна реализация на “потенциалното здраве” за всички служители и постигане на високо ниво на безопасност във всички видове транспорт.

Организационни структури, участващи в програмата

Програмата се реализира от Националната многопрофилна транспортна болница „Цар Борис III” - София и Многопрофилна транспортна болница – Пловдив

Отговорност за изпълнението на програмата

Изпълнението на програмата е в отговорностите на директорите на болниците и се осъществява, под ръководството на главния секретар на МТИТС.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ							
Програма МЕДИЦИНСКА И ПСИХОЛОГИЧЕСКА ЕКСПЕРТИЗА							
		Целева стойност					
Показатели за изпълнение – НМТБ+МТБ	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Закон 2010 г.	Актуализиран бюджет 2010г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Преминали болни	Брой	8 689	9 250	9 250	10 000	10 500	10 900
2. Проведени леглодни	Брой	46 871	49 687	49687	51400	53 000	54 000
3. Използваемост на легловия фонд	%	62,4	72,00	72,00	84,00	85,00	85,50
4. Оборот на леглата	%	41,66	40,95	40,95	44,63	46,32	48,41
5. Среден болничен престой	дни	5,40	5,37	5,37	5,35	5,06	4,98
6. Оперативна активност - НМТБ	%	85,38	86	86	86,53	87	87
7. Доболнични прегледи	Брой	213 475	199 000	199 000	202 000	204 000	207 000
8.Профилактични прегледи - НМТБ	Брой	16 012	18 000	18 000	20 000	22500	25 000
9.Психологически прегледи	Брой	3 836	5 000	5 000	6 400	8 500	10 200

Взаимоотношения с други институции:

- Структурни звена на ДП „НКЖИ”
- Структурни звена на „БДЖ” ЕАД;
- РВД;
- Летище Пловдив;
- Автотранспортни фирми;

- МЗ и НЗОК.

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата

Неясноти в здравното законодателство.

Информация за наличността и качеството на данните

Данните са от болнични журнали: журнал за приемане на болни, журнал за изписани болни, амбулаторни дневници на Отделение за медицинска експертиза и Лаборатория за психологическа експертиза и др.

Предоставяни по програмата продукти/услуги

- ❖ *Профилактика, диагностика, лечение и рехабилитация на заболявания и състояния, пречици на изпълнението на професионалните задължения в сферата на транспорта, както и на заболявания и състояния, свързани с безопасността на движението в автомобилния, железопътния, водния и въздушен транспорт;*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

С помощта на съвременна медицинска апаратура функционално-диагностичните кабинети извършват първични и вторични експертни прегледи, експертни прегледи във връзка с безопасността на движението, профилактични непланови и планови прегледи, прегледи на работещите с вредности.

Всички кабинети в диагностично-консултативния блок са добре организирани. Наблюдава се висока часова и среднодневна натовареност. Основно се извършват първични и повторни експертни прегледи; експертни прегледи във връзка с безопасността на движение; профилактични непланови и планови прегледи; прегледи на работещите с вредности. От общия брой прегледи е направена и стационарна експертиза във връзка със заболявания и състояния, които не позволяват изпълнението на професионалните задължения на пациентите.

- ❖ *Медицинска и психологическа експертиза за професионална годност и подбор на кандидатите за работа и кандидатите при прием в учебните заведения и на работещите в сферата на транспорта;*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

Експертизата за професионалната годност, извършвана от многопрофилните транспортни болници е качествено обусловена, навременна и в съответствие с правилата за добра медицинска практика.

- ❖ *Превантивен медицински контрол;*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

Съществена част от дейността на многопрофилните транспортни болници е насочена към извършването на превантивен медицински контрол за предпазване на работещите в сферата на транспорта от вредности.

- ❖ *Освидетелстване, преосвидетелстване и издаване на решения по спорните случаи на преценка по медицински показатели на годността на кандидатите за работа*

Дейности за предоставяне на продукта/услугата

- експертна оценка за годност при изпълнение на професионалните задължения по видове транспорт;
- първични и периодични медицински прегледи по специфични нормативи за работещите в различните видове транспорт;
- висококвалифицирана диагностична, консултативна и лечебна дейност;
- диспансерно наблюдение на хронично болни и рисково застрашени групи работещи;
- превантивен медицински контрол и организиране на профилактични мероприятия с цел предпазване от вредности.

❖ *Първична, вторична рехабилитация и психотренинг на работещите в сигурността на движението;*

❖ *Експертно освидетелстване за категория на водачи на МПС за лица - инвалиди*

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил. лв.)

№	Програма МЕДИЦИНСКА И ПСИХОЛОГИЧЕСКА ЕКСПЕРТИЗА	Отчет	Актуализиран бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза 2012 г.	Разлика а к.5-к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7-к.5
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	7 992,1	4 893,4	4 713,4	-180,0	4 713,4	0,0	4 713,4	0,0
	Персонал	5 551,1	3 643,4	3 643,4	0,0	3 643,4	0,0	3 643,4	0,0
	Издръжка	2 000,5	1 250,0	1 070,0	-180,0	1 070,0	0,0	1 070,0	0,0
	Капиталови разходи	440,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	7 992,1	4 893,4	4 713,4	-180,0	4 713,4	0,0	4 713,4	0,0
	Персонал	5 551,1	3 643,4	3 643,4	0,0	3 643,4	0,0	3 643,4	0,0
	Издръжка	2 000,5	1 250,0	1 070,0	-180,0	1 070,0	0,0	1 070,0	0,0
	Капиталови разходи	440,5			0,0		0,0		0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.1	1.....				0,0		0,0		0,0
2.2	2.....				0,0		0,0		0,0
2.3	3.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо разходи по бюджета (I.1+II.):	7 992,1	4 893,4	4 713,4	-180,0	4 713,4	0,0	4 713,4	0,0
	Общо разходи (I.+II.+III.):	7 992,1	4 893,4	4 713,4	-180,0	4 713,4	0,0	4 713,4	0,0
	Численост на щатния персонал	522,0	524,0	484,0	-40,0	484,0	0,0	484,0	0,0

Програма „СЪОБЩЕНИЯ”

Цели на програмата

✚ Основните цели на програмата в областта на електронните съобщения са:

- Провеждане на държавната политика в областта на електронните съобщения в съответствие с действащата правно-нормативна уредба в сектора;
- Развитие на пазара на електронните съобщителни мрежи и услуги с ясни правила за свободна и ефективна конкуренция;
- Развитие на модерна електронна съобщителна инфраструктура;
- Достъп до съвременни електронни съобщителни услуги;
- Провеждане на държавната политика по планиране и разпределение на радиочестотния спектър;
- Хармонизиране на Националния план за разпределение на радиочестотния спектър;
- Ефективното ползване на радиочестотния спектър;
- Създаване на условия за развитие на наземното цифрово радио и телевизионно разпръскване;
- Създаване на условия за развитие на мобилните мрежи и услуги;
- Създаване на условия за развитие на спътниковите съобщения.

✚ Основните цели на програмата в пощенския сектор са:

- Провеждане на държавната политика в областта пощенските услуги, напълно хармонизирана с политиката за сектора, водена от ЕС и ВПС;
- Създаване на условия за функциониране на икономически стабилен пазар на пощенските услуги, отворен за ефективна конкуренция;
- Гарантиране предоставянето на УПУ на територията на цялата страна и нейното съхранение в условията на напълно либерализиран пазар на пощенските услуги;

- Създаване на условия за устойчиво развитие на пощенските услуги, както и за въвеждане на нови пощенски услуги чрез внедряване на съвременни информационни и комуникационни технологии;
- Защита на интересите на потребителите и гарантиране на техния равнопоставен достъп до предоставяните пощенски услуги и до информацията относно характеристиките им;
- Изпълнение на задълженията на Република България като страна-членка на ВПС и осигуряване на потребителите ползването на международни пощенски услуги от и до всички точки на света;
- Издаване и пускане в употреба на пощенски марки, на пощенски продукти и на специални пощенски печати, както и изваждане от употреба на пощенски марки;
- Организиране и осъществяване на съхранението на пощенските марки, на пощенските продукти и на специалните пощенски печати в маркохранилището;
- Международен обмен на пощенски марки и управление използването на пощенските марки, предназначени за представителни цели.

Организационни структури, участващи в програмата

В изпълнението на програмата са ангажирани експертите от дирекция „Съобщения“.

Отговорност за изпълнението на програмата

За цялостното изпълнение на програмата отговарят ресорният заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията и директорът на дирекция „Съобщения“.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

В областта на електронните съобщения

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Програма „СЪОБЩЕНИЯ“					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Закон за изменение и допълнение на Закона за електронните съобщения - въвеждащ разпоредбите на Регламент (ЕО) № 717/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2007 г., изменен с Регламент (ЕО) № 544/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г.	Бр.	1	1			
2. Закон за изменение и допълнение на Закона за електронните съобщения – въвеждащ в националното законодателство измененията от регулаторната рамка 2009 на ЕС в областта на електронните съобщения	Бр.		1			
3. Подзаконовни нормативни актове, произтичащи от Закона за електронните съобщения (наредби)	Бр.	4	4	4		
4. Проект на Политика в електронните съобщения			1		1	
5. Участие в работата на Генерална Асамблея (GA) на Европейския институт за стандарти в телекомуникациите (ETSI)	Бр.			1	1	1
6. Участие в Световния форум за политика в телекомуникациите (WTPF-11)	Бр.			1		

7. Участие в работата на Световната конференция по международни телекомуникации (WCIT)	Бр.				1	
8. Актуализация на Национален план за разпределение на радиочестотния спектър	Бр.		1		1	
9. Актуализация на държавна политика по планиране и разпределение на радиочестотния спектър	Бр.		1			
10. Изменение и допълнение на Плана за въвеждане на наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване (DVB-T)	Бр.			1		
11. Подготовка за Световната радиокомуникационна конференция – ITU (WRC-2012)	Бр.			1		
12. Участие в работата на Комитета по радиоспектъра (RSC) и Работна група по политика на радиоспектъра (RSPG) към ЕК, Работната група за подготовка на Световната радиокомуникационна конференция – СЕРТ/СРГ (WRC-2012), Интерспутник и др.	Бр.		4	8	6	6
13. Участие в Световната радиокомуникационна конференция на ITU (WRC-2012)					1	
14. Разпределяне и предоставяне, на неизключителен принцип, на радиочестотна лента 2500-2690 MHz за наземни системи, позволяващи предоставянето на електронни съобщителни услуги в съответствие с параметрите, определени в Решение 2008/477/ЕО от 13 юни 2008 г. (WAPECS)	Бр.		1			
15. Изготвяне и изпълнение на Програмата за реализиране на прехода от наземно аналогово към наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване	Бр.		1	1	1	

В пощенския сектор

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Програма "СЪОБЩЕНИЯ"					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Приета от МС Секторна пощенска политика на Р България 2009-2013	бр.	1				
2. Изготвяне на проект за актуализиране на Секторната пощенска политика на Р България 2014-2018 г.	бр.					1
3. Приет от НС ЗИД на ЗПУ	бр.	1				
4. Изготвяне на нов проект на ЗИД на ЗПУ; приемане на закона от НС	бр.		1			
5. Приет от НС Закон за ратифициране на актовете на XXIV конгрес на ВПС	бр.		1			
6. Изготвяне на проект на Закон за ратифициране на актовете на XXV конгрес на ВПС	бр.					1
7. Актуализиране на подзаконовата нормативна уредба, произтичаща от ЗПУ	бр.			2		
8. Подготовка за участие и участие в дейността на Комитет „Пощенска директива“ към ЕК	бр.	1	1	1	1	1

9. Подготовка за участие и участие в дейността на Европейския комитет по пощенско регламентиране	бр.	2	2	2	2	2
10. Заседания на Специализирания експертен съвет по маркоиздаване	бр.	24		27	28	27
11. Пуснати в употреба пощенски марки	бр.	55	50	50	55	55
12. Пуснати в употреба пощенски продукти	бр.	37	35	40	35	40
13. Пуснати в употреба специални пощенски печати	бр.	50	55	55	55	55
14. Извадени от употреба пощенски марки	бр.	55	45	50	50	50
15. Получени и съхранени пощенски марки за представителни цели и за международен обмен	бр.	35 400	30 500	38 000	38 000	35 000
16. Заприходени пощенски марки, получени от МБ на ВПС	бр.	4 683	3 500	3 500	3 500	3 500
17. Участие в международни филателни прояви	бр.	2	1			

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата

Факторите, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата са свързани с:

- Съвместната работа с регулаторния орган, правителствени и неправителствени организации, ЕК, предприятия, осъществяващи електронни съобщения, пощенските оператори, потребители на електронни съобщителни услуги, потребителите на пощенски услуги, включително и медиите; Промени в европейското и националното законодателство;
- Изменение на Актовете на ВПС и МСД.

