
О Т Ч Е Т ЗА ДЕЙНОСТТА НА МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА И СЪОБЩЕНИЯТА В ПЕРИОДА АПРИЛ 1997 – ЮЛИ 2001 ГОДИНА

Публикуван на: 05.07.2001

I. Законодателство

С цел осигуряване на законовата база за провеждане на реформите в Република България и хармонизиране на българското законодателство с правото на Европейския съюз през периода 1997 – 2001 година бяха разработени и приети следните закони:

»

КОДЕКС на търговското мореплаване - ДВ, изм. и доп., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1998 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 41 от 24.04.2001г.- ДВ, изм. и доп., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1998 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 41 от 24.04.2001г.- ДВ, изм. и доп., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1998 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 41 от 24.04.2001г.

»

ЗАКОН за гражданското въздухоплаване – ДВ, бр. 16 от 21.02.1997 г., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1999 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 34 от 6.04.2001 г., в сила от 6.04.2001 г.

»

ЗАКОН за далекосъобщенията - ДВ, бр. 93 от 11.08.1998 г., изм., бр. 26 от 23.03.1999 г., в сила от 23.03.1999 г., бр. 10 от 4.02.2000 г., в сила от 4.02.2000 г., изм. и доп., бр. 64 от 4.08.2000 г., в сила от 1.08.2000 г., доп., бр. 34 от 6.04.2001 г., в сила от 7.10.2001 г., изм. и доп., бр. 42 от 27.04.2001 г.

»

ЗАКОН за движението по пътищата - ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., в сила от 1.09.1999 г., изм., бр. 1 от 4.01.2000 г.

»

ЗАКОН за автомобилните превози - ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., в сила от 17.09.1999 г.

»

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

»

ЗАКОН за пощенските услуги - ДВ, бр. 64 от 4.08.2000 г., в сила от 1.08.2000г.

»

ЗАКОН за железопътния транспорт - ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г.

През **1997 година** бяха приети следните подзаконовни нормативни актове:

»

В областта на авиационния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на железопътния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на автомобилния транспорт – 2 (две) наредби;

»

В областта на далекосъобщенията – 2 (две) наредби.

През **1998 година** бяха приети следните подзаконовни нормативни актове:

»

В областта на авиационния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на железопътния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на автомобилния транспорт – 2 (две) наредби;

»

В областта на далекосъобщенията – 1 (една) наредба;

»

В областта на морския транспорт – 1 (една) наредба.

През **1999 година** бяха приети следните подзаконовни нормативни актове:

»

В областта на авиационния транспорт:

- 22 (двадесет и две) наредби;

- 2 (две) инструкции;

- Устройствен правилник на Главна дирекция "Граждански въздухоплавателна администрация"

»

В областта на автомобилния транспорт;

- 2 (две) наредби;

- Устройствен правилник на Главна дирекция "Автомобилна администрация".

»

В областта на далекосъобщенията – 2 (две) наредби;

»

В областта на морския транспорт – 2 (две) наредби и 1 (един) правилник.

През **2000 година** бяха приети следните подзаконови нормативни актове:

»

В областта на авиационния транспорт:

- 3 (три) наредби;
- 1 (една) инструкция;

»

В областта на автомобилния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на далекосъобщенията – 3 (три) наредби;

»

В областта на пристанищата – 1 (една) наредба.

През **2001 година** бяха приети следните подзаконови нормативни актове:

»

В областта на далекосъобщенията – 1 (една) наредба;

»

В областта на пристанищата – 2 (две) наредби;

»

В областта на морския транспорт – 2 (две) наредби;

»

В областта на пощенския сектор – 3 (три) наредби и Заповед № РД-08-997 от 27.12.2000 г. на министъра на транспорта и съобщенията.

Административен капацитет

С цел осъществяване на административната реформа бяха създадени следните административни структури:

в областта на въздушния транспорт: - компетентна административна власт - Главна дирекция "Гражданската въздухоплавателна администрация"/ГД'ГВА'/ -юридическо лице, подчинено на министъра на транспорта и съобщенията. ГД'ГВА" е създадена през 1999 г. със Закона за гражданското въздухоплаване. Главна дирекция "Ръководство въздушно движение"- преобразувана, считано от 01.01.2001г., в държавно предприятие 'Ръководство на въздушното движение' по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон.- компетентна административна власт - -юридическо лице, подчинено на министъра на транспорта и съобщенията. ГД'ГВА" е създадена през 1999 г. със Закона за гражданското въздухоплаване. '- преобразувана,

считано от 01.01.2001г., в по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон.

в областта на автомобилния транспорт: Главна дирекция "Автомобилна администрация" /ГД'АА'/-юридическо лице на бюджетна издръжка, пряко подчинено на министъра на транспорта и съобщенията, създадено с ПМС №212 от 1999г. и функциониращо от 01.01.2000г. Главна дирекция "Автомобилна администрация" /ГД'АА'/-юридическо лице на бюджетна издръжка, пряко подчинено на министъра на транспорта и съобщенията, създадено с ПМС №212 от 1999г. и функциониращо от 01.01.2000г. Към министъра на транспорта и съобщенията с ПМС №243 от 1999г. е създадена **Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата в областта на железопътния транспорт: Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" към министъра на транспорта и съобщенията - юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 2000г. и влизащ в сила от 01.01.2002г. Закон за железопътния транспорт; агенцията ще бъде сформирана до средата на 2001 година с акт на Министерския съвет.**

в областта на водния транспорт: Главна дирекция 'Морска администрация' - преобразувана в Изпълнителна агенция "Морска администрация", юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщенията.

┆

┆: Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" към министъра на транспорта и съобщенията - юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 2000г. и влизащ в сила от 01.01.2002г. Закон за железопътния транспорт; агенцията ще бъде сформирана до средата на 2001 година с акт на Министерския съвет. - преобразувана в , юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщенията. **Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация"** - създадена с ПМС №212 от 1999г. и функционираща от началото на 2000г. като юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщенията.

Изпълнителна агенция "Проучване и поддържане на река Дунав" -юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщения, правопреемник на преобразуваното с ПМС №212 от 1999г. Управление за поддържане и проучване на плавателния път на река Дунав. юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщения, правопреемник на преобразуваното с ПМС №212 от 1999г. Управление за поддържане и проучване на плавателния път на река Дунав. **в областта на съобщенията:** с ПМС № 4 от 21.01.2000г, в сила от 4.02.2000г., Министерския съвет закри **Комитета по пощи и далекосъобщения /КПД/** като дейността, имуществото, архивът, правата и задълженията на КПД преминаха към Министерството на транспорта и съобщенията.

