



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

ОЦЕНИТЕЛЕН ДОКЛАД НА ТЕМА:

ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО И ЕФЕКТИТЕ ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ“ 2007 - 2013 Г.

Договор №Д-4/06.02.2020 г. с предмет „Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. и оценка на напредъка по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. и принос към Стратегията на ЕС“

Декември, 2020



СЪДЪРЖАНИЕ

АБРЕВИАТУРА	3
СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ	5
СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ	5
I. ВЪВЕДЕНИЕ	8
II. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИ ПОДХОД	16
III. ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ПРОГРАМАТА	20
IV. РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА ПО ОЦЕНЪЧНИ ВЪПРОСИ	24
IV.1. Има ли разлика с прилагането на интервенцията? По какъв начин инвестициите са довели до промяна?	24
IV.2. Какъв/колко е приносът от интервенцията? Има ли добавена стойност от интервенцията?	31
IV.3. С оглед измененията на ОПТ 2007-2013 - да се отговори дали програмата е била работеща в новия контекст и ако да, защо?	38
IV.4. Каква степен на интегриране в европейската транспортна мрежа е била достигната от националната транспортна система?	42
IV.5. Как се е подобрила достъпността до населените места вследствие реализираните проекти?	50
IV.6. По-малко натоварена ли е транспортната инфраструктура и постигнат ли е баланс между отделните видове транспорт?	56
IV.7. Какви са икономическите и екологичните ползи и ефекти за сектор Транспорт?	62
IV.8. Какъв е приносът на ОПТ към политиката за устойчиво развитие?	68
IV.9. Кои са основните проблеми, срещани в процеса на подготовка и изпълнение на проектите?	73
V. ПРОУЧВАНИЯ НА СЛУЧАИ	74
VI. ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ПРЕПОРЪКИ ОТ ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО	76
VII. ЕКСПЕРТИ, УЧАСТВАЛИ В ИЗГОТВЯНЕТО НА ОЦЕНКАТА	83
VIII. ПРИЛОЖЕНИЯ	83



АБРЕВИАТУРА

АМ	Автомагистрала
АРП	Анализ на разходите и ползите
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АФ	Апликационна форма
БВП	Брутен вътрешен продукт
БН	Бенефициент
БУЛРИС	Българска речна информационна система
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ГИС	Географска информационна система
ДБФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ГПМОС	Генерален план за мониторинг на околната среда
ДАПБ	Държавна агенция за пътна безопасност
ДДС	Данък добавена стойност
ДЖАСПЪРС	Съвместна инициатива на ЕК, ЕИБ и ЕБВР за предоставяне на техническа помощ при подготовката на големи инфраструктурни проекти (JASPERS)
ДМА	Дълготрайни материални активи
ДП	Държавно предприятие
ДППИ	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
ЕБВР	Европейска банка за възстановяване и развитие
ЕИБ	Европейска инвестиционна банка
ЕК	Европейска комисия
ЕО	Европейски общности
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЕС	Европейски съюз
ЖП	Железопътни линии
ЗБР	Закон за биологичното разнообразие
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗООС	Закон за опазване на околната среда
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ИА	Изпълнителна агенция
ИСУН	Информационна система за управление и наблюдение
ИСПА	Инструмент за структурни политики за присъединяване
ИП/РП	Идеен проект/Работен проект
КН	Комитет за наблюдение
КФ	Кохезионен фонд
ММ	Модел за мониторинг на индикаторите на ОПТ
МОСВ	Министерство на околната среда и водите
МС	Министерски съвет
МС	Метро-станция
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МФ	Министерство на финансите
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
НФ	Национален фонд
НСИ	Национален статистически институт



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

ОВ	Оценителен въпрос / Оценителни въпроси
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОГПТ	Общ генерален план за транспорта
ОИС	Ориент/Източно средиземноморски коридор
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020
ОС	Оперативно споразумение
ПИП	Пред-инвестиционно проучване
ПО	Приоритетна ос
ПКМ	Пътнико километри
ПМС	Постановление на Министерски съвет
Пр.п.	Процентен пункт
ПТП	Пътнотранспортно произшествие
ПУП	Подробен устройствен план
РПМ	Републиканска пътна мрежа
РС	Регламент на съвета
СЗР	Северозападен район
СИБИЛА	Модел за оценка на въздействието от европейските средства върху българската икономика
СИР	Североизточен район
СЦР	Северен централен район
СКФ	Структурни фондове и Кохезионен фонд
СМР	Строително-монтажни работи
СН	Строителен надзор
СО	Столична община
СОП	Софийски околновъстен път
СРТИ	Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на Р България до 2015
СЦР	Северен централен район
ТЕН-Т	Транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T)
ТС	Технически спецификации
УО	Управляващ орган
УС	Управителен съвет
ФК	Формуляр за кандидатстване
VTMIS	Информационна система за управление на морския трафик
ЮЗР	Югозападен район
ЮИР	Югоизточен район
ЮЦР	Южен централен район
ЮЗР	Югозападен район
EVALSED	Ръководство на Европейската комисия за оценка на социално-икономическото развитие
L	Дължина (Length)
VOC	Vehicle Operation Costs /разходи за превозните средства/



СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица II-1: Методология на оценката	16
Таблица IV.1-1: Нетно въздействие на ОПТ върху основни макроикономически показатели в България, по средата и в края на програмния период.....	26
Таблица IV.1-2 Декомпозирани нетни ефекти по приоритетни оси на ОПТ, %	27
Таблица IV.1-3: Качествени оценки на нетното въздействие на 10-те най-значими проекта върху ключови макроикономически показатели към края на 2015 г.	28
Таблица IV.1-4 Нетно въздействие на ОПТ върху основни макроикономически показатели. ...	30
Таблица IV.2-1: Финансово изпълнение на ОПТ в евро въз основа на деклариран и сертифициран допустими разходи	32
Таблица IV.5-1 Идентифицирани нужди и цели на ОПТ 2007-2013	50
Таблица IV.7-1: Нетни ефекти от изпълнението на ОПТ.....	62
Таблица IV.7-2 Икономически ефекти върху сектор Транспорт.....	63
Таблица VI-1: Основни заключения и препоръки от оценката	77
Таблица VII-1: Екип	83
Таблица VIII.2-1 Източници на информация.....	84
Таблица VIII.2-2 Проведени интервюта	86

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура I-1 Постигнати резултати, нетен ефект върху реалния БВП и механизъм на въздействие на ОПТ върху макроикономическата среда.....	12
Фигура III-1: Цели и приоритети на ОПТ.....	21
Фигура III-2: Първоначален бюджет на програмата, в евро	23
Фигура III-3: Разпределение на извършените плащания по приоритетни оси, евро	23
Фигура IV.2-1: Темп на финансовото изпълнение на ОПТ	32
Фигура IV.2-2: Изплатени от УО средства по категории	33
Фигура IV.2-3 Принос на ОПТ към ключови макроикономически индикатори.....	35
Фигура IV.2-4: Принос на приоритетните оси на ОПТ към заетостта и частните инвестиции ...	36
Фигура IV.3-1Изменение във финансовия план на ОПТ.....	40
Фигура IV.5-1: Реализирани проекти по ОПТ 2007-2013 и териториална концентрация на население в страната	52
Фигура IV.5-2: Реализирани проекти по ОПТ и Произведена продукция в Сектор Транспорт и складиране - % от общата за страната – 2018 г.	53
Фигура IV.5-3: Реализирани проекти по ОПТ и Произведена продукция – общо - % на нарастване 2008- 2018 г.	54
Фигура IV.7-1: Разпределение на ползите по приоритетни оси към 2019 г.	64
Фигура IV.7-2 Основни икономически и екологични въздействия	65
Фигура IV.7-3: Разпределение на икономическите ползи към 2019 г.	66
Фигура IV.8-1 Реализирани въздействия от големите проекти по приоритетни оси	71