Информация за наличността и качеството на данните

Информацията се набира от актове, директиви, доклади, проучвания, анализи и документи на Европейската комисия, Европейския парламент, Съвета на Европа, ВПС, Международния съюз по далекосъобщения, CERN, Европейската конференция по пощи и далекосъобщения, Европейския институт за стандартизация в далекосъобщенията, Комисията за регулиране на съобщенията, Националния статистически институт, Българския институт за стандартизация, пощенските оператори и др.

Предоставяни по програмата продукти/услуги (ведомствени разходни параграфи)

🚩 В областта на електронните съобщения

- Актуализиране на политиката и изготвяне на законова и подзаконова нормативна уредба в областта на електронните съобщения:
 - Хармонизиране на правно-нормативната уредба, определяща развитието на електронните съобщения в съответствие с измененията в регулаторната рамка (2009) на Общността;
 - Изпълнение на Политиката в областта на електронните съобщения, изготвена в съответствие с измененията в регулаторната рамка (2009) на Общността;
 - Изготвяне на стратегии и програми за развитие на електронните съобщения;
 - Създаване на условия за развитие на пазара на електронните съобщителни мрежи и услуги с ясни правила за свободна и ефективна конкуренция;
 - Хармонизиране на националните стандарти в областта на електронните съобщения;

- Участие в работата на МСД, Европейската конференция по пощи и далекосъобщения (CEPT), Европейския институт по стандартизация в далекосъобщенията (ETSI) и техните работни структури;
- Изготвяне на задания за възлагане на задачи на външни изпълнители във връзка с провеждането на политика в областта на електронните съобщения;
- Участие в комитети, под-комитети, работни групи и други работни форуми на институциите на ЕС във връзка с осъществяването на политиката в областта на електронните съобщения;
- Участие в координацията по изпълнение на ангажиментите на Република България в областта на електронните съобщения, свързани с членството ѝ в ЕС;
- Осигуряване изпълнението на ангажиментите на Република България в областта на електронните съобщения, свързани с членството ѝ в ЕС и в други международни организации.
- *Провеждане на държавната политика по планиране и разпределение на радиочестотния спектър;*
 - Хармонизиране на Националния план за разпределение на радиочестотния спектър от Съвета по националния радиочестотен спектър (СНРЧС);
 - Административно и информационно обслужване на СНРЧС;
 - Съгласуване със заинтересувани държавни органи конкретното разпределение на радиочестотите и радиочестотните ленти, предвидени за съвместно ползване за граждански нужди и за нуждите на държавните органи и служби, свързани с националната сигурност;
 - Съгласуване със заинтересувани държавни органи и служби и приемане на решение за ползване на конкретни радиочестоти и радиочестотни ленти от радиосъоръжения с техните технически параметри, срок и място за ползването им на територията на Република България от чужди държави на основата на взаимност, както и от международни организации, когато това произтича от поетите от Република България международни задължения;
 - Съгласуване предварително на координираните радиочестоти и радиочестотни ленти за целта на националната сигурност на страната;
 - Анализ на резултатите от мерките за ефективното ползване на радиочестотния спектър;
 - Развитие на сътрудничеството в областта на електронните съобщения на регионално и на световно ниво и участие в работата на международните организации – МСД, СЕРТ, Комитета по радиочестотния спектър (RSC), Групата по политика на радиочестотния спектър (RSPG), НАТО;
 - Участие в подготовката и работата на Световната радиокомуникационна конференция на МСД – WRC-2012;
 - Участие в изготвяне на допълнение на Стратегия за радио и телевизионна дейност с наземно радиоразпръскване и промени в Закона за радио и телевизия, във връзка с цифровизацията на наземното радио и телевизионно разпръскване.
 - Участие в допълнението и изменението на Плана за въвеждане на наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване (DVB-T) в Република България.
 - Участие в подготовката и реализацията на Програмата за реализиране на прехода от наземно аналогово към наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване.
- Участие в работата на международни организации по въпросите на спътниковите съобщения;
- Участие в работата на Международната организация за космически съобщения „Интерспутник“;

В пощенския сектор

- *Стратегически документи*

- Изпълнение на Секторната пощенска политика на Република България 2009 – 2013 г.;
 - Анализирание на постигнатите резултати от изпълнението на Секторната пощенска политика на Република България за периода 2009 – 2013 г.;
 - Изготвяне на проект за актуализиране на Секторната пощенска политика на Република България за периода 2014 - 2018 г.
- *Провеждане на държавната политика в областта на пощенските услуги:*
 - Усъвършенстване на законовата уредба въз основа на настъпили промени в законодателството на ЕС и в актовете на ВПС;
 - Анализирание и изпълнение на задачите, произтичащи от членството на Република България в ЕС и във ВПС;
 - Изпълнение на актовете, приети на XXIV конгрес на ВПС;
 - Подготовка за участие и участие на Република България в XXV конгрес на ВПС;
 - Изготвяне на проект на Закон за ратифициране на актовете на XXV конгрес на ВПС и въвеждането им в националното законодателство;
 - Актуализиране на подзаконовата нормативна уредба въз основа на измененията и допълненията на Закона за пощенските услуги;
 - Оценка на въздействието от прилагания компенсационен механизъм за осигуряване на предоставянето и достъпността на универсалната пощенска услуга; анализирание и прогнозиране обхвата и развитието на универсалната пощенска услуга;
 - Хармонизиране на националните пощенски стандарти с европейските и световните стандарти;
 - Участие в дейността на институциите на ЕС и на техните работни структури, компетентни в областта на пощенските услуги;
 - Участие в международното сътрудничество на регионално и световно ниво: подготовка и участие в дейността на Европейския комитет по пощенско регламентиране (CERP), ВПС и техните работни структури.
 - *Маркоиздаване и маркосъхранение:*
 - Организиране и ръководене дейността на Специализирания експертен съвет по маркоиздаване и изпълнение на неговите решения;
 - Осигуряване издаването и пускането в употреба на пощенски марки, на пощенски продукти и на специални пощенски печати, както и изваждането от употреба на пощенски марки;
 - Организиране и осъществяване на съхранението на пощенските марки, на пощенските продукти и на специалните пощенски печати в маркоохранилището;
 - Организиране и изпълнение на дейностите по получаване, съхранение и контрол върху използването на пощенските марки, предназначени за представителни цели и за международен обмен;
 - Осигуряване участие на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията в национални и международни филателни прояви.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил.лв.)

№	Програма СЪОБЩЕНИЯ	Отчет	Актуализир ан бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогно за 2012 г.	Разлика к.5-к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7-к.5
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	65,9	459,3	945,6	486,3	945,6	0,0	945,6	0,0
	Персонал	65,9	253,9	311,9	58,0	311,9	0,0	311,9	0,0
	Издръжка	0,0	205,4	633,7	428,3	633,7	0,0	633,7	0,0

	Капиталови разходи	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	65,9	459,3	945,6	486,3	945,6	0,0	945,6	0,0
	Персонал	65,9	253,9	311,9	58,0	311,9	0,0	311,9	0,0
	Издръжка		205,4	633,7	428,3	633,7	0,0	633,7	0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.1	1.....				0,0		0,0		0,0
2.2	2.....				0,0		0,0		0,0
2.3	3.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	4 000,0	4 000,0	0,0	-4 000,0
	1. Целеви разходи от ЦБ за изпълнение на програмата за реализиране на прехода от наземно аналогово към наземно цифрово телевизионно радиоразпръскване в Република България	0,0	0,0	0,0	0,0	4 000,0	4 000,0	0,0	-4 000,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	0,0	0,0	0,0	0,0	4 000,0	4 000,0	0,0	-4 000,0
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	65,9	459,3	945,6	486,3	945,6	0,0	945,6	0,0
	Общо разходи (I.+II.+III.):	65,9	459,3	945,6	486,3	4 945,6	4 000,0	945,6	-4 000,0
	Численост на щатния персонал	21,0	21,0	20,0	-1,0	20,0	0,0	20,0	0,0
	Численост на извънщатния персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Програма “РАЗВИТИЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ЕЛЕКТРОННА СЪОБЩИТЕЛНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ДЪРЖАВНО УПРАВЛЕНИЕ”

Цел на програмата

Изграждане на надеждни и сигурни комуникации за нуждите на държавното управление, сигурността и отбраната и осигуряване на комуникации в кризисни ситуации.

ИА”ЕСМИС” постига целта като развива, модернизира, поддържа и експлоатира Електронна съобщителна мрежа (ЕСМ), предоставяща цифров пренос на информация на държавната администрация и органите на местната власт и местното самоуправление с осигурено ниво на сигурност и резервираност.

Организационни структури, участващи в програмата

Управлението на програмата се осъществява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и ресорният заместник-министър, подпомагани от директора на ИА”ЕСМИС”.