Държавна комисия по далекосъобщения - държавен орган към Министерския съвет, юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 1998г. Закон за далекосъобщенията;

- държавен орган към Министерския съвет, юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 1998г. Закон за далекосъобщенията; - държавен орган към Министерския съвет, юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 1998г. Закон за далекосъобщенията;

Създаден бе **Национален съвет по радиочестотен спектър.**

С постановления на Министерския съвет бе организирана дейността на **Координационния съвет по проблемите на информационното общество.**

В резултат на дейността на тези органи и на основа разработената подзаконова регулаторна рамка, в страната са лицензирани в сферата на електронните медии стотици частни УКВ радиостанции, десетки частни местни телевизионни канала, три национални ефирни телевизионни канала, български спътников канал, над 1 000 оператора на

кабелна телевизия.

В сферата на телекомуникационните услуги са лицензирани три национални мобилни клетъчни оператора, оператори на мрежи за пренасяне на данни, VSAT мрежи и услуги, стотици PMR радиомрежи.

II. Евроинтеграция и международна дейност

Международната дейност на Министерството на транспорта и съобщенията през периода 1997-2001 г. се характеризира с последователното провеждане на нова външна транспортна политика, следваща външнополитическите приоритети на страната, заложен в Програма "България 2001" на Правителството.

Ясната визия за пътя на развитие на България и конкретно поставените цели, в т.ч. пред всеки отрасъл на икономиката, стимулираха активността на международната дейност и европейската интеграция в областта на транспорта, осъществявани в следните основни направления:

1. В областта на европейската интеграция:

»

Откриване на преговорите за присъединяване на нашата страна към ЕС

- През месец март 2000 г. Работна група 19 - **Телекомуникации и информационни технологии** изготви и предостави Позиция на Република България в сектора. В резултат на проведени преговори с ГД Информационно общество и ГД Вътрешен пазар под наблюдението на ГД Разширение, Глава 19 е пред временно затваряне. Върви подготовката на следващите стъпки по изпълнение на поетите ангажименти и създаване на адекватна на пълната либерализация рамка.

- През м. юни 2001 г. на преговорната сесия на ниво министри **стартираха преговорите по глава 9 "Транспортна политика"**.

Новата правна рамка за транспортния сектор е вече в сила или в последна фаза на приемане. Съответните под-законови актове се приемат в много кратки срокове, по строго утвърден график. В процеса на хармонизиране на законодателството е отделено особено внимание на изискванията за безопасност към отделните видове транспорт и на институционалното изграждане и развитие.

Необходимите административни структури са изградени и вече функционират.

При разработването на новите под-законови нормативни актове се търси мнението на широк кръг от видни специалисти и изявени експерти от неправителствени, браншови и други организации в съответната транспортна област. През м. януари 2001 г. се проведе обществен дебат по проблемите на европейската интеграция в областта на автомобилния транспорт. Бе дискутирана темата "Изисквания за достъп до професията и достъп до пазара и начини за доказване на финансовата стабилност на автомобилните превозвачи, съгласно българското и европейското законодателство". Водят се дискусии по конкретните проблеми и чрез виртуалната приемна на Министерство на транспорта и съобщенията.

В края на 2000 г., Министерския съвет прие решение за утвърждаването на подписано на 26 юли в Брюксел, **Споразумение между Република България и Европейската общност за условията за превоз на стоки по шосе и за стимулиране на комбинирания транспорт**. След приключването на предвидените в член 19 от Споразумението процедури, то влезе в сила от 1 май 2001 г. (ДВ № 44/ 08. 05. 2001 г.) В резултат на неговото прилагане се постига по-нататъшно хармонизиране с изискванията на *acquis* в областта на автомобилния превоз на товари.

- **Многостранната спогодба за случайни превози на пътници с автобуси (ИНТЕРБУС) бе подписано от българската страна на 11 декември 2000 г. В**

резултат на нейното прилагане ще се постигне по-нататъшно хармонизиране с изискванията на acquis в областта на автомобилния превоз на пътници.

бе подписано от българската страна на 11 декември 2000 г. В резултат на нейното прилагане ще се постигне по-нататъшно хармонизиране с изискванията на acquis в областта на автомобилния превоз на пътници. бе подписано от българската страна на 11 декември 2000 г. В резултат на нейното прилагане ще се постигне по-нататъшно хармонизиране с изискванията на acquis в областта на автомобилния превоз на пътници.

- Предстоящото финализиране на Многостранното **Споразумение за установяване на Общоевропейското авиационно пространство - ЕСАА** ще допринесе за повишаване нивото на съответствие на националното ни законодателство с правото на Европейския съюз в тази област. Договорените преходни мерки по някои актове на Общността обхващат периода от сключване на Споразумението /ЕСАА/ до края на 2005г. Тези договорености са част от Споразумението и ще бъдат ратифицирани заедно с него. Онези актове, които не са споменати в Протокола за преходните мерки се прилагат напълно веднага след ратификацията;

- В областта на телекомуникациите Република България се присъедини към плана за действие **е-Европа +** на страните-кандидатки за присъединяване.

2. В областта на международното сътрудничество:

»

Приоритетно изграждане и разширяването на двустранната и многостранната договорно-правна база в унисон с европейските стандарти и изискванията на съвременното международно право с цел задълбочаване на политическите и икономическите измерения на външните отношения. Подписани са 32 двустранни и 8 многостранни спогодби и меморандуми.

»

Активизиране на българското присъствие в специализираните международни транспортни организации с цел подпомагане процесите на интеграция в европейските структури, лобиране за българските национални интереси, задълбочаване на връзките и взаимопомощта;

»

Участие в международни програми и инициативи с регионално значение (TRACECA, SECI, SBDI, BS PETra), целящи облекчаването на придвижването на пътници и товари чрез подобряване на транспортната дейност и пътна инфраструктура, хармонизиране на транспортното законодателството, унифициране на граничните и митническите документи и формалности;

»

Поемане на водеща роля в двустранните отношения при осъществяването на сътрудничеството в областта на транспорта и развитие на нови транспортни направления с цел подпомагане на взаимната търговия, съблюдаване на подписаните споразумения и защита интересите на българските превозвачи;

Общата оценка за сектор "Транспорт" в Редовния Доклад на ЕК за 2000 гласи: "В сравнение с предишни години напредъкът в областта на транспорта е ускорен. Предприети са действия във всички сектори, започната е работа по отношение на морската безопасност. Дълго договаряния въпрос с Румъния за втори мост на река Дунав

беше разрешен с постигнатото споразумение между България и Румъния през февруари 2000 г."