КРАТКИ НАИМЕНОВАНИЯ НА ПРОЕКТИТЕ

РЕАЛИЗИРАНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ ПО ОПТ 2007-2013	
ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	КРАТКО НАИМЕНОВАНИЕ В ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКА
<i>BG161PO004-1.0.01-0002 Електрификация и реконструкция на железопътна линия Свиленград – турска граница</i>	Жп линия Свиленград - турска граница
<i>BG161PO004-1.0.01-0005 Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив - Свиленград по коридори IV I IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград</i>	Жп линия Първомай - Свиленград
<i>BG161PO004-1.0.01-0006 Проект за разширение на метрото в София: Етап II Лот 1 „Обеля – Надежда “ и Лот 2 „ Младост I – Цариградско шосе “</i>	Разширение на метрото, Етап II, лотове 1 и 2
<i>BG161PO004-1.0.01-0007 Рехабилитация на железопътната инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив – Бургас</i>	Жп линия Пловдив - Бургас
<i>BG161PO004-1.0.01-0008 Модернизация на железопътен участък Септември – Пловдив, част от Транс-европейската железопътна мрежа</i>	Жп линия Септември - Пловдив
<i>BG161PO004-2.0.01-0004 Доизграждане на автомагистрала „Тракия“, Лотове 2, 3 и 4</i>	АМ Тракия
<i>BG161PO004-2.0.01-0006 Изграждане на автомагистрала "Марица", Лот 1 и Лот 2</i>	АМ Марица
<i>BG161PO004-2.0.01-0007 Автомагистрала „Хемус“, участък „СОП-пътен възел Яна“</i>	СОП - пътен възел Яна
<i>BG161PO004-2.0.01-0008 Път E-85 (I-5) Кърджали-Подкова</i>	Кърджали - Подкова
<i>BG161PO004-2.0.01-0009 Автомагистрала „Струма“ Лот 1, Лот 2 и Лот 4</i>	АМ Струма
<i>BG161PO004-2.0.01-0011 Обходен път на гр. Враца – Път I-1 (E79)</i>	Обход на гр. Враца
<i>BG161PO004-2.0.01-0012 Път I-1 (E79) Обходен път на гр.Монтана от км 102+060 до км 114+512.20</i>	Обход на гр. Монтана
<i>BG161PO004-2.0.01-0013 „Интегрирана система за анализ и оценка на трафика по автомагистрала и I-ви клас пътища на територията на Република България, които са част от TEN-T мрежите“</i>	Система за оценка на трафика
<i>BG161PO004-2.0.01-0015 Изграждане на Автомагистрала „Калотина - София“, Лот 1: Западна дъга на Софийски околовръстен път</i>	Западна дъга на СОП
<i>BG161PO004-2.0.01-0017 Обход на гр. Габрово</i>	Обход на гр. Габрово
<i>BG161PO004-2.0.01-0020 Изграждане на големи съоръжения и изграждане/реконструкция на инженерни мрежи в участъка от път II-18 Софийски околовръстен път - Южна дъга от км 41+137.87 до към 44+720 и пътна връзка № 2 на пътен възел Младост в участъка от СОП до началото на съществуващия надлез</i>	Големи съоръжения на СОП



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

РЕАЛИЗИРАНИ ИНВЕСТИЦИОННИ ПРОЕКТИ ПО ОПТ 2007-2013	
ПЪЛНО НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	КРАТКО НАИМЕНОВАНИЕ В ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКА
<i>BG161PO004-2.0.01-0021 Модернизация на виадукти от АМ „Тракия“ и АМ „Хемус“: - АМ „Тракия“, при км 61+327 - АМ „Тракия“, при км 67+027 - АМ „Хемус“, при км 30+874</i>	Модернизация на виадукти
<i>BG161PO004-3.0.01-0001 Проект за разширение на метрото в София: Етап- II метродиаметър: участък „Пътен възел „Надежда“ (МС 5-II) - бул. "Черни връх" (МС 11-II)</i>	Разширение на метрото, Линия 2, Етап I
<i>BG161PO004-3.0.01-0005 „Проект за разширение на метрото в София Етап III, Лот 1 „Цариградско шосе - Летище София“ и Лот 2 „ж.к. Младост 1 - Бизнес парк в Младост 4“</i>	Разширение на метрото, Линия 1, Етап III
<i>BG161PO004-3.0.01-0007 Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив</i>	Интермодален терминал Пловдив
<i>BG161PO004-3.0.01-0008 Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - "Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София" "Рехабилитация на гаров комплекс жк гара Бургас, пътническа", "Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II-ри етап"</i>	Гарови комплекси
<i>BG161PO004-3.0.01-0009 „Проект за разширение на метрото в София , втора метролиния, Участък от МС „Джеймс Баучер“ /МС II-11, км 10+452/ до МС II-12 с линеен пункт след нея /км 11+752/</i>	Разширение на метрото, Линия 2, Етап II
<i>BG161PO004-4.0.01-0003 „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав - БУЛРИС“</i>	Булрис
<i>BG161PO004-4.0.01-0005 „Информационна система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) - Фаза 3</i>	VTMIS, фаза 3
<i>BG161PO004-4.0.01-0007 "Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания на р. Дунав"</i>	Системи за навигация и топохидрографни измервания на р. Дунав



I. ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящият доклад е изготвен в изпълнение на Договор №Д-4/06.02.2020 г. с предмет „Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. и оценка на напредъка по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. и принос към Стратегията на ЕС“, с Възложител Министерство на транспорта и информационните технологии и съобщенията и Изпълнител - ДЗЗД „Европейски оценки“.

Докладът обхваща оценката на въздействието и ефектите от изпълнението на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013.

ОП „Транспорт“ е една от седемте оперативни програми на Република България за програмен период 2007-2013, финансирана от Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд на ЕС и държавния бюджет на Република България. Общата цел на програмата е развитие на устойчива транспортна система, а специфичните ѝ цели са интегрирането на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз и постигането на баланс между видовете транспорт.

Основна цел на оценката на въздействието на ОПТ е да се изследват и анализират постигнатите ефекти от осъществените проекти в програмен период 2007-2013, да се оцени проектната ефективност и ефикасност и приноса за решаване на стратегически проблеми и предизвикателства за транспортния сектор и страната като цяло. Оценката е извършена в периода 06.02.2020 – 08.09.2020 г. по методология, изследваща основните характеристики на програмата – релевантност, последователност, ефективност, ефикасност и въздействие.

Обхватът на извършената оценка включва следните **оценителни въпроси** (ОВ):

- 1) *Има ли разлика с прилагането на интервенцията? По какъв начин инвестициите са довели до промяна?*
- 2) *Какъв/колко е приносът от интервенцията? Има ли добавена стойност от интервенцията?*
- 3) *С оглед измененията на ОПТ 2007-2013 - да се отговори дали програмата е била работеща в новия контекст и ако да, защо?*
- 4) *Каква степен на интегриране в европейската транспортна мрежа е била достигната от националната транспортна система?*
- 5) *Как се е подобрила достъпността до населените места вследствие реализираните проекти?*
- 6) *По-малко натоварена ли е транспортната инфраструктура и постигнат ли е баланс между отделните видове транспорт?*
- 7) *Какви са икономическите и екологичните ползи и ефекти за сектор Транспорт?*
- 8) *Какъв е приносът на ОПТ към политиката за устойчиво развитие?*
- 9) *Кои са основните проблеми, срещани в процеса на подготовка и изпълнение на проектите?*



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Заклученията от оценката се базират на документален анализ, финансов, икономически и статистически анализ и собствени проучвания на Оценителя – анкети на база стандартизирани въпросници, дълбочинни интервюта със заинтересовани страни и експертни срещи с представители на УО.