Отговорност за изпълнението на програмата

Изпълнението на програмата е в отговорностите на ИА”ЕСМИС” към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при координация с останалите администрации.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Програма „РАЗВИТИЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ЕЛЕКТРОННА СЪОБЩИТЕЛНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ДЪРЖАВНО УПРАВЛЕНИЕ”	Целева стойност						
	Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Проектирани и изградени части на оптична цифрова мрежа;	%	5			5	5	5
2. Система за контрол на достъпа;	Бр. точки	44	0		0	0	0
3. Модернизация на инженерно-технически системи в специализирани обекти с отбранително предназначение;	%				1	4	4
4. Увеличено трафично натоварване на ЕСМ;	%	10	10		5	5	5
5. Цифровизирани кабелни линии на ЕСМ;	Бр. Връзки		7		5	5	5
6. Разширяване на ЕСМ до нови точки;	Бр. Точки	0	1		0	0	0

7. Предоставен капацитет на ползватели на ЕСМ;	Бр. Точки		30	30	30	30
--	-----------	--	----	----	----	----

Външни фактори, които могат да оказват въздействие върху постигането на целите на програмата

- ❖ Промяна в нормативните актове, отнасящи се до Министерство на отбраната и Министерство на вътрешните работи. Предстоящи изменения в нормативната уредба. Забавяне на реализацията на проектите, включени в програмата поради възникване на непреодолима сила.
- ❖ Недостиг на своевременно финансиране за изпълнение на инвестиционни проекти за реализиране на целта по програмата;
- ❖ Недостатъчно добро взаимодействие и координация в действията на административните структури по отношение на ползването на ЕСМ за държавно управление.
- ❖ Разработена визия за интегриране на ЕСМ, поддържана и управлявана от ИА"ЕСМИС" и Национална мрежа на държавната администрация (НМДА) - развивана и управлявана от Администрацията на МС, въз основа на която е подготвено становище за изграждане на единна национална мрежа за нуждите на държавната администрация.
- ❖ Ограничен бюджет за инвестиции по програма "Развитие и поддържане на Електронна съобщителна инфраструктура за държавното управление" (РПЕСИДУ) за 2011 - 2013 г. Това ще отложи във времето планираните дейности по:
 - изграждане на нови оптични кабелни линии за разширяване на оптичната опорна мрежа до нови точки на присъствие, за достигане до всички потребители от териториалните администрации и местната власт;
 - разширяване на системата за контрол на достъпа с която се цели надеждна защита на технологичните възли и трасета от ЕСМ;
 - модернизация на инженерно-техническите системи.

Определеният размер на разходния таван за 2011-2013 г. ще позволи да се осъществяват само и единствено най-неотложни дейности по поддържане, експлоатация на ЕСМ, с което ще се осигури ниво на подкритичен минимум на работа на системите във връзка с националната сигурност и държавното управление.

Информация за наличността и качеството на данните

Информацията се набира от бази данни на Главна дирекция "Електронна съобщителна мрежа за националната сигурност" (ГД"ЕСМНС"), актове, доклади, проучвания, анализи и документи на Комисията за регулиране на съобщенията, Националния статистически институт и други.

Предоставяни по програмата продукти/услуги (ведомствени разходни параграфи)

- ❖ Предоставяне на Държавна мрежа за високоскоростен, надежден и защитен пренос на информация между държавните структури.

Проекти

Проект „Проектиране и изграждане на оптична свързаност на далекосъобщителни обекти във връзка с националната сигурност“:

Проектът е многогодишен и включва проектиране на трасета, доставка, полагане, монтаж, измерване и пускане в експлоатация на оптични кабелни линии, за изграждането на защитени оптични кабелни трасета и доизграждане на междуградска оптична свързаност за нуждите на

държавното управление, сигурността и отбраната, за пренос на всякакъв вид цифрова информация – данни, глас, видео.

Недовършени поради липса на финансиране са трасетата: София-Благоевград и Пловдив–Смолян ;

Не е изградено оптично трасе за предоставяне на цифрова свързаност от национално значение в участъка Ботевград –Етрополе – Златица.

Проект „Модернизация на инженерно - технически системи”:

За привеждане на съществуващите инженерно технически системи и съоръжения в сградите и обектите на ИА”ЕСМИС” в съответствие с действащата нормативна уредба, предписанията на контролните органи и функционалните предназначения е планирана модернизация на съоръженията и електрозахранването, охладителните, климатизиращи и животообезпечаващи системи в съобщителните обекти с отбранително предназначение.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил лв.)

№	Програма РАЗВИТИЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ЕЛЕКТРОННА СЪОБЩИТЕЛНА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ДЪРЖАВНО УПРАВЛЕНИЕ	Отчет	Актуализир ан бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза	Разлик а к.5-к.3	Прогноза	Разлик а к.7-к.5
						2012 г.	2013 г.	2013 г.	2013 г.
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	2 639,9	11 132,3	9 279,9	-1 852,4	9 279,9	0,0	9 279,9	0,0
	Персонал	1 812,0	5 431,4	5 566,9	135,5	5 566,9	0,0	5 566,9	0,0
	Издръжка	827,9	5 700,9	3 713,0	-1 987,9	3 713,0	0,0	3 713,0	0,0
	Капиталови разходи	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	2 639,9	11 132,3	9 279,9	-1 852,4	9 279,9	0,0	9 279,9	0,0
	Персонал	1 812,0	5 431,4	5 566,9	135,5	5 566,9	0,0	5 566,9	0,0
	Издръжка	827,9	5 700,9	3 713,0	-1 987,9	3 713,0	0,0	3 713,0	0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.1	1.....				0,0		0,0		0,0
2.2	2.....				0,0		0,0		0,0
2.3	3.....				0,0		0,0		0,0
	Администрирани разходни параграфи **								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	730,0	200,0	-530,0	200,0	0,0	200,0	0,0

	1. Капиталови разходи за изграждане на електронна съобщителна инфраструктура	0,0	730,0	200,0	-530,0	200,0	0,0	200,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	6 300,0	6 300,0	4 800,0	-1 500,0
	1. Капиталови разходи по ЦБ	0,0	0,0	0,0	0,0	6 300,0	6 300,0	4 800,0	-1 500,0
	2.....	0,0	0,0		0,0		0,0		0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	0,0	730,0	200,0	-530,0	6 500,0	6 300,0	5 000,0	-1 500,0
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	2 639,9	11 862,3	9 479,9	-2 382,4	9 479,9	0,0	9 479,9	0,0
	Общо разходи (I.+II.+III.):	2 639,9	11 862,3	9 479,9	-2 382,4	15 779,9	6 300,0	14 279,9	-1 500,0
	Численост на щатния персонал	565,0	582,0	530,0	-52,0	530,0	0,0	530,0	0,0
	Численост на извънщатния персонал	0,0	0,0	26,0	26,0	26,0	0,0	26,0	0,0

Програма „ЕЛЕКТРОННО УПРАВЛЕНИЕ”

Основни цели на програмата

- Провеждане на държавната политика в областта на електронното управление в съответствие с действащата правно-нормативна уредба и изграждане на капацитет за прилагане на политиката;
- Подобряване на административното обслужване на гражданите и бизнеса и повишаване на удовлетвореността на потребителите, чрез използване на възможностите на електронното управление;
- Създаване на условия за развитие на интегрирано административно обслужване по електронен път на централно и местно ниво;
- Развитие и реализация на политиката за оперативна съвместимост на информационните системи в администрациите, водеща до доизграждане на инфраструктура за оперативна съвместимост
- Развитие и реализация на политики за мрежова и информационна сигурност на информационните системи в администрациите
- Техническо осигуряване и изграждане на център за компетентност в областта на оперативната съвместимост и информационната сигурност
- Реализиране на държавна политика за транспониране на Директива 2007/02/ЕО – INSPIRE;
- Създаване на инфраструктура на пространствени данни (данни, указващи пряко или непряко определено разположение или определен географски район);

- Създаване на условия и правила за изграждане на национален ГЕОПОРТАЛ, за достъп на държавите-членки до национални инфраструктури на пространствени данни

Организационни структури, участващи в програмата

Програмата се осъществява от дирекция “Електронно управление” към МТИТС, а в частта на подпрограмата „Достъп до пространствени бази данни” – съвместно с Изпълнителна агенция „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи”, при координация с всички администрации, лицата осъществяващи публични функции и организации, предоставящи обществени услуги.

Отговорност за изпълнението на програмата

Управлението на програмата се осъществява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ресорният заместник-министър, подпомагани от директора на дирекция “Електронно управление” и изпълнителния директор на Изпълнителна агенция „Електронни съобщителни мрежи и информационни системи”.

За цялостното изпълнение на програмата отговаря дирекция “Електронно управление” към МТИТС.

🚩 Подпрограма 1 „ЕЛЕКТРОННИ УСЛУГИ”

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ							
Подпрограма 1							
		Целева стойност					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.		Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
Ре-инженеринг и изпълнение на 20-те базови услуги, оценени по обобщения метод, предложен от ЕК	%	60		–	90	100	100
Подадени електронни заявления за електронни услуги от гражданите	Брой в хил.	350		–	1 000	1 500	2 000
Подадени електронни заявления за електронни услуги от фирмите: големи, средни/малки и микро	Брой в хил.	10/15/10		–	40/50/50	50/60/60	55/65/65
Увеличаване ефективността на работата на служителите в сферата на	%	40		–	15	10	10

административното обслужване							
Подадени електронни заявления за електронни услуги от чужди граждани	Брой в хил.	-	-	100	200	300	

Подпрограма 2 „ОПЕРАТИВНА СЪВМЕСТИМОСТ И ИНФОРМАЦИОННА СИГУРНОСТ”

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ							
Подпрограма 2							
		Целева стойност					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Закон 2010г.		Проект 2011г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Сертифицирани информационни системи	бр.	-	20		50	100	150
2. Сертифицирани задания по НОИОПИС	бр.	-	40		80	160	240
3. Вписани стандарти в Регистъра на стандартите	Бр.		12		40	80	120

Изпълнение на подпрограмата в отговорностите на ИА „ЕСМИС”

Дейностите по оперативна съвместимост и информационна сигурност са свързани с поддръжката и функционирането на национален Център за реагиране при компютърни инциденти (CSIRT) и произтичат от чл.36 на Наредба за общите изисквания за оперативна съвместимост и информационна сигурност, издадена по силата на чл.43 на Закона за електронното управление. Създаването на центъра е необходимо да следва методическите указания на Европейската агенция за мрежова и информационна сигурност (ENISA). Други европейски документи в посока на повишаване на информационната сигурност са Съобщението от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета за регионите за защита на критичната информационна инфраструктура COM(2009) 149 "Защита на Европа от широкомащабни кибер-атаки и нарушения: повишаване на готовността, сигурността и устойчивостта" и Резолюция на Съвета от 18 декември 2009 г. относно Европейски подход на сътрудничество към мрежовата и информационната сигурност.

Основни цели, които ще бъдат постигнати в резултат от изпълнение на дейността:

- повишаване на готовността, сигурността и устойчивостта, свързани със защита на критичната информационна инфраструктура;
- повишаване на възможностите за обмен на информация и добри практики с държавите-членки на ЕС;

- повишаване на доверието на крайните потребители към информационните и комуникационните технологии;
- повишаване на готовността за организиране на национални учения и/или участие в редовни европейски учения в областта на мрежовата и информационната сигурност.

Организационни структури, участващи в изпълнение на дейностите по оперативна съвместимост и информационна сигурност - отдел „Информационни системи и центрове”, дирекция „Информационни и комуникационни системи” при ИА „ЕСМИС”;

Изпълнението на дейностите по оперативна съвместимост и информационна сигурност е в отговорностите на ИА „ЕСМИС” в лицето на изпълнителния директор и директор на дирекция „Информационни и комуникационни системи”.

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Подпрограма 2	Целева стойност						
	Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Разрешени инциденти	бр.				3	5	7
2. Обновени уязвимости в информационния портал	бр.				2	3	5
3. Време за разрешаване на инцидент	часове				24	12	12
4. Проведени обучения	бр.				1	2	3
5. Задоволеност от предоставяни услуги	%				60	70	90

За постигането на целите на дейностите по оперативна съвместимост и информационна сигурност, от значение е своевременно предоставяне на необходимите финансови средства; установяване на сътрудничество с аналогични структури на национално ниво (частен сектор, академични среди, отбрана) и на международно ниво (ENISA, NATO и др.)