»

Основни моменти във външните отношения със специализираните международни организации в областта на пощите и далекосъобщенията:

ноември 1998 г. - Минеаполис - България преизбрана за трети път за член на Съвета на Международния съюз по далекосъобщения (МСД) – ръководният орган на Съюза с мандат от четири години;

ноември 2000 г. - Европейска конференция за подготовка на 'Световната конференция на МСД по развитие на далекосъобщенията';

1999 г – Пекин - България е преизбрана в административния на Всемирен пощенски съюз - специализирана организация на ООН;

декември 1999 г - излъчване на българска спътникова програма - чрез ЕВТЕЛСАТ (Европейска организация за спътникови съобщения);

февруари 1998 г. - ратифицирана със закон Протокола за поправки в Спогодбата за създаване на Международна система и организация за космически съобщения "Интерспутник".

януари 2000 г. - пускане в експлоатация на FM предавател в Добрич с финансовата подкрепа на ЮНЕСКО;

юни 2000 г. в Краков - шеста конференция на министрите на страните, членки на Съвета на Европа - приемане на политическата декларация 'Политика за комуникациите на утрешния ден' .

19 септември 1998 г - Споразумение за сътрудничество между Република България и Китайската народна република;

14 март 2000 г - Споразумение за сътрудничество между Република България и Социалистическа република Виетнам;

3 юли 2000 г - Споразумение за сътрудничество между Република България и Армения; срещи на министрите, отговарящи за съобщенията на балканските държави: 1997 г. – Истанбул; 1998 г. – Белград и 2000 г. - Атина.

III. Структурна реформа и приватизация

През мандата на настоящето правителство са предприети действия за раздържавяване чрез приватизация, в т.ч. и заявените на централизирани търгове, ликвидация и несъстоятелност общо 206 дружества, или над 85 % от всички раздържавени предприятия и 71 обособени части, или 50 % от всички обособени обекти.

С цел в общините да бъде затворен цикъла "потребности-задоволяване – управление - отговорност" министерството безвъзмездно прехвърли в собственост на общините 56 транспортни предприятия и 6 автогари.

През мандата на настоящето правителството по същество приключи приватизацията на дружествата подлежащи на приватизация от министерството.

През този период бяха договорени и най-голям размер на:

»

договорените цени общо в размер на над 182 млн. лв. или над 99 % от всички договорени

цени от началото на приватизацията;

»

инвестициите в приватизираните предприятия общо за над 48 мил. лв., или над 90 % от всички договорени инвестиции от началото на приватизационния процес.

»

работни места общо в размер на 16655 бр., или над 83 % от всички договорени работни места.

Измененията в Закона за гражданското въздухоплаване създадоха предпоставка за предоставяне на концесии върху гражданските летища за обществено ползване. По отношение на останалите видове летища се освободи режима на тяхната собственост, като законът предвиди изрично възможността те да бъдат частна собственост на физически и юридически лица, на общините и на държавата.

Приетият Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България преуреди обществените отношения, свързани със собствеността върху пристанищата за обществен транспорт и тяхното ползване. По този начин се създаде нормативната основа за предоставяне на концесии върху цели и/или технологично обособени части от пристанищата за обществен транспорт. Съществуващите еднолични търговски дружества – пристанищни предприятия, опериращи върху тези пристанища, са поставени в условията на пазарна икономика. С цел да отговорят на новите условия започна реструктуриране на пристанищните предприятия, чрез отделяне от дейността им на страничните дейности, които не са пряко свързани с товаро-разтоварните операции и с обработката на товари, пътници и поща.

Законът за железопътния транспорт създаде нормативната предпоставка за реструктуриране на НК "БДЖ". От датата на влизане в сила на закона ще се премахне държавния монопол върху железопътния превоз на пътници и товари, а по отношение обектите на железопътната инфраструктура ще бъде налице правната възможност за предоставяне на концесии.

Същинската част на реформата в железопътния транспорт започна през 1997 г. Бяха проведени поредица мероприятия за активно реформиране на железниците.

1. Въвеждане на нова йерархична управленска структура

В резултат се намалиха броя на управленските равнища, отдели се инфраструктурата в рамките на НК БДЖ и се обособиха основните бизнес дейности. Числеността на персонала беше намалена с 9,8 хил. души, с което се достигна технологичния минимум. С това се намалиха оперативните разходи еднократно с 29,8 млн. лв.

2. Осъществяване на оздравителен проект за железопътния транспорт

За първи път държавата осигури субсидии от 60 млн.лв./год. за превозите и 60 млн.лв./год. - за инфраструктурата. В резултат се стабилизира пазарния дял на железопътния транспорт. Започна активно да се наваксва изоставането в ремонтите на железния път – подновени са 295 км, като същевременно са закрити за експлоатация 53 км губещи второстепенни линии. Въведе се в експлоатация модерен подвижен състав от рециклирани пътнически вагони за експресни и бързи влакове по направление запад – изток. От системата на НК БДЖ са изведени промишлените производства – 10 бр. и за тях се реализира програма за приватизация.

Въпреки неблагоприятните фактори – ограниченията за превоз през Югославия, рязкото покачване курса на долара от 1,80 на 2,30 лв/\$ и цената на горивата с 80 %, железопътният транспорт успя да запази финансовите си резултати и в последните години

не допусна увеличаване на загубите си. Загубата за 2000 г. се ограничи до 87 млн. лв. За съжаление предвидените параметри в оздравителния проект не бяха изпълнени изцяло. За това със специален план за действие през 2001 г. се приеха допълнителни мерки, които се изпълняват в три направления:

»

Управление на излишните материални активи – постигнат приход от 7 млн.лв;

»

Прехвърляне ремонта на товарни вагони (1200 бр.) на вагонните депа;

»

Ограничаване разхода на дизелово гориво до 100 тона дневно.

IV. Инвестиционни проекти

Инвестиционната политика на Министерство на транспорта и съобщенията през изминалия четиригодишен период бе насочена основно към:

»

Развитие на транспортната инфраструктура на страната като интегрална част от разширената Транс-европейската транспортна мрежа;

»

Изграждане на липсващите транспортни връзки в Националната транспортна мрежа, с подчертан приоритет на транспортните връзки със съседните страни;

»

Реконструкция и модернизация на съществуващата транспортна инфраструктура, в съответствие със стандартите и изискванията на страните-членки на Европейския съюз, както и изискванията на НАТО;

»

Развитие на екологосъобразни транспортни системи и технологии на пътници и товари, намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;

»

Повишаване на безопасността във всички видове транспорт;

Най-големите инвестиционни проекти, чието изпълнение Министерство на транспорта и съобщенията започна в периода 1997-2001 година бяха:

Строителство на втори мост на река Дунав между България и Румъния при Видин и Калфат

След дългогодишни преговори, на 7 февруари 2000 г. в Брюксел бе постигнато съгласие между двете страни за строителство на мост при Видин-Калафат. Последваха експертни срещи, в резултат на които бе избрано точното място на пресичане на реката. На 5 юни бе подписано споразумение между правителствата на двете държави за техническите, финансовите, правните и организационните въпроси, свързани с изграждането на нов

граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост между двете страни на река Дунав, което в последствие бе ратифицирано от двата парламента. Създаден бе Управляващ комитет по проекта под председателството на министъра на транспорта и съобщенията на Република България, включващ представители на всички заинтересовани институции от българска страна. Състоя се и първата среща на смесения българо-румънски комитет по проекта.