Резултатите от оценката могат да бъдат използвани при подготовката и изпълнението на оперативните програми в транспортния сектор през следващите програмни периоди, за да се осигури максимално ефективно и ефикасно изпълнение на провежданите политики.

Разширена версия на оценката е представена в Приложение 17.3 към настоящия доклад.



РЕЗЮМЕ

ОП „Транспорт“ е реализирана през програмен период 2007-2013, с финансиране от Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд на ЕС и държавния бюджет на Република България. Общата цел на програмата е развитие на устойчива транспортна система, а специфичните ѝ цели са интегрирането на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз и постигането на баланс между видовете транспорт. Общият размер на инвестираните средства под формата на безвъзмездна финансова помощ е близо 3,685 млн. лв. Подкрепата е предоставена за 120 проекта, като преобладаваща част от средствата са вложени в 25 инвестиционни проекта, от които 11 са „големи“ (над 50 млн. евро) по смисъла на Регламент (ЕО) № 1083/2006. В резултат от изпълнението на програмата, на територията на Република България са рехабилитирани 345 км ж.п. линия и 19 км пътища, изградени са 310 км нови пътища, 21 км метролинии и 20 метростанции. По програмата са реализирани и проекти за подобряване на речната информационна система на р. Дунав и системата за управление на трафика на плавателни съдове.

Основна цел на оценката на въздействието на ОПТ е да бъдат идентифицирани и анализирани постигнатите ефекти от реализираните проекти в програмен период 2007-2013, да бъде изготвена оценка на проектната ефективност и ефикасност, да бъде установен приноса за решаване на стратегически проблеми и преодоляване на предизвикателства в транспортния сектор и икономиката на страната като цяло.

Оценката е извършена в периода 06.02. 2020 г. – 08.09.2020 г. по методология, изследваща основните характеристики на програмата – *релевантност, последователност, ефективност, ефикасност и въздействие*. Заключениета от оценката се базира на документален анализ, финансов, икономически и статистически анализ и собствени проучвания на Оценителя – анкети на база стандартизирани въпросници, дълбочинни интервюта със заинтересовани страни и експертни срещи с представители на УО. Използваните подходи са съобразени с установените добри практики в ЕС, за да се гарантира прецизността, съответствието, прозрачността, независимостта и надеждността на резултатите от оценката. Оценката е изготвена на базата на следната логическа последователност:



Резултатите от оценката могат да бъдат използвани при подготовката и изпълнението на оперативните програми в транспортния сектор през следващите програмни периоди, за да се осигури максимално ефективно и ефикасно изпълнение на провежданите политики.

Основни резултати от оценката

Програмата отчита много добри показатели за финансово и физическо изпълнение. Общият коефициент на финансово изпълнение е 98,6%. По-голямата част от индикаторите за продукт са изпълнени над 90%. Единствено изпълнението на индикатора за резултат „стойност на спестено време“ по пътищата и железопътните линии е по-ниско от планираното, поради реализираните по-ниски нива от предварително очаквания трафик за някои от проектите.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Нетни ефекти от интервенциите по ОПТ

Нетното въздействие от изпълнението на интервенциите по ОПТ е положително, с най-осезаеми ефекти върху пазара на труда /заетост и работна заплата/, реалния БВП, износа на стоки и услуги, частното потребление, публичните и частните инвестиции. Най-значителните ефекти са в резултат от изпълнението на проектите в пътният сектор, следвани от железопътните проекти и проектите за разширение на метрото. Като цяло въздействието на ОПТ се проявява в най-значителна степен в Южна България, по-специално в Югоизточния и Югозападния район за планиране. От една страна това се дължи на относително по-големия размер на инвестираните средства в този регион, а от друга – на положителното въздействие върху бизнес средата на някои ключови проекти в Югоизточен район. Въздействието в Северна България е по-слабо, като най-малките ефекти са наблюдавани в Северозападен и Североизточен район.

Оценките на ефективността и анализът на въздействието върху макроикономическото развитие безспорно показват, че инфраструктурните проекти имат съществена роля за подобряването на конкурентоспособността на българската икономика, а от там и за по-високия икономически растеж и подобряване на качеството на живот на населението в страната. Анализът на ефикасността на направените инвестиции показва, че резултатите за продукт са постигнати със значително по-ниски средни разходи в сравнение с установените средни нива в ЕС.

Принос към устойчивото развитие и реализирани ползи

ОПТ демонстрира висока степен на съгласуваност със стратегическите цели и насоки за развитието на транспортната политика на ниво ЕС както на етапа на първоначалното програмиране, така и при извършените изменения на програмата. С реализацията на проектите в областта на железопътния сектор и градския транспорт е постигнат принос в отклоняването на трафик от автомобилния транспорт, намаляване на частните превозни средства и намаляване на емисиите на въглероден оксид. Приносът на проектите по ОПТ към опазване на околната среда е обоснован чрез генерираните екологични ползи от проектите.



Фигура I-1 Постигнати резултати, нетен ефект върху реалния БВП и механизъм на въздействие на ОПТ върху макроикономическата среда



Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ, собствени изчисления

Оценените ефекти показват относително голямо въздействие на програмата върху цялостното подобряване на макро средата. Най-значителните икономически ползи са в две направления – върху пазара на труда и върху инвестиционната активност. Икономическите ефекти върху сектор транспорт също са положителни. В рамките на прогнозираните в АРП икономически ползи от реализацията на големите проекти, преобладаващ дял има ползата от спестеното време (около 70% от ползите), следвана от намалените транспортни произшествия и екологичните въздействия. Най-голям принос към реализираните ползи имат реализираните пътни проекти, следвани от проектите за разширение на метрото и железопътните проекти.

Реализираните ползи от проектите са оценени чрез ретроспективен анализ разходи-ползи при проучванията на случаи в рамките на оценката. Чрез този метод е извършена съпоставка на резултатите във фазата на реализация с прогнозираните ползи. При повечето проекти се наблюдава висока степен на постигане на заложените икономически ползи (над 30%). Най-нисък е коефициентът на постигане на ползите при проектите в железопътния сектор и един от проектите за разширение на метрото, поради значително по-нисък от прогнозирания трафик, в т.ч. превозени пътници и товари. При пътните проекти се наблюдава висока степен на изпълнение на прогнозите за трафика, поради което и икономическите ползи са постигнати във висока степен.

Съгласно резултатите от извършените анализи разходи-ползи на проектите, екологичните въздействия, свързани с намалени въглеродни емисии и ефекти върху



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

промените в климата, имат нетна положителна стойност при проектите в железопътния сектор и разширението на софийското метро, докато при по-голямата част от пътните проекти имат отрицателно въздействие. Мерките за намаляване на вредното въздействие върху околната среда са гарантирани чрез процедури по екологичното законодателство на ниво програма и проекти. Проследяването на изпълнението на мерките се извършва чрез доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда на ОПТ и Общия генерален план за транспорта, които показват, че предвидените мерки се спазват във висока степен и е изградена съответната екологична инфраструктура.

Изменения на програмата

Измененията на програмата са ефективна мярка за преодоляване на забавянето в изпълнението, предприемане на корективни мерки по отношение на високорисковите проекти и предотвратяване на загуба на средства. С измененията се изключват някои високорискови проекти и се включват нови проекти, чрез което се предотвратява загубата на средства, при спазване на целите и приоритетите на програмата. Част от отпадналите проекти са в Северозападния район на планиране, което е и причина за концентриране на положителните териториални ефекти на програмата в Южна България. Измененията водят до увеличаване на бюджета за проекти за мултимодален транспорт, в т.ч. разширение на метрото и интелигентни транспортни системи, а първоначално определеният бюджет за железопътни линии и пътища от националната мрежа е редуциран.