За да се гарантира изграждането, поддържането и качество на работа на „Център за реагиране при компютърни инциденти”, е необходимо строго да се прилагат методическите указания на Европейската агенция за мрежова и информационна сигурност.

Подпрограма 3 „ДОСТЪП ДО ПРОСТРАНСТВЕНИ БАЗИ ДАННИ”

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ							
Подпрограма 3							
		Целева стойност					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Закон 2010 г.		Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Хармонизирано национално							

законодателство в съответствие с Директива 2007/02/ЕО.	бр.	-	1				
2. Създаден Координиращ орган (Междуправителствен съвет) за пространствени данни;	бр.	-			1		
3. Създаден референтен информационен масив от пространствени данни	%				15	55	30
4. Създаден Национален портал за пространствени данни;	%				15	60	25
5. Създадена национална база на метаданнови описания на пространствени данни и техните притежатели;	%				15	55	30
6. Форуми за развитие на капацитет в държавните ведомства, поддържащи специализирани пространствени бази данни и предлагащи услуги с тях.	бр.				4	3	2
7. Развита система за интегрирано управление на риска и предварителни мерки за сигурността, оценка на потенциални щети.	%				20	30	40

Изпълнение на подпрограмата в отговорностите на ИА «ЕСМИС»

Дейностите по подпрограмата са свързани с изграждане, поддържане и използване на инфраструктура за пространствена информация, осигуряване на достъп до пространствени данни и предоставяне на услуги за данните в областта на околната среда или това са дейности, които могат да окажат влияние върху околната среда, чрез гарантиране на съвместимост и сигурност при обмена на данни, произтичащи от Закона за достъп до пространствени данни (ЗДПД). Законът за достъп до пространствени данни транспонира Директива 2007/2/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 14 март 2007 г., относно установяване на инфраструктура за пространствена информация в Европейската общност (INSPIRE).

Конкретната дейност попадаща в отговорностите на ИА „ЕСМИС”, произтича от чл.12 на ЗДПД и е свързана с изграждането и поддържането на национален портал за пространствени данни. Наред с това, съгласно чл. 23 на ЗДПД, изпълнителната агенция подпомага министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията в изпълнението на неговите задължения, произтичащи от чл.19 на ЗДПД.

Основни цели, които ще бъдат постигнати в резултат от изпълнение на дейностите свързани с достъп до пространствени бази данни:

- предоставяне по унифициран начин на достъп до пространствени данни, метаданни и услуги за пространствени данни от различни източници;
- предоставяне на услуги, свързани с референтни информационни масиви;
- осъществяване на връзка с геопортала на инфраструктурата за пространствена информация в Европейската общност;
- създаване на условия за осигуряване на наличност, качество, организация, достъпност и споделяне на пространствена информация.

Организационни структури, участващи в изпълнение на дейностите свързани с достъп до пространствени бази данни - дирекция „Информационни и комуникационни системи”, ИА „ЕСМИС”, отдел „Пространствени бази от данни”.

Изпълнението на дейностите свързани с достъп до пространствени бази данни е в отговорностите на ИА „ЕСМИС” в лицето на изпълнителния директор, директор на дирекция „Информационни и комуникационни системи”, началник отдел „Пространствени бази от данни”.

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Подпрограма 3					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза за 2012 г.	Прогноза за 2013 г.
1. Изграден национален портал				1		
2. Обновяване на информацията в информационния портал	бр.			2	5	8
3. Брой предоставени услуги	бр.			4	9	15

За реализирането на целите и дейностите свързани с достъп до пространствени бази данни, от значение е успешната съвместна работа с правителствени и неправителствени организации, с

потребителите на пространствени бази данни. Наред с това е необходима координация с браншовите и научните организации в областта на пространствените бази данни.

Към настоящия момент в Република България няма единна практика за съхраняване, обмен и поддръжка на пространствени данни. Информацията за наличност и качество на данните ще се предоставя от създателите им – публични структури, като ще се следи и от Европейски структури по правила, създадени с регламент.

Подпрограма 4 „КОНТРОЛ”

Дейностите по подпрограмата са свързани с осъществяване на проверки на съответствието с изискванията на оперативна съвместимост и информационна сигурност на акредитацията на проверяващи лица, сертифицирането на информационни системи и воденето на регистри и списъци, които произтичат от задълженията на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията съгласно чл. 60 на Закона за електронното управление (ЗЕУ). Редът за акредитация, контролът на акредитираните лица, начинът на воденето на регистри и списъци на акредитирани лица и сертифицирани информационни системи се определят в Наредба за общите изисквания за оперативна съвместимост и информационна сигурност.

Основни цели, които ще бъдат постигнати в резултат от изпълнение на дейностите по контрол върху спазването на изискванията за оперативна съвместимост и информационна сигурност и за други дейности свързани с електронното управление:

- спазване на общите изисквания на ЗЕУ;
- гарантиране на надеждна и защитена експлоатация на информационните системи;
- гарантиране на високо качество на предлаганите административни електронни услуги.

Организационната структура, предлагана за упражняване на контрол върху спазването на изискванията за оперативна съвместимост и информационна сигурност и върху други дейности по електронното управление, е „Инспекция по контрол” към ИА „ЕСМИС”.

Изпълнението на дейностите по подпрограма „Контрол”, свързани с осъществяването на контрол върху спазването на изискванията за оперативна съвместимост и информационна сигурност и други дейности по електронното управление **е в отговорностите** на ИА „ЕСМИС” в лицето на изпълнителния директор.

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Целева стойност					
	Подпрограма 4					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Създадена Инспекция за контрол				1		
2. Извършени проверки на акредитирани лица	бр.			3	4	6
3. Извършени проверки на сертифицирани информационни системи	бр.			5	10	15

Изграждането на структурата за упражняване на контрол върху спазването на изискванията за оперативна съвместимост и информационна сигурност ще зависи от правилното планиране на щатните бройки и организацията на работата на звеното, от намиране на необходимия брой квалифицирани специалисти.

Упражняването на контрол за оперативна съвместимост и информационна сигурност не е свързано с качество на данните.

Външни фактори, които могат да оказат въздействие върху постигането на целите на програмата „Електронно управление“

Реализацията на електронното управление изисква силна политическа ангажираност, дългосрочна стратегия и планове за реализация.

Негативно въздействие върху изпълнението на програмата може да окаже забавянето при прилагането на принципите на електронното управление, ограничената финансова осигуреност в средносрочен план

1. Липса на политическа воля и положителен натиск за изпълнение на общата рамка и националната програма.
2. Националната програма остава на високо ниво, без да се декомпозира на ниво министерства (ПРБК) и агенции (ВРБК).
3. Разработените програми на ниво министерства остават само пожелателни документи, без практическа реализация
4. Висока степен на текучество и ниски нива на възнаграждения в ИТ звената на публичната администрация
5. Липса на специфични умения и знания в публичната администрация (лидерство, управление на промяната, управление на проекти)
6. Слабо участие и незаинтересованост на гражданите и бизнеса
7. Липса на стимули за ползване на електронните услуги от гражданите и бизнеса
8. Ниска информационна култура и познания сред гражданите
9. Липса на интеграция и оптимизация на процесите, изпълнявани от различни звена на администрацията
10. Риск от недостатъчна сигурност на данните

Информация за наличността и качеството на данните

Данните са налични в Годишния доклад за състоянието на администрацията.

Предоставяни по програмата продукти/услуги

- Поддръжка на базите с правна и географска информация на Националния портал (НПЕАУ);
- Поддръжка и администриране на системите в Контролния технически център на електронното правителство;
- Интегрирано административно обслужване на централно и местно ниво и предоставяне на публични услуги;
- Осигуряване поддръжка на работоспособността на системите за Интегрирано административно обслужване на централно и местно ниво и предоставяне на публични услуги;
- Доставка на интернет трафик за нуждите на ИСЕП;
- Предоставяне право на ползване, актуализация и поддръжка на справочно информационна система за нуждите на държавната администрация;
- Актуализация, поддръжка и развитие на информационните бази данни на ПИСЕО (Пилотна интеграционна система на е-област);

- Доставка на комуникационна свързаност и интернет трафик за нуждите на системата за интегрирано административно обслужване на централно и местно ниво и предоставяне на публични услуги;
- Осигуряване на достъп през ЕПДЕАУ до ЕЗК;
- Издръжка на техническите центрове на електронното правителство

Дейности по програмата

- *Актуализиране (допълнение и изменение) на Закона за електронно управление, подзаконовата уредба и нормативната уредба, касаеща предоставянето на административни услуги по електронен път*
 - Определяне на набор от правила за реализация на необходимата организационна оперативна съвместимост
 - Определяне на организационна структура и механизми на взаимодействие
 - Определяне на възможностите за хоризонтална и вертикална интеграция между администрациите по отношение на изготвяне на политиките за е-управление
 - Определяне на правилата за установяване на контролни механизми за изпълнение на политиките за реализация на е-правителството
- *Присъединяване на информационните системи на администрациите към Единната среда за обмен на електронни документи за осигуряване на електронния документооборот и предоставяне на административни услуги.*
- *Осигуряване на оперативна устойчивост и непрекъснатост при работата на ИАОПУ е свързано с изпълнението на следните дейности:*
 - Изграждане на аварийен център за данни за осигуряване на резервен капацитет за критичните вътрешни технологични услуги на ИАОПУ
 - Осигуряване на операционна и системна поддръжка
- *Въвеждане на ефективни методи за управление на процесите, автоматизиран контрол на изпълнението в публичния сектор*
 - *Установяване на сигурна база за бъдещата ИКТ инфраструктура*
 - Въвеждане на Референтен архитектурен модел, базиран на АОУ. Проектът включва следните дейности:
 - Развитие на административното обслужване по електронен път, преглед и правен анализ на съществуващото законодателство във връзка с ре-инженеринг на процесите в администрацията и разработване на референтни модели и стандарти.
 - Разширяването на платформата ИАОПУ, като средство за предоставяне на общоизползваеми вътрешни технологични услуги за всички министерства/ агенции, заинтересувани от въвеждане на техните е-услуги
 - Определяне на националните електронни услуги за периода 2010 – 2012 г. и съответните пакети за внедряване за 2011 г.
 - Електронни услуги със силна ориентация към оптимизация на добавената стойност за клиента/агенцията
 - *Подобряване на е-услугите за осигуряване на информация чрез разработване на общи портални услуги*
 - Подобряване нивото на интеграция и функционалността на портала на е-правителството

➤ Увеличаване мащаба на инфраструктурата на проект „Интегрирано административно обслужване и предоставяне на публични услуги – ИАОПУ”

- Обезпечаване възможността средата ИАОПУ оперативно да доставя всички вътрешни технологични услуги
- Разширяването на платформата ИАОПУ, като средство за предоставяне на общоизползваеми вътрешни технологични услуги за всички министерства/ агенции, заинтересувани от въвеждане на техните е-услуги

Безвъзмездна финансова помощ по ОПАК, съфинансирана от ЕСФ, по подприоритет 3.1

- Развитие и реализация на политиката за оперативна съвместимост на информационните системи в администрациите.
- Развитие и реализация на политики за мрежова и информационна сигурност на информационните системи в администрациите
- Развитие на CERT-Bulgaria и осигуряване функциите по докладване на инциденти
- Осигуряване на технически условия за предоставяне на електронни административни услуги и вътрешни електронни услуги.
 - Поддръжка и осигуряване на изградената платформа на е-правителство.
 - Актуализация и поддръжка на базите с правна и географска информация на Единния портал за достъп до електронните административни услуги (ЕПДЕАУ)
 - Актуализация и поддръжка на информационните бази данни
 - Актуализация, поддръжка и развитие на информационните бази данни на ПИСЕО (Пилотна интеграционна система на е-област)
 - Доставка на комуникационна свързаност, достъп от и до обществена телефонна мрежа и интернет трафик за нуждите на системи на ИСЕП.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в ХИЛ.ЛВ.)