За финансиране на проекта е сключен договор за заем от 50 млн. евро с Европейската инвестиционна банка. Желание за предоставяне на средства са изразили немското и френското правителство, с чиято безвъзмездна помощ се извършват предварителните проучвания за строителство на съоръжението. Проектът кандидатства за финансиране и от предприєдинителния фонд на Европейския съюз ISPA. С финансираното от PHARE консултантско съдействие на фирмата GIBB е разработено Задание за Международен инженерингов & управленски консултант за проектирането на моста и управлението на търговете.

Реконструкция, развитие и разширение на летище София

През септември 1997 г. беше подписан Договор за заем между Правителството на Република България и Европейската Инвестиционна Банка (ЕИБ) за финансиране на изграждането на нов пътнически терминал и прилежаща инфраструктура. През юни 1998г. бе подписан договор между Правителството на Република България и Кувейтския фонд за арабско икономическо развитие за финансиране на реконструкцията на Летище София - нова пистова система. С цел окончателно окомплектоване на финансовия пакет проектът 'Реконструкция, развитие и разширение на Летище София' бе поставен от Правителството на Република България като приоритетен за финансиране от програмата на Европейския съюз ISPA и през м. юли 2000 год. в Брюксел бе решено да бъдат предоставени 50 милиона евро безвъзмездна помощ за проекта.

Техническият проект и тръжните документи бяха разработени от холандската фирма NACO. Проведени са процедури за предквалификация за избор на главен изпълнител на строителството на нов пътнически терминал и прилежащи съоръжения и за главен изпълнител на строителството на нова пистова система и съпътстващи работи.

Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Димитровград – Свиленград – Гръцка/Турска граница за скорост от 160 км/ч

Проектът предвижда реконструиране и електрифициране на единичната железопътна линия Пловдив/Крумово – Димитровград – Свиленград – гръцка/турска граница за скорости от 160 км/ч и 22.5 тона осово натоварване. Приблизителната обща стойност на реконструкцията и електрификацията е 340 милиона евро. Предвидена е следната финансова схема: държавен бюджет и безвъзмездна помощ от Европейския съюз: 190 милиона евро; заем от ЕИБ 150 милиона евро.

Проектът стартира през декември 1999 с обявяването на търг за проектант, който бе спечелен от британската компания PB Kennedy&Donkin Ltd. в сътрудничество с българската фирма РТ Нешева. До сегашния момент е взето решение за разположението на реконструираната линия и са представени проекти за финансова оценка и Оценка за въздействието върху околната среда.

Реконструкция и електрификация на железопътната линия Дупница-Кулата

Проектът се финансира по програма ФАР/Транс-гранично сътрудничество България-Гърция. Общата му стойност е 34 милиона евро. Строител е сдружението Главболгарстрой АД-България и АД-Транз – Германия. Специализираното оборудване на проекта се доставя от 8 европейски и 24 български фирми. Супервайзор на проекта е германската фирма ДЕ-Консулт, в съдружие с Луис Берже-Франция, Систра-Франция, Традемко-Гърция и Транспортно строителна компания-България.

Строителството започна на 01.07.1999. На 28 февруари 2001 г. бе открит първия участък до гара Симитли. Окончателното завършване на проекта се планира за 31.08.2001г. След

завършване на строителството предстои доразвиването на трасето със системи за телекомуникация и сигнализация, което ще му позволи да покрие международните изисквания за пускане на интересни влакове между София и Атина.

Развитие на пристанище Бургас:

Проектът за разширение на пристанище Бургас - източен вълнолом и терминал 2А за насипни товари се реализира със съдействието на Японската банка за международно сътрудничество - JBIC, в рамките на Споразумението между правителството на Република България и правителството на Япония за отпускане на заем от Задграничния фонд за икономическо сътрудничество – OECF, в размер на 14 312 милиона йени (около 120 млн. щ. дол.).

Детайлното проектиране е завършено, като проектът се реализира по линия на два пакета от дейности: строителни и драгажни дейности и доставка и монтаж на претоварно технологично оборудване. По двата пакета от дейности е подготвена тръжна документация, която е одобрена от МТС и JBIC. След провеждане на търга за извършване на строителните и драгажни дейности, на 13.02.2001 бе сключен договор между изпълнителната агенция по проекта – пристанище Бургас и победителя от търга "Penta Ocean – Mitsubishi".

През изминалия период бе построена гранична гара Гюешево, приключи втория етап на изграждането на Единния център за управление на въздушното движение, внедрена бе система за транспорт на тежкоподвижни инвалиди. Осъществени бяха редица проучвания и проекти, свързани с оздравяването и развитието на инфраструктурата в железопътния, водния и въздушния транспорт.

За повишаване на безопасността на железопътните превози бяха осъществени следните проекти: изграждане на влакови диспечерски радиовръзки София – Кулата; изграждане на система Автоматична локомотивна сигнализация Пловдив – Стара Загора; изграждане на 19 броя цифрови телефонни централи – II равнина.

Програмни документи

През 1998 г. бе приета 'Секторна политика' в далекосъобщенията. През 2000 г. бе приета 'Секторна политика' в пощенските услуги. През 1998 г. и 2001 г. бяха приети и актуализирани Национална стратегия и Национална програма за развитието на Информационното общество.

През юли 2000 г. Управляващият комитет на ISPA одобри разработената от Министерство на транспорта и съобщенията Национална транспортна стратегия, в която са залегнали приоритетите за развитие на транспортния сектор за периода до 2006 год.

Министерство на транспорта и съобщенията разработи и Програма за развитието на транспортната инфраструктура за периода до 2005 година. Тя разглежда основните проекти в областта на въздушния, водния, железопътния и комбинирания транспорт, чието изпълнение е предвидено в периода 2001-2005 г. Приоритетите за изграждане на транспортната инфраструктура са определени в зависимост от тяхното национално, регионално и общоевропейско значение за изграждане на Транс-европейската транспортна мрежа. Общата стойност за изпълнение на проектите в програмата е около 4 милиарда и 200 хиляди евро. Направена е предварителна оценка на вероятните източници и техният относителен принос за тяхното финансиране: държавен бюджет – 31 %; кредити от международните финансови институции – 30 %; безвъзмездно съфинансиране от Европейската комисия (ФАР, ИСПА и други програми) – 18 %, от собствени средства на транспортните дружества – 10 % и частни инвеститори – 11 %

I. Законодателство

С цел осигуряване на законовата база за провеждане на реформите в Република България и хармонизиране на българското законодателство с правото на Европейския съюз през

периода 1997 – 2001 година бяха разработени и приети следните закони:

»

КОДЕКС на търговското мореплаване - ДВ, изм. и доп., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1998 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 41 от 24.04.2001г.- ДВ, изм. и доп., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1998 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 41 от 24.04.2001г.- ДВ, изм. и доп., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1998 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 41 от 24.04.2001г.