Интеграция на националната транспортна система в европейската транспортна мрежа

Постигането на интеграция на транспортна мрежа на България в тази на ЕС е заложено като стратегическа цел на националната транспортна политика. Интеграцията на националната транспортна система в общия европейски пазар за транспортни услуги е отчетена като благоприятна възможност за развитието на сектора. В рамките на ОПТ 2007 - 2013 са изпълнени 25 инвестиционни проекта на обща стойност 3.922 млрд. лв. с ДДС, от които почти 2/3 са за проекти по TEN-T мрежата. Насочването на по-голямата част от финансовия ресурс на ОПТ към тези обекти е необходима предпоставка за интегриране на националната транспортна мрежа към TEN-T мрежата.

В рамките на оценката се извърши анализ на степента на интеграция по отношение на постигане на физическа свързаност с TEN-T в съседните държави и постигане на съответствие с техническите изисквания за съответния вид TEN-T за осигуряване на оперативна съвместимост. Резултатите показват, че програмата има съществен принос за постигане на физическа свързаност при железопътната и пътната мрежа. При оценката на техническите изисквания за осигуряване на оперативна съвместимост при железопътната мрежа бяха отбелязани някои несъответствия по отношение на Европейската система за управление на железопътния трафик, както и изискванията за скорост и дължина на натоварен влак. В пътния сектор е препоръчително да се насърчава изграждането на сигурни и безопасни паркинги. От съществено значение е и в бъдеще да се изпълнят строителните дейности по целите железопътни и пътни направления, за да се реализира по-осезаем ефект от инвестициите.



Натовареност и баланс на транспортната инфраструктура

Европейската транспортна политика е ориентирана към повишаване на ефективността на транспортната система, което се постига посредством ефективно използване на наличната инфраструктура и ефикасно инвестиране в нова или модернизирана такава.

С най-висока ефективност и ефикасност са проектите, при които капацитетът е увеличен, но степента на натоварване е по-висока от първоначалната поради нарастването на трафика; такъв резултат е показател за много добра икономическа възвръщаемост на инвестираните средства и правилен подбор на проектите. Такива проекти са проектите за изграждане на нови метролинии, както и проектът за път Кърджали – Подкова.

Добра ефективност показват проектите, при които има ръст на трафика, но натоварването на инфраструктурата е по-ниско в сравнение с базовата година поради повишения капацитет. Такива проекти са такива проекти са проектите за жп линия Първомай – Свиленград, Фаза 2 и жп линия Пловдив – Бургас, а от пътната мрежа АМ Струма и СОП – п. в. Яна, следвани от АМ Тракия и Западна дъга на СОП и АМ Марица, както и Интермодалният терминал в Пловдив. С ниска до средна ефективност са проектите, при които трафикът остава на същите нива или дори намалява. Към 2019 г. такива са жп линия Септември – Пловдив и жп линия Свиленград – турска граница.

За да се почувстват осезаемо ефектите от инвестициите в железопътната инфраструктура е необходимо да приключат строителните дейности по целите на направления през следващите програмни периоди. Препоръчително е измерването на ефективността да се извърши и след приключването на пълните участъци от пътната и железопътната мрежа, в т.ч. след изпълнение на съответните фази през програмен период 2014-2020 и 2021-2027 г. и при включването им за финансиране за период 2021-2027 г.

Териториални измерения на ОПТ и достъпност

По-голямата част от проектите допринасят за изграждане на TEN-T мрежата в страната, което е важно за България като една от страните-членки на ЕС с най-ниска степен на изграденост на тази мрежа. Отчетено е подобряване на достъпността със съседните страни - Гърция и Турция.

Най-подкрепени като новоизградена пътна инфраструктура (автомагистрала) и рехабилитирани и реконструирани жп линии са Югоизточен и Южен централен район. Малка подкрепа е оказана на Северна България, чрез реализираните обходи на Враца, Монтана и Габрово. Като общ извод, може да се отбележи, че всички реализираните линейни проекти допринасят положително за подобряване на достъпността на населените места на територията, през която преминават, но като цяло не подкрепят в необходимата степен териториалното сближаване вътре в страната, особено за преодоляване на съществените различия във възможностите за транспортно обслужване, между Южна и Северна България. Това е една от важните причини за по-високия икономически растеж и доходи на населението, които се наблюдават в регионите на Южна България, доколкото повишената достъпност е от съществено значение за укрепването на регионалните икономики.



Реализираните проекти подобряват сближаването в рамките на територията на регионите, през които преминават, и достъпността на местното население до останалата част от страната и вътре в региона. Осигурява се подобрена свързаност, по-добра мобилност за трудови пътувания, достъп до здравни, образователни, културни и други услуги, постигане на вътрешнорегионална интеграция в областите и регионите за планиране

Налице е подобрение на достъпността до ключови центрове в България - центрoвете от първо и второ йерархично ниво – градовете София, Пловдив, Стара Загора, Бургас, Благоевград, които са основни носители на растежа в националната територия.

Основни проблеми и научени уроци

Основните проблеми при реализацията на ОПТ са свързани с разработване и изменения в техническата документация, административни процедури по отчуждавания и археологични проучвания, провеждане на обществени поръчки, липса на достатъчно собствен ресурс на бенефициентите, възникване на непредвидени работи. В рамките на първия програмнен период за програмата са характерни и проблеми, свързани с липса на опит и капацитет за управлението на инфраструктурни проекти и институционално-организационни проблеми. Тези обстоятелства в някои случаи водят до отпадане на проекти или намаляване на техния обхват, фазиране на проектите, довършване на някои дейности със собствен ресурс на бенефициентите, забавяния в графиците за изпълнение.

Проучванията на случаи на 12 от инвестиционните проекти на програмата показват, че по-голямата част от проектите са изпълнили целите си и всички заложенi проектни индикатори. Наблюдава се отпадане на дейности при някои проекти, като някои от тях са фазирани или завършени с национални средства. Забавяния в изпълнението се наблюдават основно в железопътния сектор и някои пътни проекти. При проектите за разширение на метрото се наблюдава най-висока степен на комплексна ефективност както по отношение на заложения обхват, така и по отношение на изпълнение в заложения график. Забавянията в подготовката и реализацията на проектите най-често се дължат на проблеми с проектирането, административни процедури и процедури за уреждане на собствеността, проблеми с провеждането на обществени поръчки и процедурите по Закона за устройство на територията, процедури с археологически обекти. Продължителната подготовка и реализация на мащабните инфраструктурни проекти са характерни не само за България, но и за целия Европейски съюз.

Независимо от идентифицираните проблеми, бенефициентите и УО демонстрират добра комуникация и сътрудничество за оперативно решаване на възникнали проблеми и управление на риска от неизпълнение и загуба на средства по програмата. Предприети са всички мерки, които са в правомощията на УО и бенефициентите, включително са осъществени законодателни изменения с цел облекчаване на административни процедури по уреждане на собствеността върху имотите за строителство. Вследствие на положените усилия, програмата е приключила с отлично ниво на изпълнение.



II. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИ ПОДХОД

Методологичният подход и аналитичните методи, използвани за извършване на настоящата оценка, са съобразени с добрите практики в международен план и Насоките на Европейската комисия за оценка на социално-икономическото развитие *EVALSED*¹, които към днешна дата представляват утвърдени подходи и стандарти в изготвянето на оценки на политики в ЕС. В допълнение, методите, използвани за извършване на оценката, следват одобрената от Възложителя на 18.08.2020 г. Концепция за методология на оценката.