№	Програма ЕЛЕКТРОННО УПРАВЛЕНИЕ	Отчет	Актуализиран бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза 2012 г.	Разлика к.5- к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7- к.5
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	38,4	2 135,7	2 877,4	741,7	2 877,4	0,0	2 877,4	0,0
	Персонал	30,4	270,3	577,1	306,8	577,1	0,0	577,1	0,0
	Издръжка	8,0	1 865,4	2 300,3	434,9	2 300,3	0,0	2 300,3	0,0
	Капиталови разходи	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	38,4	2 135,7	2 877,4	741,7	2 877,4	0,0	2 877,4	0,0
	Персонал	30,4	270,3	577,1	306,8	577,1	0,0	577,1	0,0
	Издръжка	8,0	1 865,4	2 300,3	434,9	2 300,3	0,0	2 300,3	0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

сметки									
Персонал				0,0		0,0			0,0
Издръжка				0,0		0,0			0,0
Капиталови разходи				0,0		0,0			0,0
От тях за: *				0,0		0,0			0,0
2.1 1.....				0,0		0,0			0,0
2.2 2.....				0,0		0,0			0,0
2.3 3.....				0,0		0,0			0,0
<i>Администрирани разходни параграфи **</i>									
II. Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	1 460,0	1 460,0	500,0	-960,0	500,0		0,0
1. Капиталови разходи за електронното управление	0,0	0,0	1 460,0	1 460,0	500,0	-960,0	500,0		0,0
2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
III. Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	7 440,0	7 440,0	7 260,0		-180,0
1. Целеви разходи по ЦБ	0,0	0,0	0,0	0,0	5 540,0	5 540,0	5 360,0		-180,0
2. Капиталови разходи по ЦБ	0,0	0,0	0,0	0,0	1 900,0	1 900,0	1 900,0		0,0
3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
Общо администрирани разходи (II.+III.):	0,0	0,0	1 460,0	1 460,0	7 940,0	6 480,0	7 760,0		-180,0
Общо разходи по бюджета (I.I+II.):	38,4	2 135,7	4 337,4	2 201,7	3 377,4	-960,0	3 377,4		0,0
Общо разходи (I.+II.+III.):	38,4	2 135,7	4 337,4	2 201,7	10 817,4	6 480,0	10 637,4		-180,0
Численост на шатния персонал	32,0	32,0	37,0	5,0	37,0	0,0	37,0		0,0
Численост на извъншатния персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0

Средства за развитието на административното обслужване по електронен път са осигурени и от Оперативна програма „Административен капацитет”, по която МТИТС е бенефициент на проект със стойност 18 429 964 лв. Проектът стартира на 07.09.2010 г и е със срок на изпълнение – 18 месеца.

Програма “РАЗВИТИЕ НА ИНФОРМАЦИОННОТО ОБЩЕСТВО”

За целите на този документ понятието ”развитие на информационното общество” ще се разглежда като съвкупност от координирани и балансирано разпределени дейности за постигане на целите и задачите на посочените по долу подпрограми.

Цели на програмата

- Изготвяне на политика за развитие на информационното общество в България в съответствие с Цифровия дневен ред на Европа до 2015 г.;
- Разработване и прилагане на ефективен и ефикасен координационен механизъм за изпълнението на различни вертикални политики в областта на информационното общество;
- Координиране на участието на България в работата на Съвета на Европа в областта на медиите и новите комуникационни услуги;
- Подкрепа на проекти насочени към авангардни изследвания, приети като европейски приоритети;
- Стимулиране на младите хора към научноизследователска кариера чрез осигуряване на достъп до върхови технологии и разширяване на възможностите за участие в съвместни международни проекти;
- Осигуряване на ширококолов интернет достъп в отдалечени и слабо населени райони.

Организационни структури, участващи в програмата

Програмата се осъществява от дирекция „Информационни технологии” и ИА ”ЕСМИС” към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. За изпълнението на проекти по програмата допринася Сдружение „Национален център за суперкомпютърни приложения” (НЦСП).

Отговорност за изпълнението на програмата

Управлението на програмата се осъществява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и ресорния заместник-министър, подпомагани от директора на дирекция “Информационни технологии” и от директора на ИА “ЕСМИС”.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Програма	Целева стойност					
	Показатели за изпълнение	Мер на единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Проект на Политика за развитие на информационното общество в Република България до 2015 г.	бр.	0	0	1	1	1
2. Представяне на Политика за развитие на информационното общество в Република България до 2015 г. на широката	бр.	0	0	2	4	2

общественост						
3. Изработване на система от индикатори за отчитане изпълнението на политиката за развитие на информационното общество	бр.	0	0	1	1	1
4. Доклад за изпълнението на планираните мерки на изпълняваните програми, стратегии и планове в областта на информационното общество	бр.	0	0	1	1	1
5. Организиран и проведени заседания на Консултативния съвет по въпросите на електронните съобщения, пощенските услуги, информационното общество и електронното управление	бр.	3	5	6	6	6
6. Участие в комитети, под-комитети, работни групи и други работни форуми на институциите на ЕС във връзка с осъществяването на политиката в областта на ИО	бр.	0	2	4	4	4
7. Участие в Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги	бр.	2	2	2	2	2
8. Участие в Съвета на Европа, свързани с Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги и с информационното общество	бр.	2	2	2	2	2

9. Изготвени позиции, становища и информации по въпросите на ИО и ИТ, медии и нови комуникационни услуги по искане от други звена	бр.	40	50	55	60	65
10. Потребители на суперкомпютърния комплекс	бр.	75	80	100	125	150
11. Научни колективи, разработващи софтуерни среди за българския суперкомпютърен комплекс	бр.	8	12	15	120	25
12. Одобreno финансиране за български участници по рамковите програми на ЕО в областта на ИКТ	хил. евро	2 500, 0	3 000,0	3 200, 0	3 500, 0	3 500, 0
13. Проведени консултации с потенциални участници по оперативните програми на Република България	бр.	3	12	20	25	30
14. Организиранни информационни дни по тема „ИКТ” от Седма рамкова програма на ЕО и програма „Подкрепа за ИКТ политики от Рамкова програма „Конкурентоспособност и иновации”	бр.	3	3	3	3	3
15. Проведени консултации с потенциални участници по рамковите програми на ЕО в областта на ИКТ	бр.	35	40	45	50	50
16. Участия в работата на управляващите комитети на тема „ИКТ” от Седма	бр.	12	12	12	12	12

рамкова програма на ЕО и програма „Подкрепа за ИКТ политики от Рамкова програма „Конкурентоспособност и иновации”						
17. Анализ на текущото състояние и тенденциите за развитие на иновациите в ИКТ сферата	бр.	0	0	1	0	0
18. Национална програма за изпълнение на Стратегия за развитие на широколентовия достъп	бр.	0	0	1	0	0
19. Проведени заседания на работна група за широколентов достъп	бр.	1	3	8	8	7
20. Проведени работни срещи с Управляващия орган на ОПРР	бр.	1	12	12	12	10
21. Подписан меморандум за сътрудничество между МТИТС и МЗХ	бр.	0	0	1	0	0
22. Подписан меморандум за сътрудничество между МТИТС и представители на местните власти	бр.	0	0	0	15	0
23. Проведени консултации с Европейската комисия	бр.	0	6	8	7	7
24. Изследване на състоянието и тенденциите за развитие на NGA networks в РБ	бр.	0	0	1	0	0
25. Изготвяне на анализ във връзка с динамиката на развитието на потреблението на интернет и електронни услуги в районите,	бр.	0	0	1	0	0

включени в инвестиционния проект за широколентов достъп						
26. Изготвена нотификация за държавна помощ във връзка с чл. 107 от Лисабонския договор	бр.	0	0	1	1	0
27. Участие в реализиране на процедури по ЗОП във връзка с проект за широколентов достъп	бр.	0	0	2	2	0

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата

Успешното реализиране на проекти с финансовата подкрепа на Фондовете на Европейския съюз зависи не само от усилията на МТИТС, но и от административния капацитет на управляващите и междинните органи на оперативните програми към Националния план за развитие 2007-2013 г.

Диалогът и партньорството с всички представителни организации на ИКТ бизнеса и гражданското общество, както и с университетите и БАН са наложителни за успешната реализация на бюджетните програми, в които голяма част от дейностите са насочени към тях или се изпълняват съвместно с тях.

Сътрудничеството с медиите е фактор за успешното популяризиране на информационното общество и брандинга на българския ИКТ сектор.

Тези фактори влияят върху риска от неизпълнение на програмата и неусвояване на прогнозираните средства.

Ключов фактор за развитие на Българския център за суперкомпютърни приложения (БЦСП) е разширяване и утвърждаване на модел на партньорство със сдружение „Национален център за суперкомпютърни приложения”, както и Център за върхови научни изследвания „Суперкомпютърни приложения”, притежаващи административен капацитет от специалисти, специализирани знания и умения. Тези специалисти все още са на едно критично ниво в България и са високоплатени в частния сектор. Основните задачи и задължения на този екип са свързани с осигуряване на сигурна и непрекъсната работа на суперкомпютърната система, както и с изпълнение на дейности по популяризиране на възможностите и услугите, които предоставя Центъра.

Информация за наличността и качеството на данните

Информация се събира от:

- Статистическа информация събирана от МТИТС.
- Национален статистически институт;
- Европейска комисия;
- Комисия за регулиране на съобщенията;

Предоставяни по програмата продукти/услуги

- ❖ **Координиране на процеса по разработване на стратегическа рамка за развитие на информационното общество в България до 2015 г.**

Дейности/проекти:

- Изготвяне на Политика за развитие на информационното общество в Република България до 2015 г.
- Разработване на координационен механизъм по въпросите на информационното общество, в рамките на Националната програма за развитие на Република България
- Провеждане на държавната политика за развитие на ИО
- ❖ **Координиране на участието на България в работата на Съвета на Европа в областта на медиите и новите комуникационни услуги**

Дейности/проекти:

- Участие в работата на работни и експертни групи на Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги;
- Участие в работата на други комитети и групи на Съвета на Европа, свързани с Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги и с информационното общество;
- Участие във форуми и срещи, организирани с участието на Съвета на Европа;
- Осъществяване на издания за популяризиране на нормите и документите на Съвета на Европа;
- Координиране на официални български становища по документи на Съвета на Европа с други ведомства и организации;
- ❖ **Подпомагане на научните изследвания, технологичното развитие и иновациите в областта на информационните и комуникационните технологии (ИКТ)**

Дейности/проекти:

- Участие в общоевропейската асоциация „Партньорство за върхови изследвания в Европа” (Partnership for Advanced Computing in Europe – PRACE);
- Подпомагане участието на български ИКТ фирми в оперативна програма “Конкурентоспособност”
- Координация на участието на България в рамковите програми на ЕО в областта на ИКТ
- ❖ **Развитие на инфраструктура за широколентов достъп**

Дейности/проекти:

- Разработване, популяризиране и контрол по изпълнението на Национална програма за изпълнение на Стратегия за развитие на широколентовия достъп
- Изготвяне на нотификация за държавна помощ във връзка с чл. 107 от Лисабонския договор
- Участие в реализиране на процедури по ЗОП във връзка с проект за широколентов достъп

Подпрограма 1: “КООДИНИРАНЕ НА ПРОЦЕСА ПО РАЗРАБОТВАНЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКАТА РАМКА ЗА РАЗВИТИЕ НА ИНФОРМАЦИОННОТО ОБЩЕСТВО В БЪЛГАРИЯ ДО 2015”

Цели на подпрограмата

- Изготвяне на политика за развитие на информационното общество в България в съответствие с Цифровия дневен ред на Европа до 2015 г.;
- Разработване и прилагане на ефективен и ефикасен координационен механизъм за изпълнението на различни вертикални политики в областта на информационното общество;
- Координиране на участието на България в работата на Съвета на Европа в областта на медиите и новите комуникационни услуги;

Организационни структури, участващи в подпрограмата

Подпрограмата се осъществява от отдел „Политика и развитие на информационното общество” и отдел „Технологии на информационното общество” в дирекция „Информационни технологии”, както и от външно привлечени медийни експерти.