»

ЗАКОН за гражданското въздухоплаване – ДВ, бр. 16 от 21.02.1997 г., бр. 85 от 24.07.1998 г., в сила от 1.01.1999 г., доп., бр. 12 от 11.02.2000 г., изм. и доп., бр. 34 от 6.04.2001 г., в сила от 6.04.2001 г.

»

ЗАКОН за далекосъобщенията - ДВ, бр. 93 от 11.08.1998 г., изм., бр. 26 от 23.03.1999 г., в сила от 23.03.1999 г., бр. 10 от 4.02.2000 г., в сила от 4.02.2000 г., изм. и доп., бр. 64 от 4.08.2000 г., в сила от 1.08.2000 г., доп., бр. 34 от 6.04.2001 г., в сила от 7.10.2001 г., изм. и доп., бр. 42 от 27.04.2001 г.

»

ЗАКОН за движението по пътищата - ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., в сила от 1.09.1999 г., изм., бр. 1 от 4.01.2000 г.

»

ЗАКОН за автомобилните превози - ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., в сила от 17.09.1999 г.

»

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

»

ЗАКОН за пощенските услуги - ДВ, бр. 64 от 4.08.2000 г., в сила от 1.08.2000г.

»

ЗАКОН за железопътния транспорт - ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г.

През **1997 година** бяха приети следните подзаконовни нормативни актове:

»

В областта на авиационния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на железопътния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на автомобилния транспорт – 2 (две) наредби;

»

В областта на далекосъобщенията – 2 (две) наредби.

През **1998 година** бяха приети следните подзаконови нормативни актове:

»

В областта на авиационния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на железопътния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на автомобилния транспорт – 2 (две) наредби;

»

В областта на далекосъобщенията – 1 (една) наредба;

»

В областта на морския транспорт – 1 (една) наредба.

През **1999 година** бяха приети следните подзаконови нормативни актове:

»

В областта на авиационния транспорт:

- 22 (двадесет и две) наредби;

- 2 (две) инструкции;

- Устройствен правилник на Главна дирекция "Граждански въздухоплавателна администрация"

»

В областта на автомобилния транспорт;

- 2 (две) наредби;

- Устройствен правилник на Главна дирекция "Автомобилна администрация".

»

В областта на далекосъобщенията – 2 (две) наредби;

»

В областта на морския транспорт – 2 (две) наредби и 1 (един) правилник.

През **2000 година** бяха приети следните подзаконови нормативни актове:

»

В областта на авиационния транспорт:

- 3 (три) наредби;

- 1 (една) инструкция;

»

В областта на автомобилния транспорт – 1 (една) наредба;

»

В областта на далекосъобщенията – 3 (три) наредби;

»

В областта на пристанищата – 1 (една) наредба.

През **2001 година** бяха приети следните подзаконовни нормативни актове:

»

В областта на далекосъобщенията – 1 (една) наредба;

»

В областта на пристанищата – 2 (две) наредби;

»

В областта на морския транспорт – 2 (две) наредби;

»

В областта на пощенския сектор – 3 (три) наредби и Заповед № РД-08-997 от 27.12.2000 г. на министъра на транспорта и съобщенията.

Административен капацитет

С цел осъществяване на административната реформа бяха създадени следните административни структури:

в областта на въздушния транспорт: - компетентна административна власт - Главна дирекция "Гражданската въздухоплавателна администрация" /ГД'ГВА'/ -юридическо лице, подчинено на министъра на транспорта и съобщенията. ГД'ГВА" е създадена през 1999 г. със Закона за гражданското въздухоплаване. Главна дирекция "Ръководство въздушно движение"- преобразувана, считано от 01.01.2001г., в държавно предприятие 'Ръководство на въздушното движение' по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон. - компетентна административна власт - -юридическо лице, подчинено на министъра на транспорта и съобщенията. ГД'ГВА" е създадена през 1999 г. със Закона за гражданското въздухоплаване. '- преобразувана, считано от 01.01.2001г., в по смисъла на чл. 62, ал. 3 от Търговския закон.

в областта на автомобилния транспорт: Главна дирекция "Автомобилна администрация" /ГД'АА'/ -юридическо лице на бюджетна издръжка, пряко подчинено на министъра на транспорта и съобщенията, създадено с ПМС №212 от 1999г. и функциониращо от 01.01.2000г. Главна дирекция "Автомобилна администрация" /ГД'АА'/-юридическо лице на бюджетна издръжка, пряко подчинено на министъра на транспорта и съобщенията, създадено с ПМС №212 от 1999г. и функциониращо от 01.01.2000г. Към министъра на транспорта и съобщенията с ПМС №243 от 1999г. е създадена **Държавно-обществена консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата в областта на железопътния транспорт: Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" към министъра на транспорта и съобщенията - юридическо лице на бюджетна**

издръжка, създадено с приетия през 2000г. и влизащ в сила от 01.01.2002г. Закон за железопътния транспорт; агенцията ще бъде сформирана до средата на 2001 година с акт на Министерския съвет.

в областта на водния транспорт: Главна дирекция 'Морска администрация' - преобразувана в Изпълнителна агенция "Морска администрация", юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщенията.

⋮

⋮ Изпълнителна агенция "Железопътна администрация" към министъра на транспорта и съобщенията - юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 2000г. и влизащ в сила от 01.01.2002г. Закон за железопътния транспорт; агенцията ще бъде сформирана до средата на 2001 година с акт на Министерския съвет. - преобразувана в , юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщенията. **Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация"** - създадена с ПМС №212 от 1999г. и функционираща от началото на 2000г. като юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщенията.

Изпълнителна агенция "Проучване и поддържане на река Дунав" -юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщения, правопреемник на преобразуваното с ПМС №212 от 1999г. Управление за поддържане и проучване на плавателния път на река Дунав.юридическо лице на бюджетна издръжка към министъра на транспорта и съобщения, правопреемник на преобразуваното с ПМС №212 от 1999г. Управление за поддържане и проучване на плавателния път на река Дунав.**в областта на съобщенията:** с ПМС № 4 от 21.01.2000г, в сила от 4.02.2000г., Министерския съвет закри **Комитета по пощи и далекосъобщения /КПД/** като дейността, имуществото, архивът, правата и задълженията на КПД преминаха към Министерството на транспорта и съобщенията.