Структурата на оценката изцяло следва темите, обект на оценка, като за всеки оценителен въпрос е представена методологията на работа в таблицата по-долу. Визуализацията на резултатите от оценката е осъществена посредством таблици, динамични графики и инфографики.

Таблица II-1: Методология на оценката

Оценителен въпрос	Методи за събиране и обработка на информация и данни и методи за анализ
1. Има ли разлика с прилагането на интервенцията? По какъв начин инвестициите са довели до промяна?	<p>Събиране и обработване на информация и данни</p> <p>Кабинетно проучване</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Преглед на ОПТ и измененията ѝ и извеждане на целевите стойности на индикаторите за продукт и резултат на ниво приоритетна ос и програма 2. Преглед на междинната оценка на ОПТ и по-конкретно частта ѝ с постигнатия напредък – ключови индикатори за реализация и ключови индикатори за резултат на ниво приоритетна ос и програма, както и дефинираните ограничения и прогнози за наваксване на изпълнението 3. Преглед на Окончателния доклад от изпълнение ОПТ – преглед и анализ на ключови индикатори за реализация (и ключови индикатори за резултат, основни показатели (когато е приложимо) и извеждането на постигнатите стойности на ниво проект; 4. Проследяване за 2015-2019 година на стойностите на индикаторите за продукт и резултат на ниво проект чрез проверка на стойности и данни в ИСУН или по данни от НСИ и съответните бенефициенти; 5. Извеждане на индикаторите за продукт и резултат на ниво приоритетна ос и програма от ИСУН; 6. Захранване на модела с данни за 2017, 2018 и 2019 година, за да се изчислят стойностите на индикаторите към 31.12.2019 година; <p>Методи на оценката</p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Контрафактологичен анализ - извършване на сравнителен анализ между резултатите в сценарий с и без проект по отношение на ключовите инфраструктурни проекти – на база допълнително целево приложение на модела СИБИЛА 2.0 на ниво избрани отделни проекти. 8. Декомпозиционен анализ по приоритетни оси

¹ Ръководство на ЕК за оценка на социално-икономическото развитие: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/evaluations-guidance-documents/2013/evalsed-the-resource-for-the-evaluation-of-socio-economic-development-evaluation-guide



Оценителен въпрос	Методи за събиране и обработка на информация и данни и методи за анализ
	<ol style="list-style-type: none">9. Допълнителен статистически анализ – прилагане на методи разлики-в-разликите.10. Интегриране на приложими резултати от проучванията на случаи и от АРП по ключовите инфраструктурни проекти – оценка за спестено време, спестени разходи и др.
2.Какъв/колко е приносът от интервенцията? Има ли добавена стойност от интервенцията?	Събиране и обработване на информация и данни Кабинетно проучване <ol style="list-style-type: none">1. Преглед на ОПТ и измененията ѝ2. Преглед на междинната оценка на ОПТ3. Преглед на проектната документация за инвестиционните проекти4. Събиране и обобщаване на информация и данни по приоритетни оси от окончателни доклади за изпълнение на проектите за това как допринасят за изпълнение на целите на програмата5. Използване на данни от Модела за мониторинг за стойностите на индикаторите към 31.12.2015 година и изследване на степента на съответствие на постигнатите стойности на финансовите показатели с планираните стойности в програмата Методи на оценката <ol style="list-style-type: none">6. GAP анализ - анализ на несъответствията7. Анализ на приноса на база резултатите от оценката на нетното въздействие от модела СИБИЛА 2.08. Декомпозиционен анализ9. Структурирани интервюта с основни заинтересовани страни10. Аналитико-описателен метод и експертна оценка11. Интегриране на приложими резултати проучванията на случаи Оценка на ефикасността Събиране и обработване на информация и данни <ol style="list-style-type: none">12. Преглед на ОПТ и измененията ѝ13. Преглед на междинната оценка на ОПТ14. Данни от окончателния доклад за изпълнение на ОПТ и от окончателните доклади за изпълнение на проектите15. Бенчмаркинг анализ за целите на анализа на ефикасността Методи на оценката <ol style="list-style-type: none">16. Анализ на ефикасността на разходите: изчисляване на вложения ресурс за единица продукт/резултат на ниво проект, приоритетна ос17. Сравнителен анализ на получените стойности спрямо заложените в програмата на ниво програма и приоритетна ос18. Аналитико-описателен метод и експертна оценка за извеждане на резултатите от анализа и заключения



Оценителен въпрос	Методи за събиране и обработка на информация и данни и методи за анализ
<p>3.С оглед измененията на ОПТ 2007-2013 - да се отговори дали програмата е била работеща в новия контекст и ако да, защо?</p>	<p>Събиране и обработване на информация и данни Кабинетно проучване</p> <ol style="list-style-type: none">1. Преглед на измененията на ОПТ и аргументите за това2. Преглед на препоръките от междинната оценка на ОПТ3. Преглед на окончателния доклад на програмата и крайните резултати, постигнати след извършените изменения4. Преглед на окончателните доклади на отделните проекти <p>Проучвания сред заинтересованите страни</p> <ol style="list-style-type: none">5. Анализ на резултатите от проведените интервюта и онлайн-анкета сред заинтересованите страни <p>Методи на оценката</p> <ol style="list-style-type: none">6. Анализ на контекста7. Анализ на макроикономическата среда8. Аналитико-описателен метод, причинно-следствен анализ и експертна оценка за извеждане на резултатите от анализа и заключения
<p>4.Каква степен на интегриране в европейската транспортна мрежа е била достигната от националната транспортна система?</p>	<p>Събиране и обработване на информация и данни Кабинетно проучване</p> <ol style="list-style-type: none">1. Преглед и обобщаване на информация и данни кои проекти са планирани да допринесат за интегрирането на националната транспортна мрежа в европейската. Изготвяне на качествена оценка по отношение степента на интегриране.2. Преглед и обобщаване на информация и данни за постигнатите резултати от тези проекти <p>Методи на оценката</p> <ol style="list-style-type: none">3. GAP анализ (анализ на несъответствията)4. Анализ на приноса5. Метод на експертна оценка6. Интегриране на приложими резултати от Дейност 3 - проучвания на случаи7. Аналитико-описателен метод, и експертна оценка за извеждане на резултатите от анализа и заключения
<p>5.Как се е подобрила достъпността до населените места следствие реализираните проекти?</p>	<p>Събиране и обработване на информация и данни Кабинетно проучване</p> <ol style="list-style-type: none">1. Предпроектни проучвания на проектите2. Обобщение на предвидените релевантни интервенции и извеждане на населени места, до които е планирана подобрена достъпност и свързаност3. Окончателните доклади за изпълнение на проектите4. Обобщение на информацията за постигнатата достъпност и свързаност на населените места в следствие реализираните проекти <p>Методи на оценката</p> <ol style="list-style-type: none">5. Интегриране на приложими резултати проучванията на случаи6. Анализ на динамиката на релевантните индикатори, за които има надеждна информация и измервания7. Аналитико-описателен метод, и експертна оценка за извеждане на резултатите от оценката и заключения