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Директор на дирекция „Информационни технологии”

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Подпрограма 1	Целева стойност					
	Показатели за изпълнение	Мер на един ица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013 г.
1. Проект на Политика за развитие на информационното общество в Република България до 2015 г.	бр.	0	0	1	1	1
2. Представяне на Политика за развитие на информационното общество в Република България до 2015 г. на широката общественост	бр.	0	0	2	4	2
3. Изработване на система от индикатори за отчитане изпълнението на политиката за развитие	бр.	0	0	1	1	1

на информационното общество						
4. Доклад за изпълнението на планираните мерки на изпълняваните програми, стратегии и планове в областта на информационното общество	бр.	0	0	1	1	1
5. Организиран и проведен заседания на Консултативния съвет по въпросите на електронните съобщения, пощенските услуги, информационното общество и електронното управление	бр.	3	5	6	6	6
6. Участие в комитети, под-комитети, работни групи и други работни форуми на институциите на ЕС във връзка с осъществяването на политиката в областта на ИО и ИКТ	бр.	0	2	4	4	4
7. Участие в Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги	бр.	2	2	2	2	2
8. Участие в Съвета на Европа, свързани с Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги и с информационното общество	бр.	2	2	2	2	2
9. Изготвени позиции, становища и информации по въпросите на ИО и ИТ, медии и нови	бр.	40	50	55	60	65

комуникационни услуги по искане от други звена						

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на подпрограмата

- Продължаващото развитие на световната финансова криза и последващите негативни ефекти върху икономиките на отделните държави;
- Реална заплаха от смяна в националните приоритети от проактивно преследване на икономически ръст и по-висока производителност към политика за икономическо възстановяване, където държавата измества частната инициатива и поема по-сериозна роля на пазара.

Тази политика, в съчетание с нарастващ риск върху приходната част на бюджета, винаги се последва от “замразяване” на разходите в сектори с по-ниска социална чувствителност (по-ниска заетост като процент от всички заети и силно изразени нематериални резултати от дейността), което е причина тези сектори да изоставят някои проекти, в подкрепа на продължаваща експанзия и да се фокусират и развиват на дейности, които да осигурят целостта на системата.

Информация за наличността и качеството на данните

Информацията се набира от актове, доклади, проучвания, анализи и документи на Министерски съвет и МТИТС

Предоставяни по подпрограмата продукти/услуги

- 1. Изготвяне на Политика за развитие на информационното общество в Република България до 2015 г.**

Дейности/проекти:

- Организиране и разработване на проект на Политика за развитие на информационното общество в Република България до 2015 г.
 - Представяне на Политика за развитие на информационното общество в Република България до 2015 г. на широката общественост
- 2. Разработване на координационен механизъм по въпросите на информационното общество, в рамките на Националната програма за развитие на Република България**

Дейности/проекти:

- Изработване на система от индикатори за отчитане изпълнението на политиката за развитие на информационното общество
- Оценка на изпълнението на мерки по действащи програми и стратегии в областта на информационното общество
- Оценка на съгласуваността на изпълняваните стратегически документи в областта на информационното общество с други стратегически документи на национално и европейско ниво

- 3. Провеждане на държавната политика за развитие на ИО**

Дейности/проекти:

- Участие в усъвършенстване и развитие на нормативната база на ИО

- Участие в изготвянето на позиции, становища и информации по въпросите на ИО и ИТ по искане от други звена
- Участие в администрирането на Консултативния съвет по въпросите на електронните съобщения, пощенските услуги, информационното общество и електронното управление
- Участие в комитети, под-комитети, работни групи и други работни форуми на институциите на ЕС във връзка с осъществяването на политиката в областта на ИО и ИКТ

4. Участие в Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги

Дейности/проекти:

- Участие в работата на работни и експертни групи на Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги
- Изготвяне на становища и мнения
- Изготвяне на доклади
- Превод и популяризиране на документи и материали
- Осъществяване на кореспонденция и обобщаване на становища и мнения на ведомства и организации

5. Участие в Съвета на Европа, свързано с Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги и с информационното общество

Дейности/проекти:

- Участие в работата на други комитети и групи на Съвета на Европа, свързани с Управителния комитет за медии и нови комуникационни услуги и с информационното общество
- Изготвяне на становища и мнения
- Изготвяне на доклади
- Превод и популяризиране на документи и материали
- Осъществяване на кореспонденция и обобщаване на становища и мнения на ведомства и организации

6. Участие във форуми и срещи, организирани с участието на Съвета на Европа

Дейности/проекти:

- Превод и популяризиране на документи и материали
- Осъществяване на кореспонденция и обобщаване на становища и мнения на ведомства и организации
- Организиране на срещи и дискусии

7. Осъществяване на издания за популяризиране на нормите и документите на Съвета на Европа

Дейности/проекти:

- Превод и популяризиране на документи и материали

8. Координиране на официални български становища по документи на Съвета на Европа с други ведомства и организации

Дейности/проекти:

- Осъществяване на кореспонденция и обобщаване на становища и мнения на ведомства и организации
- Организиране на срещи и дискусии

Подпрограма 2 “ПОДПОМАГАНЕ НА НАУЧНИТЕ ИЗСЛЕДВАНИЯ, ТЕХНОЛОГИЧНОТО РАЗВИТИЕ И ИНОВАЦИИТЕ В ОБЛАСТТА НА ИКТ”

Цели на подпрограмата

- Активизиране на българското участие в рамковите програми на ЕО в областта на ИКТ;
- Подкрепа на проекти, насочени към авангардни изследвания, приети като европейски приоритети;
- Стимулиране на младите хора към научноизследователска кариера чрез осигуряване на достъп до върхови технологии и разширяване на възможностите за участие в съвместни международни проекти;

Организационни структури, участващи в подпрограмата

Подпрограмата се осъществява от всички отдели в дирекция „Информационни технологии”, ИА „ЕСМИС”, както и от външно привлечен партньор в лицето на сдружение „Национален център за суперкомпютърни приложения”.

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Директор на дирекция „Информационни технологии”, директор на ИА „ЕСМИС”.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Подпрограма 2	Целева стойност					
	Показатели за изпълнение	Мер на единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.
1. Одобрено финансиране за български участници по рамковите програми на ЕО в областта на ИКТ	хил. евро	2 500, 0	3 000,0	3 500, 0	4 000, 0	4 000, 0
2. Потребители на суперкомпютърния комплекс	бр.	75	80	100	125	150

3. Научни колективи, разработващи софтуерни среди за българския суперкомпютърен комплекс	бр.	8	12	15	120	25
4. Проведени консултации с потенциални участници по оперативните програми на Република България	бр.	3	12	20	25	30
5. Организиран информационни дни по тема „ИКТ” от Седма рамкова програма на ЕО и програма „Подкрепа за ИКТ политики от Рамкова програма „Конкурентоспособност и иновации”	бр.	3	3	3	3	3
6. Проведени консултации с потенциални участници по рамковите програми на ЕО в областта на ИКТ	бр.	35	40	45	50	55
7. Участия в работата на управляващите комитети на програмите на ЕО в областта на ИКТ	бр.	12	12	12	12	12
8. Анализ на текущото състояние и тенденциите за развитие на иновациите в ИКТ сферата	бр.	0	0	1	0	0

Информация за наличността и качеството на данните

Данните се събират от:

- Статистическа информация, събирана от МТИТС.
- Европейска комисия;

Предоставяни по подпрограмата продукти/услуги

Продукти/услуги:

1. Участие в обоевропейската асоциация „Партньорство за върхови изследвания в Европа” (Partnership for Advanced Computing in Europe – PRACE)

Дейности/проекти:

- Участие в заседанията на Съвета на асоциацията и други обоевропейски и международни събития в областта на високопроизводителните изчисления;
 - Разпространение на информация относно възможностите за използване на обоевропейския високопроизводителен ресурс.
- ## **2. Координация на участието на България в рамковите и редовните програми на ЕС в областта на ИКТ**

Дейности/проекти:

- Подготовка и провеждане на информационни дни по всички обявени конкурси по програмите на ЕО в областта на ИКТ;
 - Разпространение на текуща информация за програмите на ЕО и предоставяне на индивидуални консултации на българските участници;
 - Участие в работата на Управляващите комитети на програмите в Брюксел (подготовка на работни програми, участие в определянето на тематиката на конкурсите, институционална подкрепа за проекти с българско участие.
- ## **3. Подпомагане развитието на иновациите в областта на ИКТ**

Дейности/проекти:

- Проучване на текущото състояние и набелязване на тенденции за развитие на иновациите в областта на ИКТ
- Подпомагане участието на български ИКТ фирми в оперативна програма “Конкурентоспособност - Администриране на дейностите по разглеждане и оценка на собствен иновативен софтуер на фирми кандидатстващи по мярка BG161PO003-1.1.03 „Развитие на стартиращи иновативни предприятия чрез подкрепа за внедряване на иновативни продукти, процеси и услуги” по ОП “Конкурентоспособност”

✚ Подпрограма 3 „РАЗВИТИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ШИРОКОЛЕНТОВ ДОСТЪП”

Цели на подпрограмата

- Изграждане на широколентови връзки към градските периферии и по-слабо урбанизираните територии и селски райони;
- Развитие на критична, защитена, сигурна и надеждна обществена инфраструктура.

Организационни структури, участващи в подпрограмата

Подпрограмата се осъществява от отдел „Управление на проекти” в дирекция „Информационни технологии”, ИА „ЕСМИС”.

Отговорност за изпълнението на подпрограмата

Директор на дирекция „Информационни технологии”, директор на ИА „ЕСМИС”.