Държавна комисия по далекосъобщения - държавен орган към Министерския съвет, юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 1998г. Закон за далекосъобщенията;

- държавен орган към Министерския съвет, юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 1998г. Закон за далекосъобщенията;- държавен орган към Министерския съвет, юридическо лице на бюджетна издръжка, създадено с приетия през 1998г. Закон за далекосъобщенията;

Създаден бе **Национален съвет по радиочестотен спектър.**

С постановления на Министерския съвет бе организирана дейността на **Координационния съвет по проблемите на информационното общество.**

В резултат на дейността на тези органи и на основа разработената подзаконова регулаторна рамка, в страната са лицензирани в сферата на електронните медии стотици частни УКВ радиостанции, десетки частни местни телевизионни канала, три национални ефирни телевизионни канала, български спътников канал, над 1 000 оператора на кабелна телевизия.

В сферата на телекомуникационните услуги са лицензирани три национални мобилни клетъчни оператора, оператори на мрежи за пренасяне на данни, VSAT мрежи и услуги, стотици PMR радиомрежи.

II. Евроинтеграция и международна дейност

Международната дейност на Министерството на транспорта и съобщенията през периода 1997-2001 г. се характеризира с последователното провеждане на нова външна транспортна политика, следваща външнополитическите приоритети на страната, заложи в Програма "България 2001" на Правителството.

Ясната визия за пътя на развитие на България и конкретно поставените цели, в т.ч. пред всеки отрасъл на икономиката, стимулираха активността на международната дейност и европейската интеграция в областта на транспорта, осъществявани в следните основни направления:

1. В областта на европейската интеграция:

»

Откриване на преговорите за присъединяване на нашата страна към ЕС

- През месец март 2000 г. Работна група 19 - **Телекомуникации и информационни технологии** изготви и предостави Позиция на Република България в сектора. В резултат на проведени преговори с ГД Информационно общество и ГД Вътрешен пазар под наблюдението на ГД Разширение, Глава 19 е пред временно затваряне. Върви подготовката на следващите стъпки по изпълнение на поетите ангажменти и създаване на адекватна на пълната либерализация рамка.

- През м. юни 2001 г. на преговорната сесия на ниво министри **стартираха преговорите по глава 9 "Транспортна политика"**.

Новата правна рамка за транспортния сектор е вече в сила или в последна фаза на приемане. Съответните под-законови актове се приемат в много кратки срокове, по строго утвърден график. В процеса на хармонизиране на законодателството е отделено особено внимание на изискванията за безопасност към отделните видове транспорт и на институционалното изграждане и развитие.

Необходимите административни структури са изградени и вече функционират.

При разработването на новите под-законови нормативни актове се търси мнението на широк кръг от видни специалисти и изявени експерти от неправителствени, браншови и други организации в съответната транспортна област. През м. януари 2001 г. се проведе обществен дебат по проблемите на европейската интеграция в областта на автомобилния транспорт. Бе дискутирана темата "Изисквания за достъп до професията и достъп до пазара и начини за доказване на финансовата стабилност на автомобилните превозвачи, съгласно българското и европейското законодателство". Водят се дискусии по конкретните проблеми и чрез виртуалната приемна на Министерство на транспорта и съобщенията.

В края на 2000 г., Министерския съвет прие решение за утвърждаването на подписано на 26 юли в Брюксел, **Споразумение между Република България и Европейската общност за условията за превоз на стоки по шосе и за стимулиране на комбинирания транспорт**. След приключването на предвидените в член 19 от Споразумението процедури, то влезе в сила от 1 май 2001 г. (ДВ № 44/ 08. 05. 2001 г.) В резултат на неговото прилагане се постига по-нататъшно хармонизиране с изискванията на *acquis* в областта на автомобилния превоз на товари.

- **Многостранната спогодба за случайни превози на пътници с автобуси (ИНТЕРБУС) бе подписано от българската страна на 11 декември 2000 г. В резултат на нейното прилагане ще се постигне по-нататъшно хармонизиране с изискванията на *acquis* в областта на автомобилния превоз на пътници.**

бе подписано от българската страна на 11 декември 2000 г. В резултат на нейното прилагане ще се постигне по-нататъшно хармонизиране с изискванията на *acquis* в областта на автомобилния превоз на пътници. бе подписано от българската страна на 11 декември 2000 г. В резултат на нейното прилагане ще се постигне по-нататъшно хармонизиране с изискванията на *acquis* в областта на автомобилния превоз на пътници.

- Предстоящото финализиране на Многостранното **Споразумение за установяване на Общоевропейското авиационно пространство - ЕСАА** ще допринесе за повишаване нивото на съответствие на националното ни законодателство с правото на Европейския

съюз в тази област. Договорените преходни мерки по някои актове на Общността обхващат периода от сключване на Споразумението /ЕСAA/ до края на 2005г. Тези договорености са част от Споразумението и ще бъдат ратифицирани заедно с него. Онези актове, които не са споменати в Протокола за преходните мерки се прилагат напълно веднага след ратификацията;

- В областта на телекомуникациите Република България се присъедини към плана за действие **е-Европа +** на страните-кандидатки за присъединяване.

2. В областта на международното сътрудничество:

»

Приоритетно изграждане и разширяването на двустранната и многостранната договорно-правна база в унисон с европейските стандарти и изискванията на съвременното международно право с цел задълбочаване на политическите и икономическите измерения на външните отношения. Подписани са 32 двустранни и 8 многостранни спогодби и меморандуми.

»

Активизиране на българското присъствие в специализираните международни транспортни организации с цел подпомагане процесите на интеграция в европейските структури, лобиране за българските национални интереси, задълбочаване на връзките и взаимопомощта;

»

Участие в международни програми и инициативи с регионално значение (TRACECA, SECI, SBDI, BS PETrA), целящи облекчаването на придвижването на пътници и товари чрез подобряване на транспортната дейност и пътна инфраструктура, хармонизиране на транспортното законодателството, унифициране на граничните и митническите документи и формалности;

»

Поемане на водеща роля в двустранните отношения при осъществяването на сътрудничеството в областта на транспорта и развитие на нови транспортни направления с цел подпомагане на взаимната търговия, съблюдаване на подписаните споразумения и защита интересите на българските превозвачи;

Общата оценка за сектор "Транспорт" в Редовния Доклад на ЕК за 2000 гласи: "В сравнение с предишни години напредъкът в областта на транспорта е ускорен. Предприети са действия във всички сектори, започната е работа по отношение на морската безопасност. Дълго договаряния въпрос с Румъния за втори мост на река Дунав беше разрешен с постигнатото споразумение между България и Румъния през февруари 2000 г."