Оценителен въпрос	Методи за събиране и обработка на информация и данни и методи за анализ
6. По-малко натоварена ли е транспортната инфраструктура и постигнат ли е баланс между отделните видове транспорт?	Събиране и обработване на информация и данни Кабинетно проучване <ol style="list-style-type: none">1. Кабинетно проучване относно приноса на реализираните проекти по ОПТ за взаимозависимостта и равнопоставеността на различните типове транспорт и намирането на подходящия баланс2. Събиране и обработка на вторична информация и данни за икономическата активност, междусекторната обвързаност и макроикономическата динамика от Евростат и НСИ3. При възможност събиране на информация относно баланса между отделните видове транспорт в други държави-членки на ЕС, които биха могли да бъдат използвани като бенчмарк за българската икономика Методи на оценката <ol style="list-style-type: none">4. Сравнителен анализ на интензитета на използване на различните видове транспорт и постигнатия баланс5. Анализ на причинно-следствените връзки – макроикономически анализ и междуетраслов анализ по отношение установяване на връзката между интензитета на трафика и икономическата цикличност6. Аналитико-описателен метод, и експертна оценка за извеждане на резултатите от оценката и заключения
7. Какви са икономическите и екологичните ползи и ефекти за сектор Транспорт?	Събиране и обработване на информация и данни Кабинетно проучване <ol style="list-style-type: none">1. За анализа на икономическите ползи е използван моделът СИБИЛА 2.0, с обхват на въздействие до 31.12.2019 г., публикувани на официалната страница на МФ - https://www.minfin.bg/bg/11682. Преглед на данни за прогнозираните екологични ползи от АРП на големи проекти.3. Извеждане на целеви стойности по тези показатели към 2019 година на база допусканията и изчисленията в АРП.4. Отчетни данни към 31.12.2019 година по заложените показатели от същите източници на информация, зададени в АРП. Методи на оценката <ol style="list-style-type: none">5. Интегриране на приложими резултати от проучванията на случаи)6. Извеждане на екологичните ползи към 31.12.2019 г. по основни изследвани индикатори за екологични ползи. Екологичните ползи са проследени чрез приложените в одобрените АРП методи за остойностяване на екологични ползи.
8. Какъв е приносът на ОПТ към политиката за устойчиво развитие?	Събиране и обработване на информация и данни Кабинетно проучване <ol style="list-style-type: none">1. Преглед на ситуационния анализ, изготвен за целите на ОПТ2. Захранване на модела с данни за 2017, 2018 и 2019 година, и изчисление на стойностите на индикаторите за продукт и резултат към 31.12.2019 година Анализ Методи на оценката <ol style="list-style-type: none">3. Анализ на приноса - оценка на причинно-следствени връзки и влияния и оценка на достигната промяна.4. Интегриране на приложими резултати от проучванията на случаи



Оценителен въпрос	Методи за събиране и обработка на информация и данни и методи за анализ
<p>9.Кои са основните проблеми, срещани в процеса на подготовка и изпълнение на проектите?</p>	<p>5. Експертна оценка за извеждане на резултатите от анализа и заключения</p> <p>Кабинетно проучване</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Преглед на годишните доклади за изпълнение на ОПТ, на протоколите от КН, финалните доклади за изпълнение на проектите, извършените Оценка на изпълнение на проектите на ниво крайни бенефициенти, Междинна оценка на изпълнението на ОПТ. 2. Документален анализ и извеждане на проблемите по основни тематични области при подготовка и изпълнение. <p>Количествено и качествено проучване</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Структуриране на въпроси относно степента на тежест на изведените проблеми във въпросника за количествено изследване на заинтересовани страни – УО, бенефициенти. Включване на въпроси относно проблемите при осигуряване на устойчивост на проектите – поддържането на изградената инфраструктура, постигане на икономическите ефекти. 4. Провеждане на количествено изследване и обработване на резултатите. 5. Интегриране на приложими резултати от проучванията на случаи <p>Методи на оценката</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Причинно-следствен анализ, изготвяне на експертна оценка и извеждане на основните проблеми в различните фази на реализация на ОПТ и степенуване на тяхната тежест и ефект върху реализиране на програмното въздействие. 7. Анализ на заинтересовани страни 8. Интегриране на приложими резултати от проучванията на случаи

Информацията в настоящия доклад е представена в евро или в лева, в зависимост от ползваната валута в източника на първичните данни, с цел по-лесна проследимост и сравнимост на данните между отделните програмни и проектни документи.

III. ОБЩ ПРЕГЛЕД НА ПРОГРАМАТА

ОП „Транспорт“ е една от седемте оперативни програми на Република България за програмен период 2007-2013 г., разработена в съответствие с Националната стратегическа референтна рамка и финансирана от Европейския фонд за регионално развитие, Кохезионния фонд на ЕС и държавния бюджет на Република България. Общата цел на програмата е развитие на устойчива транспортна система, а специфичните ѝ цели са интегрирането на националната транспортна система в транспортната мрежа на Европейския съюз и постигането на баланс между видовете транспорт.

Общият размер на инвестираните средства под формата на безвъзмездна финансова помощ по програмата е близо 3,685 млн. лв., или 98,6% от бюджета на програмата. Подкрепата е предоставена за 120 проекта, като от които основният дял е насочен към 25 инвестиционни проекта, 11 от които „големи“ (над 50 млн. евро) по смисъла на Регламент (ЕО) № 1083/2006. В резултат от изпълнението на програмата, на територията на Република България са рехабилитирани 345 км ж.п. линия и 19 км



пътища, изградени са 310 км нови пътища, 21 км метролинии и 20 метростанции. Към периода на приключването на програмата през 2015 г. по отсечките на софийското метро се осъществяват над 38 млн. пътувания. Програмата финансира и в подобряване на речната информационна система на р. Дунав и системата за управление на трафика на плавателни съдове, което осигури наблюдението на цялата акватория на България с модерни информационни система.

Фигура III-1: Цели и приоритети на ОПТ



Източник: ОПТ

Програмата включва 5 приоритетни оси:

- **ПРИОРИТЕТНА ОС 1: РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА ПО ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКИТЕ И ОСНОВНИТЕ НАЦИОНАЛНИ ТРАНСПОРТНИ ОСИ.**

По приоритетната ос са изпълнени 9 договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, с бенефициенти НСЖИ и Метрополитен ЕАД, от които 5 са инвестиционни проекти, в резултат от които са рехабилитирани 345 км жп линии и са изградени 6,7 км метро линии с 6 метро станции.

- **ПРИОРИТЕТНА ОС 2: РАЗВИТИЕ НА ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА ПО ТРАНС-ЕВРОПЕЙСКИТЕ И ОСНОВНИТЕ НАЦИОНАЛНИ ТРАНСПОРТНИ ОС;**



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

По приоритетната ос са изпълнени 17 договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“, 12 от които са инвестиционни проекти, по които са изградени и въведени в експлоатация 310 км нови пътища и рехабилитирани 19 км пътища.

➤ **ПРИОРИТЕТНА ОС 3: ПОДОБРЯВАНЕ НА ИНТЕРМОДАЛНОСТТА ПРИ ПРЕВОЗИТЕ НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ;**

По приоритетната ос са изпълнени 7 договора за безвъзмездна финансова помощ по ОПТ, от които 5 са инвестиционни проекти.

➤ **ПРИОРИТЕТНА ОС 4: ПОДОБРЯВАНЕ НА КОРАБОПЛАВАНЕТО ПО МОРСКИТЕ И ВЪТРЕШНИТЕ ВОДНИ ПЪТИЩА;**

По приоритетната ос са изпълнени 5 договора безвъзмездна финансова помощ, 3 от които са за следните инвестиционни проекти:

➤ **ПРИОРИТЕТНА ОС 5: „ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ“**

Бюджетът на ПО5 е използван за техническа помощ за изпълнение и приключване на ОПТ и за подготовка на проекти за програмен период 2014-2020, в т.ч. внедряване на географски информационни системи, стратегическо планиране и анализи, разработване на Общ генерален план за транспорта, Генерален план за мониторинг на въздействието върху околната среда и др.