Целеви стойности по показателите за изпълнение

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Подпрограма 3	Целева стойност					
	Показатели за изпълнение	Мер на единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.
1. Национална програма за изпълнение на Стратегия за развитие на широколентовия достъп	бр.	0	0	1	0	0
2. Проведени заседания на работна група за широколентов достъп	бр.	1	3	8	8	7
3. Проведени работни срещи с Управляващия орган на ОПРР	бр.	1	12	12	12	10
4. Подписан меморандум за сътрудничество между МТИТС и МЗХ	бр.	0	0	1	0	0
5. Подписан меморандум за сътрудничество между МТИТС и представители на местните власти	бр.	0	0	0	15	0
6. Проведени консултации с Европейската комисия	бр.	0	6	8	7	7
7. Изследване на състоянието и тенденциите за развитие на NGA networks в РБ	бр.	0	0	1	0	0
8. Изготвяне на анализ във връзка с динамиката на развитието на потреблението на интернет и електронни услуги в районите, включени в инвестиционния проект за широколентов достъп	бр.	0	0	1	0	0
9. Изготвена	бр.	0	0	1	1	0

нотификация за държавна помощ във връзка с чл. 107 от Лисабонския договор						
10. Участие в реализиране на процедури по ЗОП във връзка с проект за ширококолов пътен достъп	бр.	0	0	2	2	0

Информация за наличността и качеството на данните

Информацията е набрана от актове, доклади, проучвания, анализи и документи на Европейската комисия, Европейския парламент, Съвета на Европа, Министерски съвет, Комисията за регулиране на съобщенията, Националния статистически институт, Управляващия орган на ОП „Регионално развитие” и други.

Предоставяни по подпрограмата продукти/услуги

1. Национална програма за изпълнение на Стратегия за развитие на ширококолов пътен достъп

Дейности/проекти:

- Представяне на програмата за ширококолов пътен достъп на обществено обсъждане.
- Разработване на механизъм за контрол на изпълнението на националната програма за ширококолов пътен достъп.

2. Изготвена нотификация за държавна помощ във връзка с чл. 107 от Лисабонския договор

Дейности/проекти:

- Участия в междуинституционални работни консултации във връзка със спазването на европейските изисквания за държавна помощ.
- Участия в работни срещи с Европейската комисия.

3. Участие в реализиране на процедури по ЗОП във връзка с проект за ширококолов пътен достъп

Дейности/проекти:

- Разработване на техническо задание за обществена поръчка.
- Разработване на тръжна документация за обществена поръчка по чл. 14, ал. 1, т. 2 от Закона за обществени поръчки.
- Участия в комисия за отваряне, разглеждане и оценка на оферти за изграждане на електронни съобщителни мрежи с отворен достъп за осигуряване на ширококолов пътен достъп в отдалечени и слабо-урбанизирани райони.

Изпълнение на подпрограма "РАЗВИТИЕ НА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ШИРОКОЛЕНТОВ ДОСТЪП" в отговорностите на ИА „ЕСМИС”

Дейностите за 2011 г. в отговорностите на ИА „ЕСМИС” са необходими за планиране и подготовка на инфраструктурен проект, финансиран със средства по Оперативна програма за регионално развитие (ОПРР), в съответствие с Националната стратегия за развитие на широколентовия достъп в Република България; Оперативна програма за регионално развитие (Операция 2.2). Основни дейности:

- Извършване на национално предпроектно проучване с оценка на ползите и разходите за планиране доизграждането на национална широколентова инфраструктура за нуждите на електронното управление и публичните електронни услуги;
- Планиране на средства за съфинансиране за периода 2011-2013 г.;

Специфичното за финансовия разчет е, че са планирани разходи в размер на 5% като оперативен резерв, който да покрие разликата по отношение на националното съфинансиране, в случай че ЕК не одобри съотношение на европейското към националното финансиране съответно: 85%:15%, а 80%:20%.

- Предвижда се капиталовите разходи и разходите за възнаграждения по извън трудови правоотношения за дейности по контрол и мониторинг на проекта да бъдат осигурени целево със средства от Централния бюджет - за предпроектно и проектно проучване; Извършване на проектиране и строителство (пълен инженеринг на електронно-съобщителните инфраструктури за широколентов достъп в избраните региони);

✚ Подпрограма 4 „КООРДИНАЦИЯ НА ПРОЕКТИ В И К Т”

Подпрограмата "Координация на проекти в ИКТ" е в отговорностите на ИА „ЕСМИС” и включва **обобщени дейности**, подпомагани от реализацията на проекти: - eGOS по Рамкова програма „Конкурентоспособност и иновации” (2007-2013), подпрограма „Политика за подкрепа на ИКТ на Европейската комисия; - проект SEERA-EI, финансиран от Седма Рамкова програма на Европейската комисия (Област на изследвания в Югоизточна Европа за създаване на електронни инфраструктури за научно-изследователската дейност):

- Активно взаимодействие и подобряване на координацията със страните от Югоизточна Европа в рамките на Европейски проект SEERA-EI за създаване на регионална визия за развитие на електронните инфраструктури за научно-изследователски цели;
- Оценка на удовлетвореността на гражданите и на потреблението на пилотните eGOS-услуги за Европейско приложение;
- Укрепване на административния капацитет на специализираното звено за разработка и управление на проекти по ОПАК и ОПРР за изпълнение на мисията и стратегическите цели на политиката.

Изпълнението на дейностите се осъществява от ИА „ЕСМИС”, дирекция "Информационни и комуникационни системи", отдел "Проекти в ИКТ".

✚ Подпрограма 5 "ПОДДРЪЖКА НА ИНФОРМАЦИОННИ СИСТЕМИ И ЦЕНТРОВЕ"

Изпълнението на подпрограмата е в отговорностите на ИА „ЕСМИС”

Основни цели, които ще бъдат постигнати по подпрограмата ”Поддръжка на информационни системи и центрове” :

- осигуряване на сигурна и непрекъсната работа на суперкомпютърна система Blue Gene/ P ;
- популяризиране на възможностите и услугите, които предоставя Центъра;
- осигуряване на сигурна и непрекъсната работа на системата за превантивно ресурсно управление на риска;
- предоставяне на сигурни и надеждни услуги, посредством системата за превантивно ресурсно управление на риска;
- осигуряване на сигурна и непрекъсната работа на информационните системи за оперативна съвместимост и информационна сигурност и на други системи.

Организационни структури и отговорност за изпълнение на подпрограмата

Изпълнението на дейностите свързани с поддръжка на информационни системи и центрове е в отговорностите на ИА”ЕСМИС” в лицето на изпълнителния директор и директор „Информационни и комуникационни системи”.

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ Подпрограма 5	Целева стойност					
	Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Актуализиран бюджет 2010 г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.
1. Брой договори за изпълнение на услуги	бр.		4	9	16	4

Ефективното използване на Българския център за суперкомпютърни приложения зависи в голяма степен от осигуряването на достатъчно средства за неговата технологична поддръжка и за популяризиране на неговите възможности.

Наличността и качеството на данните се конкретизират за всяка отделна задача.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в хил.лв.)

№	Програма РАЗВИТИЕ НА ИНФОРМАЦИОННОТО ОБЩЕСТВО	Отчет	Актуализиран бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза 2012 г.	Разлика а к.5-к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7-к.5
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	106,4	1 564,3	825,2	-739,1	855,2	30,0	855,2	0,0
	Персонал	98,0	511,1	405,9	-105,2	405,9	0,0	405,9	0,0
	Издръжка	8,4	1 053,2	419,3	-633,9	449,3	30,0	449,3	0,0
	Капиталови разходи	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	106,4	1 564,3	825,2	-739,1	825,2	0,0	825,2	0,0
	Персонал	98,0	511,1	405,9	-105,2	405,9	0,0	405,9	0,0
	Издръжка	8,4	1 053,2	419,3	-633,9	419,3	0,0	419,3	0,0

	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	30,0	30,0	30,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка			0,0	0,0	30,0	30,0	30,0	0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.1	1. Програма към МВнР за изпълнение на задължения по координация на работата към Съвета на Европа			0,0	0,0	30,0	30,0	30,0	0,0
2.2	2.....				0,0		0,0		0,0
2.3	3.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	700,0	700,0	700,0	0,0
	1. Капиталови разходи по ЦБ	0,0	0,0		0,0	700,0	700,0	700,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0		0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	0,0	0,0	0,0	0,0	700,0	700,0	700,0	0,0
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	106,4	1 564,3	825,2	-739,1	825,2	0,0	825,2	0,0
	Общо разходи (I.+II.+III.):	106,4	1 564,3	825,2	-739,1	1 555,2	730,0	1 555,2	0,0
	Численост на шатния персонал	34,0	40,0	31,0	-9,0	31,0	0,0	31,0	0,0
	Численост на извъншатния персонал	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

ДРУГИ ПРОГРАМИ

Някои от дейностите в отговорностите на МТИТС не могат да бъдат представени в контекста на идентифицираните политики. Ето защо, в програмния формат е въведено понятието “Други програми”, където се отнасят програмите „АВИООТРЯД 28” и „АДМИНИСТРАЦИЯ” (и по този начин съответните дейности на програмите), чиито принос за постигането на формулираните по-горе политики на ПРБК не може да бъде идентифициран, но които са му възложени посредством законодателството или се изпълняват по исторически причини.

Програма “АВИООТРЯД 28”

Основните цели на програмата са:

- ефективно авиационно обслужване на държавното ръководство;
- осигуряване на срочен, качествен и гарантиращ необходимото ниво на безопасност въздушен транспорт;
- предотвратяване на авиационни произшествия и сериозни инциденти.

С програмата се осигурява дейността на авиационния оператор за изпълнение на **полетите със специално предназначение**. Полетите със специално предназначение са полетите за превоз и обслужване на:

- Президента на Република България;
- Председателя на Народното събрание на Република България;
- Министър–председателя на Република България;
- Вицепрезидента на Република България;
- Чуждестранни и държавни ръководители;
- Полети за нуждите на министерства и ведомства по заповед на Министерски съвет.

Изпълнението на полети със специално предназначение е придружено със завишени мерки за безопасност и сигурност. Авиоотряд 28 осигурява денонощна готовност на екипажи, обслужващ състав и въздухоплавателни средства за изпълнение на полети със специално предназначение, както и постоянен контрол на организацията, подготовката и провеждането на полетите.

Отговорност за изпълнението на програмата

Отговорност за поддържането на професионалната квалификация и правоспособност на авиационния персонал носи Главния пилот на Авиоотряд 28.

Във връзка с осигуряване и гарантиране на спазване на изискванията за безопасност и сигурност на полетите отговорност носи Ръководител безопасност полети, подпомаган от служителите на специализираната администрация.

За поддържане на експлоатационната годност на ВС отговорността е на Главният авиоинженер на Авиоотряд 28.

Други институции допринасящи за предоставяне на услугата

При изпълнение на специфичната си дейност служителите на Авиоотряд 28 организират изпълнението на полетите съвместно със служители на Национална служба „Охрана” при Президента на Р България.

Целеви стойности по показателите за изпълнение:

ЦЕЛЕВИ СТОЙНОСТИ ПО ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ

Програма Авиоотряд 28							
		Целева стойност					
Показатели за изпълнение	Мерна единица	Отчет 2009 г.	Закон 2010 г.	Актуализиран бюджет 2010г.	Проект 2011 г.	Прогноза 2012 г.	Прогноза 2013г.
1. Проведени тренажорни подготовки	Брой	30	33	60	60	60	60
2. Извършени проверки по самолети	Брой	6	6	18	20	20	20
3. Извършени инспекции	Брой	19	19	20	20	20	20

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата

Негативно влияние за постигане целите на програмата може да окаже недостатъчното финансово осигуряване на дейността. Недостатъчното финансиране ще затрудни поддържането в отлично техническо състояние на въздухоплавателни средства и професионалната подготовка на летателния и технически състав.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(в ХИЛ.ЛВ.)