»

Основни моменти във външните отношения със специализираните международни организации в областта на пощите и далекосъобщенията:

ноември 1998 г. - Минеаполис - България преизбрана за трети път за член на Съвета на Международния съюз по далекосъобщения (МСД) – ръководният орган на Съюза с мандат

от четири години;

ноември 2000 г. - Европейска конференция за подготовка на 'Световната конференция на МСД по развитие на далекосъобщенията';

1999 г – Пекин - България е преизбрана в административния на Всемирен пощенски съюз - специализирана организация на ООН;

декември 1999 г - излъчване на българска спъкникова програма - чрез ЕВТЕЛСАТ (Европейска организация за спътникови съобщения);

февруари 1998 г. - ратифицирана със закон Протокола за поправки в Спогодбата за създаване на Международна система и организация за космически съобщения "Интерспутник".

януари 2000 г. - пускане в експлоатация на FM предавател в Добрич с финансовата подкрепа на ЮНЕСКО;

юни 2000 г. в Краков - шеста конференция на министрите на страните, членки на Съвета на Европа - приемане на политическата декларация 'Политика за комуникациите на утрешния ден' .

19 септември 1998 г - Споразумение за сътрудничество между Република България и Китайската народна република;

14 март 2000 г - Споразумение за сътрудничество между Република България и Социалистическа република Виетнам;

3 юли 2000 г - Споразумение за сътрудничество между Република България и Армения; срещи на министрите, отговарящи за съобщенията на балканските държави: 1997 г. – Истанбул; 1998 г. – Белград и 2000 г. - Атина.

III. Структурна реформа и приватизация

През мандата на настоящето правителство са предприети действия за раздържавяване чрез приватизация, в т.ч. и заявените на централизирани търгове, ликвидация и несъстоятелност общо 206 дружества, или над 85 % от всички раздържавени предприятия и 71 обособени части, или 50 % от всички обособени обекти.

С цел в общините да бъде затворен цикъла "потребности-задоволяване – управление - отговорност" министерството безвъзмездно прехвърли в собственост на общините 56 транспортни предприятия и 6 автогари.

През мандата на настоящето правителството по същество приключи приватизацията на дружествата подлежащи на приватизация от министерството.

През този период бяха договорени и най-голям размер на:

»

договорените цени общо в размер на над 182 млн. лв. или над 99 % от всички договорени цени от началото на приватизацията;

»

инвестициите в приватизираните предприятия общо за над 48 мил. лв., или над 90 % от всички договорени инвестиции от началото на приватизационния процес.

»

работни места общо в размер на 16655 бр., или над 83 % от всички договорени работни места.

Измененията в Закона за гражданското въздухоплаване създадоха предпоставка за предоставяне на концесии върху гражданските летища за обществено ползване. По отношение на останалите видове летища се освободи режима на тяхната собственост, като законът предвиди изрично възможността те да бъдат частна собственост на физически и юридически лица, на общините и на държавата.

Приетият Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България преуреди обществените отношения, свързани със собствеността върху пристанищата за обществен транспорт и тяхното ползване. По този начин се създаде нормативната основа за предоставяне на концесии върху цели и/или технологично обособени части от пристанищата за обществен транспорт. Съществуващите еднолични търговски дружества – пристанищни предприятия, опериращи върху тези пристанища, са поставени в условията на пазарна икономика. С цел да отговорят на новите условия започна реструктуриране на пристанищните предприятия, чрез отделяне от дейността им на страничните дейности, които не са пряко свързани с товаро-разтоварните операции и с обработката на товари, пътници и поща.

Законът за железопътния транспорт създаде нормативната предпоставка за реструктуриране на НК "БДЖ". От датата на влизане в сила на закона ще се премахне държавния монопол върху железопътния превоз на пътници и товари, а по отношение обектите на железопътната инфраструктура ще бъде налице правната възможност за предоставяне на концесии.

Същинската част на реформата в железопътния транспорт започна през 1997 г. Бяха проведени поредица мероприятия за активно реформиране на железниците.

1. Въвеждане на нова йерархична управленска структура

В резултат се намалиха броя на управленските равнища, отдели се инфраструктурата в рамките на НК БДЖ и се обособиха основните бизнес дейности. Числеността на персонала беше намалена с 9,8 хил. души, с което се достигна технологичния минимум. С това се намалиха оперативните разходи еднократно с 29,8 млн. лв.

2. Осъществяване на оздравителен проект за железопътния транспорт

За първи път държавата осигури субсидии от 60 млн.лв./год. за превозите и 60 млн.лв./год. - за инфраструктурата. В резултат се стабилизира пазарния дял на железопътния транспорт. Започна активно да се навакства изоставането в ремонтите на железния път – подновени са 295 км, като същевременно са закрити за експлоатация 53 км губещи второстепенни линии. Въведе се в експлоатация модерен подвижен състав от рециклирани пътнически вагони за експресни и бързи влакове по направление запад – изток. От системата на НК БДЖ са изведени промишлените производства – 10 бр. и за тях се реализира програма за приватизация.

Въпреки неблагоприятните фактори – ограниченията за превоз през Югославия, рязкото покачване курса на долара от 1,80 на 2,30 лв/\$ и цената на горивата с 80 %, железопътният транспорт успя да запази финансовите си резултати и в последните години не допусна увеличаване на загубите си. Загубата за 2000 г. се ограничи до 87 млн. лв. За съжаление предвидените параметри в оздравителния проект не бяха изпълнени изцяло. За това със специален план за действие през 2001 г. се приеха допълнителни мерки, които се изпълняват в три направления:

»

Управление на излишните материални активи – постигнат приход от 7 млн.лв;

»

Прехвърляне ремонта на товарни вагони (1200 бр.) на вагонните депа;

»

Ограничаване разхода на дизелово гориво до 100 тона дневно.

IV. Инвестиционни проекти

Инвестиционната политика на Министерство на транспорта и съобщенията през изминалия четиригодишен период бе насочена основно към:

»

Развитие на транспортната инфраструктура на страната като интегрална част от разширената Транс-европейската транспортна мрежа;

»

Изграждане на липсващите транспортни връзки в Националната транспортна мрежа, с подчертан приоритет на транспортните връзки със съседните страни;

»

Реконструкция и модернизация на съществуващата транспортна инфраструктура, в съответствие със стандартите и изискванията на страните-членки на Европейския съюз, както и изискванията на НАТО;

»

Развитие на екологосъобразни транспортни системи и технологии на пътници и товари, намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората;

»

Повишаване на безопасността във всички видове транспорт;

Най-големите инвестиционни проекти, чието изпълнение Министерство на транспорта и съобщенията започна в периода 1997-2001 година бяха:

Строителство на втори мост на река Дунав между България и Румъния при Видин и Калфат

След дългогодишни преговори, на 7 февруари 2000 г. в Брюксел бе постигнато съгласие между двете страни за строителство на мост при Видин-Калафат. Последваха експертни срещи, в резултат на които бе избрано точното място на пресичане на реката. На 5 юни бе подписано споразумение между правителствата на двете държави за техническите, финансовите, правните и организационните въпроси, свързани с изграждането на нов граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост между двете страни на река Дунав, което в последствие бе ратифицирано от двата парламента. Създаден бе Управляващ комитет по проекта под председателството на министъра на транспорта и съобщенията на Република България, включващ представители на всички заинтересовани институции от българска страна. Състоя се и първата среща на смесения българо-румънски комитет по проекта.