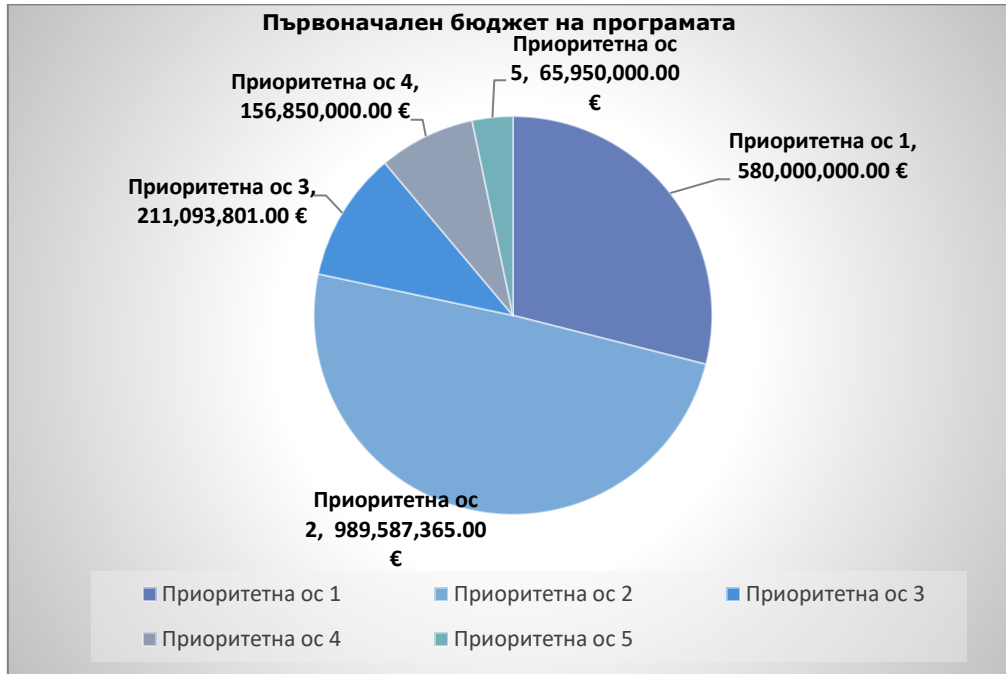
Първоначалният бюджет на програмата възлиза на 2 003 481 166 евро, а разпределението му е показано на *Фигура III-2*. Размерът и разпределението на извършените плащания съгласно Окончателния доклад за изпълнение на програмата са показани на *Фигура III-3*.

Основни бенефициенти на програмата са Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Агенция „Пътна инфраструктура“, „Метрополитен“ ЕАД, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, ИА „Проучване и поддръжка на река Дунав“, както и структури на УО и МТИТС. При изпълнението на програмата е установено сътрудничество с инициативата ДЖАСПЪРС, Европейската инвестиционна банка и Световна банка.

За популяризиране на резултатите е изпълнен **Комуникационен план на ОПТ**, разработен съгласно чл. 2 на Регламент 1828/2006, който съдържа поредица от мерки за информиране на гражданите за смисъла, целите и постиженията на програмата, в т.ч. представяния, обсъждания, дебати, кръгли маси, обучения, семинари, фото-изложби, дни на отворени врати, годишни информационни събития, церемонии за „първи копки“ и откриване на обектите и др.

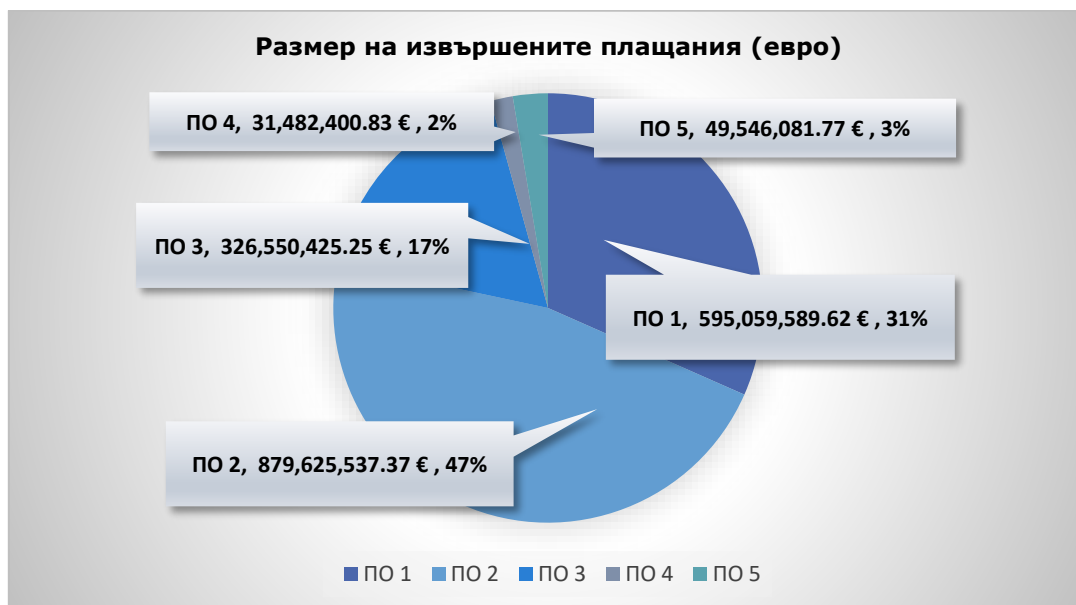


Фигура III-2: Първоначален бюджет на програмата, в евро



Източник: Първоначална версия на ОПТ

Фигура III-3: Разпределение на извършените плащания по приоритетни оси, евро



Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ



IV. РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА ПО ОЦЕНЪЧНИ ВЪПРОСИ

IV.1. Има ли разлика с прилагането на интервенцията? По какъв начин инвестициите са довели до промяна?

1.1. Проследяване на въздействието на инвестициите по ОПТ чрез приложение на модела СИБИЛА 2.0

Моделът СИБИЛА² позволява оценяване на въздействието от някои специфични капиталови инвестиции. Прецизното моделиране на съвкупното предлагане и търсене дава възможност за *проследяване на преките и косвените взаимовръзки между публичните разходи и ключови показатели за икономическо развитие*. За да могат да бъдат взети предвид всички видове интервенции по оперативните програми, в използваната модела производствена функция присъстват както три традиционни производствени фактора – физически капитал, човешки капитал и труд, така и четвърти фактор – технологично равнище.

Инвестициите в технологичен капитал (в т.ч. в информационни и комуникационни технологии) имат значение за повишаване на нивото на производството в краткосрочен и средносрочен план. Нетното им въздействие може да бъде оценено след като се вземат предвид обема на финансиране (публично и частно), наличностите от такъв капитал в икономиката и темпа му на изхабяване.

На следващо място са разгледани *важните за ОПТ инвестиции в инфраструктурен капитал (транспортна инфраструктура и т.н.)*. Тези инвестиции, както по линия на ОПТ така и по линия на националния бюджет, водят до увеличаването/разширяването/подобряването на наличната инфраструктура, а от там и до краткосрочно, средносрочно и дългосрочно въздействие върху икономическите процеси.

От тук и основния механизъм на въздействие на инвестициите по ОПТ върху *макроикономическото развитие – те пряко влияят върху нивото на производство*. Повисоко производството от своя страна е свързано с *подобрене на пазара на труда, инвестиционната активност, потреблението, бюджетните приходи и бюджетния баланс и т.н.* В краткосрочен план ползите от инфраструктурните проекти са свързани предимно с *увеличение на заетостта*, основно във връзка с необходимостта от работна сила, пряко и непряко ангажирана с изграждането на съответните обекти. Това води до последващо въздействие върху (временно) намаляване на броя на безработните лица и нарастване на номиналната средна работна заплата и съответно частното потребление на национално и регионално ниво (например налице е повишено търсене на стоки и услуги от различни икономически дейности, като например „Строителство“, „Транспорт, складиране и съобщения“, „Юридически, счетоводни, архитектурни и инженерни дейности, технически изпитания и анализи; консултантски дейности по управление“ и т.н.).