№	Програма АВИООТРЯД 28	Отчет	Актуал изиран бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза	Разлика к.5- к.3	Прогноза	Разлика к.7- к.5
		2009 г.	2010 г.	2011 г.		2012 г.		2013 г.	
		1	2	3	4	5	6	7	8
I.	Общо ведомствени разходи:	8 722,5	7 161,2	7 161,2	0,0	7 161,2	0,0	7 161,2	0,0
	Персонал	2 720,3	2 303,2	2 303,2	0,0	2 303,2	0,0	2 303,2	0,0
	Издръжка	6 002,2	4 858,0	4 858,0	0,0	4 858,0	0,0	4 858,0	0,0
	Капиталови разходи	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	8 722,5	7 161,2	7 161,2	0,0	7 161,2	0,0	7 161,2	0,0
	Персонал	2 720,3	2 303,2	2 303,2	0,0	2 303,2	0,0	2 303,2	0,0
	Издръжка	6 002,2	4 858,0	4 858,0	0,0	4 858,0	0,0	4 858,0	0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Персонал				0,0		0,0		0,0
	Издръжка				0,0		0,0		0,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0

	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.	1.....								
1	.....				0,0		0,0		0,0
2.	2.....								
2	.....				0,0		0,0		0,0
2.	3.....								
3	.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....								
	.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....								
	.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....								
	.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	4 994,5	3 851,5	-1 143,0	2 572,0	-1 279,5	1 258,6	-1 313,4
	1. Целеви разходи по ЦБ - финансов лизинг за самолет	0,0	4 994,5	3 851,5	-1 143,0	2 572,0	-1 279,5	1 258,6	-1 313,4
	2.....								
	.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....								
	.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	0,0	4 994,5	3 851,5	-1 143,0	2 572,0	-1 279,5	1 258,6	-1 313,4
	Общо разходи по бюджета (I.+II.):	8 722,5	7 161,2	7 161,2	0,0	7 161,2	0,0	7 161,2	0,0
	Общо разходи (I.+II.+III.):	8 722,5	12 155,7	11 012,7	-1 143,0	9 733,2	-1 279,5	8 419,8	-1 313,4
	Численост на щатния персонал	82,0	82,0	82,0	0,0	82,0	0,0	82,0	0,0
	Численост на извънщатния персонал	0,0	7,0	7,0	0,0	7,0	0,0	7,0	0,0

Програма "АДМИНИСТРАЦИЯ"

В програмата са включени дейностите, които подпомагат изпълнението на програмите за постигането на стратегическите цели на МТИТС. Тъй като дейностите отнесени в програмата са съпътстващи, т.е. обслужват предоставянето на продуктите/услугите, формиращи програмите във всички области на политиките, разходите за тях са изведени в самостоятелна програма.

Цели на програмата

- Осигуряване на ефективно административно обслужване на физически и юридически лица;

- Техническо обезпечаване на изпълнението на правомощията на съответните ръководители на структури и функциите на специализираната администрация.

Организационни структури, участващи във програмата

В изпълнението на програмата са ангажирани най-вече експерти и служители от общата администрация на министерството, изпълнителните агенции към министъра и другите структурни звена на ведомството.

Отговорност за изпълнението на програмата

Програмата е под ръководството на главния секретар на МТИТС, главните секретари на второстепенните разпоредители с бюджетни кредити към министъра, директорите на дирекции от общата администрация.

Дейности за програмата

- Осигуряване в правно-нормативно отношение дейността на МТИТС
- Участие в разработването на проекти на нормативни актове;
- Процесуално представителство пред съдилищата;
- Изготвяне проекти на договори и становища по законосъобразността на договори;
- Разработване на прогнози за човешките ресурси и проекти на вътрешни процедури за управлението им;
- Организиране на дейността по набиране на служители и провеждане на конкурси;
- Изготвяне на актове и документи, свързани с възникване, изменение, прекратяване и регистриране на служебните и трудовите правоотношения със служители;
- Анализ на потребностите, планиране и организация на обучението на служители;
- Координация на дейностите по оценка на изпълнението на длъжностите на служителите;
- Доразвитие на елементите на СФУК
- Осъществяване на предварителен, текущ и последващ вътрешен финансов контрол;
- Ефективно и законосъобразно администриране на приходите и разходването на бюджетните и целеви средства;
- Изготвяне на проектите на годишния бюджет на министерството и бюджетите на ВРБК;
- Даване на методически указания на ВРБК относно изготвянето на отчетите за касово изпълнение на бюджета;
- Разпределение на бюджетните кредити и отчитане изпълнението на бюджета;
- Организиране и осъществяване на цялостно финансово-счетоводно отчитане, на дейността, изготвяне на ежемесечни и годишни оборотни ведомости, подготовка на годишния баланс, счетоводно и касово обслужване на структурните звена;
- Поддържане на текущ финансово-счетоводен архив и база данни за капиталовите разходи на ПРБК и ВРБК
- Организиране и осъществяване на общото ръководство на документооборота и деловодната дейност;
- Систематизиране и съхраняване на документите от учреденския архив;
- Административно обслужване на юридически и физически лица на "едно гише";
- Изготвяне на отговори и становища по възникнали въпроси от физически и юридически лица;

- Приемна по постъпили жалби и писма на граждани;
- Дейности по осигуряване на прозрачност и публичност на дейността на министерството;
- Поддържане страница в Интернет;
- Програмно и техническо осигуряване на компютърната техника;
- Поддържане автоматизираната информационна инфраструктура;
- Осъществяване на автоматизиран обмен на данни с национални и ведомствени информационни системи;
- Планиране и организиране на строително-монтажни работи;
- Организация и контрол за правилното, законосъобразно и ефективно ползване и управление на недвижимите имоти и движимите вещи, предоставени за управление на ведомството;
- Планиране, организация и осъществяване на цялостно материално-техническо снабдяване;
- Организиране поддръжката и ремонта на сграден фонд, съоръжения и други движими вещи;
- Правилна техническа експлоатация и поддръжка на транспортните средства;
- Планиране и провеждане на процедури за възлагане на обществени поръчки;
- Осигуряване функционирането и поддръжката на системите за охранителен и пропускателен режим, пожароизвестяване и пожарогасене;
- Протоколна дейност на министерството, в т.ч. контакти с посолствата на чужди държави в РБългария за уреждане на протоколни и делови срещи с ръководството на министерството;
- Преводи на материали и документи от български на съответния чужд език и обратно.

Показатели за изпълнение

Индикатори за количествено изпълнение са:

- Брой разработени проекти и прогнози;
- Проведени конкурси;
- Изготвени актове и документи;
- Използван платен отпуск в дни;
- Планирани и организирани обучения;
- Изготвени отговори и становища;
- Систематизирани и съхранени документи;
- Разработени и прилагани вътрешни правила;
- Изготвени месечни и периодични финансови отчети;
- Разработени поименни списъци за капиталови разходи;
- Обработени документи;
- Архивирани единици.
-

Външни фактори, които могат да окажат въздействие върху постигането на целите на програмата

- Недостатъчна координация и взаимодействие с други министерства и ведомства;
- Предстоящи изменения в нормативната уредба.

Информация за наличността и качеството на данните

Информацията се намира от актове, доклади проучвания, анализи и документи на ПРБК и ВРБК.

Бюджетна прогноза по ведомствени и администрирани параграфи на програмата

(В ХИЛ.ЛВ.)

№	Програма АДМИНИСТРАЦИЯ	Отчет	Актуализиран бюджет	Проект	Разлика к.3-к.2	Прогноза 2012 г.	Разлика к.5- к.3	Прогноза 2013 г.	Разлика к.7-к.5
I.	Общо ведомствени разходи:	75 967,7	12 516,1	18 481,0	5 964,9	20 396,4	1 915,4	18 678,7	-1 717,7
	Персонал	6 304,9	5 896,8	7 272,7	1 375,9	7 294,7	22,0	7 272,7	-22,0
	Издръжка	8 394,3	6 477,8	10 323,3	3 845,5	12 336,7	2 013,4	10 596,0	-1 740,7
	Капиталови разходи	61 268,5	141,5	885,0	743,5	765,0	-120,0	810,0	45,0
					0,0		0,0		
1	Ведомствени разходи по бюджета на ПРБК:	75 967,7	12 516,1	15 731,0	3 214,9	15 646,4	-84,6	15 728,7	82,3
	Персонал	6 304,9	5 896,8	6 622,7	725,9	6 644,7	22,0	6 622,7	-22,0
	Издръжка	8 394,3	6 477,8	8 223,3	1 745,5	8 236,7	13,4	8 296,0	59,3
	Капиталови разходи	61 268,5	141,5	885,0	743,5	765,0	-120,0	810,0	45,0
					0,0		0,0		
2	Ведомствени разходи по други бюджети, фондове и сметки	0,0	0,0	2 750,0	2 750,0	4 750,0	2 000,0	2 950,0	-1 800,0
	Персонал			650,0	650,0	650,0	0,0	650,0	0,0
	Издръжка			2 100,0	2 100,0	4 100,0	2 000,0	2 300,0	-1 800,0
	Капиталови разходи				0,0		0,0		0,0
	От тях за: *				0,0		0,0		0,0
2.1	1. Техническа помощ - Приоритетна ос 5 по ОПТ - възнаграждения			650,0	650,0	650,0	0,0	650,0	0,0
2.2	2. Техническа помощ - Приоритетна ос 5 по ОПТ - административни разходи			2 100,0	2 100,0	4 100,0	2 000,0	2 300,0	-1 800,0
2.3	3.....				0,0		0,0		0,0
	<i>Администрирани разходни параграфи **</i>								
II.	Администрирани разходни параграфи по бюджета	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	1.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
III.	Администрирани разходни параграфи по други бюджети, фондове и сметки	2 218,7	25 913,5	9 250,0	-16 663,5	22 250,0	13 000,0	17 050,0	-5 200,0
	1. Капиталови разходи - Техническа помощ	2 218,7	25 913,5	9 250,0	-16 663,5	22 250,0	13 000,0	17 050,0	-5 200,0
	2.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	3.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	Общо администрирани разходи (II.+III.):	2 218,7	25 913,5	9 250,0	-16 663,5	22 250,0	13 000,0	17 050,0	-5 200,0

Общо разходи по бюджета (I.I+II.):	75 967,7	12 516,1	15 731,0	3 214,9	15 646,4	-84,6	15 728,7	82,3
Общо разходи (I.+II.+III.):	78 186,4	38 429,6	27 731,0	-10 698,6	42 646,4	14 915,4	35 728,7	-6 917,7
Численост на щатния персонал	365,0	411,0	387,0	-24,0	387,0	0,0	387,0	0,0
Численост на извънщатния персонал	0,0	30,0	89,0	59,0	89,0	0,0	89,0	0,0

Описание на администрираните разходни параграфи

Отнасят се до проекти по Приоритетна ос 5 “Техническа помощ”. Проектите са в железопътния сектор, и са свързани с: разработване на стратегии за прилагане на ERTMS (Европейска железопътна система за управление на трафика) и TCOC (Технически спецификации за оперативна съвместимост), в пътният сектор – с подготовка на “резервен” списък от проекти, които да бъдат евентуално включени в оперативната програма.