За финансиране на проекта е сключен договор за заем от 50 млн. евро с Европейската инвестиционна банка. Желание за предоставяне на средства са изразили немското и френското правителство, с чиято безвъзмездна помощ се извършват предварителните проучвания за строителство на съоръжението. Проектът кандидатства за финансиране и от

предприсъединителния фонд на Европейския съюз ISPA. С финансирането от PHARE консултантско съдействие на фирмата GIBB е разработено Задание за Международен инженерингов & управленски консултант за проектирането на моста и управлението на търговете.

Реконструкция, развитие и разширение на летище София

През септември 1997 г. беше подписан Договор за заем между Правителството на Република България и Европейската Инвестиционна Банка (ЕИБ) за финансиране на изграждането на нов пътнически терминал и прилежаща инфраструктура. През юни 1998г. бе подписан договор между Правителството на Република България и Кувейтския фонд за арабско икономическо развитие за финансиране на реконструкцията на Летище София - нова пистова система. С цел окончателно окомплектоване на финансовия пакет проектът 'Реконструкция, развитие и разширение на Летище София' бе поставен от Правителството на Република България като приоритетен за финансиране от програмата на Европейския съюз ISPA и през м. юли 2000 год. в Брюксел бе решено да бъдат предоставени 50 милиона евро безвъзмездна помощ за проекта.

Техническият проект и тръжните документи бяха разработени от холандската фирма NACO. Проведени са процедури за предквалификация за избор на главен изпълнител на строителството на нов пътнически терминал и прилежащи съоръжения и за главен изпълнител на строителството на нова пистова система и съпътстващи работи.

Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Димитровград – Свиленград – Гръцка/Турска граница за скорост от 160 км/ч

Проектът предвижда реконструиране и електрифициране на единичната железопътна линия Пловдив/Крумово – Димитровград – Свиленград – гръцка/турска граница за скорости от 160 км/ч и 22.5 тона осово натоварване. Приблизителната обща стойност на реконструкцията и електрификацията е 340 милиона евро. Предвидена е следната финансова схема: държавен бюджет и безвъзмездна помощ от Европейския съюз: 190 милиона евро; заем от ЕИБ 150 милиона евро.

Проектът стартира през декември 1999 с обявяването на търг за проектант, който бе спечелен от британската компания PB Kennedy&Donkin Ltd. в сътрудничество с българската фирма РТ Нешева. До сегашния момент е взето решение за разположението на реконструираната линия и са представени проекти за финансова оценка и Оценка за въздействието върху околната среда.

Реконструкция и електрификация на железопътната линия Дупница-Кулата

Проектът се финансира по програма ФАР/Транс-гранично сътрудничество България-Гърция. Общата му стойност е 34 милиона евро. Строител е сдружението Главболгарстрой АД-България и АД-Транз – Германия. Специализираното оборудване на проекта се доставя от 8 европейски и 24 български фирми. Супервайзор на проекта е германската фирма ДЕ-Консулт, в съдружие с Луис Берже-Франция, Систра-Франция, Традемко-Гърция и Транспортно строителна компания-България.

Строителството започна на 01.07.1999. На 28 февруари 2001 г. бе открит първия участък до гара Симитли. Окончателното завършване на проекта се планира за 31.08.2001г. След завършване на строителството предстои доразвиването на трасето със системи за телекомуникация и сигнализация, което ще му позволи да покрие международните изисквания за пускане на интересни влакове между София и Атина.

Развитие на пристанище Бургас:

Проектът за разширение на пристанище Бургас - източен вълнолом и терминал 2А за насипни товари се реализира със съдействието на Японската банка за международно сътрудничество - JBIC, в рамките на Споразумението между правителството на Република България и правителството на Япония за отпускане на заем от Задграничния фонд за икономическо сътрудничество – OECF, в размер на 14 312 милиона йени (около 120 млн. щ. дол.).

Детайлното проектиране е завършено, като проектът се реализира по линия на два пакета от дейности: строителни и драгажни дейности и доставка и монтаж на претоварно технологично оборудване. По двата пакета от дейности е подготвена тръжна документация, която е одобрена от МТС и JBIC. След провеждане на търга за извършване на строителните и драгажни дейности, на 13.02.2001 бе сключен договор между изпълнителната агенция по проекта – пристанище Бургас и победителя от търга "Penta Ocean – Mitsubishi".

През изминалия период бе построена гранична гара Гюешево, приключи втория етап на изграждането на Единния център за управление на въздушното движение, внедрена бе система за транспорт на тежкоподвижни инвалиди. Осъществени бяха редица проучвания и проекти, свързани с оздравяването и развитието на инфраструктурата в железопътния, водния и въздушния транспорт.

За повишаване на безопасността на железопътните превози бяха осъществени следните проекти: изграждане на влакови диспечерски радиовръзки София – Кулата; изграждане на система Автоматична локомотивна сигнализация Пловдив – Стара Загора; изграждане на 19 броя цифрови телефонни централи – II равнина.

Програмни документи

През 1998 г. бе приета 'Секторна политика' в далекосъобщенията. През 2000 г. бе приета 'Секторна политика' в пощенските услуги. През 1998 г. и 2001 г. бяха приети и актуализирани Национална стратегия и Национална програма за развитието на Информационното общество.

През юли 2000 г. Управляващият комитет на ISPA одобри разработената от Министерство на транспорта и съобщенията Национална транспортна стратегия, в която са залегнали приоритетите за развитие на транспортния сектор за периода до 2006 год.

Министерство на транспорта и съобщенията разработи и Програма за развитието на транспортната инфраструктура за периода до 2005 година. Тя разглежда основните проекти в областта на въздушния, водния, железопътния и комбинирания транспорт, чието изпълнение е предвидено в периода 2001-2005 г. Приоритетите за изграждане на транспортната инфраструктура са определени в зависимост от тяхното национално, регионално и общоевропейско значение за изграждане на Транс-европейската транспортна мрежа.

Общата стойност за изпълнение на проектите в програмата е около 4 милиарда и 200 хиляди евро. Направена е предварителна оценка на вероятните източници и техния относителен принос за тяхното финансиране: държавен бюджет – 31 %; кредити от международните финансови институции – 30 %; безвъзмездно съфинансиране от Европейската комисия (ФАР, ИСПА и други програми) – 18 %, от собствени средства на транспортните дружества – 10 % и частни инвеститори – 11 %