В средносрочен и дългосрочен план, когато инфраструктурните проекти бъдат завършени и пуснати в експлоатация е налице *устойчиво положително въздействие в резултат на подобрените условия за икономическа активност*. От там и устойчивото въздействие в посока повишаване на всички компоненти на brutния вътрешен продукт

² Моделът СИБИЛА 1.0 е разработен през 2011 г. и надграден през 2015 г. Той е използван от МС и МФ за оценка на нетните ефекти от оперативните програми през първия и насочването на инвестициите през втория програмен период. На всеки шест месеца МФ публикува доклад с актуални оценки на нетните ефекти от европейските фондове, в т.ч. и по оперативни програми.



– публични и частни инвестиции, междинно и крайно потребление, търговския баланс. Нещо повече, подобреният транспортен достъп допринася за подобряване на конкурентоспособността и постигане на по-балансиран икономически растеж на регионално ниво.

Важен момент при последяване на макроикономическите ефекти е въздействието върху вноса на стоки, в т.ч. инвестиционни стоки. В краткосрочен и средносрочен план нарасалото търсене на суровини, материали, техника и т.н., които са необходими за строителството на инфраструктурните обекти е осезаемо – българската икономика е малка, отворена и зависима от външните пазари, особено по отношение на вноса на тези стоки.

В рамките на настоящата оценка на ОПТ е направено *самостоятелно допълнение към симулационната рамка на модела СИБИЛА 2.0 с цел установяването на въздействието на избрани проекти*. Това допълнение позволява качествени оценки на нетното въздействие на избрани проекти върху ключови макроикономически показатели.

1.2. ДИНАМИКА НА НЕТНИТЕ ЕФЕКТИ ОТ ИНТЕРВЕНЦИИТЕ ПО ОПТ ПРЕЗ ПЪРВИЯ ПРОГРАМЕН ПЕРИОД (2007 – 2013 г.). НЕТНО ВЪЗДЕЙСТВИЕ ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ИНТЕРВЕНЦИИТЕ

1) Макроикономически ефекти

Нетното въздействие от изпълнението на интервенциите по ОПТ е положително. Въпреки обстоятелството, че подобрената инфраструктура определя икономическото развитие предимно в средносрочен и дългосрочен план, налице са осезаеми краткосрочни ефекти още след засилването на интензитета на усвояване към средата на програмния период. Тези ефекти продължават да се проявяват в средносрочен план, дори след приключване на периода на финансиране.

Едни от най-значителните ефекти на ОПТ се проявяват върху *пазара на труда* – нетният ефект нараства от 0.6% към края на 2012 г. до 1.1% към края на 2015 г. и до 1.2% към средата на 2016 г. Интерпретацията на този ефект означава, че без ОПТ към края на 2015 г. заетостта в страната щеше да бъде с 1.1% по-ниска. *Броят на заетите лица*, които са намерили работа в резултат на прякото или непрякото въздействие на изпълнените проекти възлиза на 28.8 хил. д. Съответно *въздействието на тези проекти върху коефициента на безработица също е благоприятно за пазара на труда* – към края на 2015 г. този коефициент е с 0.5 пр.п. по-нисък отколкото щеше да бъде без изпълнението на ОПТ. Въздействието на тези инфраструктурни инвестиции върху средната работна заплата е умерено положително – нетният ефект възлиза на приблизително 1%.

Налице са и положителни нетни ефекти върху реалния сектор на икономиката в краткосрочен план. Реалният БВП на България е с малко над 1% по-висок спрямо сценарий без ОПТ след приключването на изпълнението на проектите. Частното потребление също е повлияно положително, като нетният ефект при него към края на 2015 г. възлиза на 1.3%.

Значителен е наблюдаваният ефект върху *инвестициите* в страната. Ефектът върху публичните инвестиции е осезаем – към края на 2012 г. публичните разходи за придобиване на ДМА щяха да бъдат с 15.2% по-малки без реализирането на ОПТ, а в края на 2015 г. – с 15.7% по-малки. Все пак, нетният ефект от тези инфраструктурни инвестиции върху бюджетния баланс възлиза на 0.2 пр.п. след приключването на първия програмен период – т.е. в резултат от подобрената икономическа активност



нарастват и бюджетните приходи, които успяват да компенсират направените разходи със средства от националния бюджет.

Обемът на частните инвестиции са с 2.4% по-висок отколкото щеше да бъде без тези инфраструктурни проекти – тези частни инвестиции са в резултат на индуцираните по-високи нива на бизнес активност, особено в регионите, в които са реализирани проектите.

Въздействието върху текущата сметка е умерено отрицателно – изпълнението на проектите по ОПТ е свързано с по-висок внос, който не може да компенсира положителният ефект върху износа. Нетният ефект върху вноса към края на 2015 г. е 2.2%, а върху износа – 0.1%.

Отражението на ОПТ върху ценовата динамика е по-скоро слабо, като нетният ефект към края на 2015 г. е 0.3%.

Таблица IV.1-1: Нетно въздействие на ОПТ върху основни макроикономически показатели в България, по средата и в края на програмния период

Макроикономически показател	ЕФЕКТ КЪМ 31.12. 2012 г. ³	ЕФЕКТ КЪМ 31.12. 2015 г. ⁴	ЕФЕКТ КЪМ 30.06. 2016 г. ⁵
Пазар на труда			
Заетост (15-64 г.), хил.	0.6%	1.1%	1.2%
Коефициент на безработица (15-64 г.), %	-0.4 пр.п.	-0.5 пр.п.	-0.6 пр.п.
Средна работна заплата	1.0%	0.8%	0.9%
БВП и избрани компоненти на БВП			
БВП	0.6%	1.1%	1.2%
Износ на стоки и услуги	0.1%	0.1%	0.04%
Внос на стоки и услуги	1.4%	2.2%	1.1%
Частно потребление	0.7%	1.3%	1.4%
Частни инвестиции	1.0%	2.4%	2.4%
Ценова динамика			
Инфлация по ХИПЦ	0.1%	0.3%	0.4%
Фискален сектор			
Бюджетен баланс, % от БВП	0.0 пр.п.	0.1 пр.п.	0.2 пр.п.

Източник: МС, МФ (СИБИЛА 1.0 и СИБИЛА 2.0)

³ Министерски съвет (2012). Стратегически анализ на Република България за 2012 г.

⁴ Министерски съвет (2015). Нетно въздействие на политиките, финансирани от европейските фондове.

⁵ Министерство на финансите (2016). Фондовете на ЕС в България: Оценка на макроикономическите ефекти от изпълнението на програмите, съфинансирани със средства от ЕС.



2) Декомпозиционен анализ – ефекти по приоритетни оси

На база разходваните средства по приоритетните оси на програмата е направен декомпозиционен анализ на ефектите по отделните приоритетни оси на ОПТ към края на 2015 г. Резултатите показват, че:

- Най-значителните ефекти се наблюдават от изпълнението на *Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“* – нетният ефект от изпълнението на проектите в тази ос върху реалния БВП възлиза на 0.47%; приблизително същият е и нетният ефект върху заетостта; тази ос и в най-голяма степен и свързана с вноса на стоки и услуги за изпълнение на дейностите, като нетният ефект в случая е 0.93%; в края на програмния период постигнатият ефект върху частните инвестиции е 0.83%. Тази водеща роля на проектите в случая се обяснява от една страна от факта, че преобладаваща част от разходите по тази приоритетна ос са преки разходи, свързани със строителство – 79% (в т.ч. 70.7% от разходите са за строителни дейности и изграждане, а 6.4% са за покупка на машини и оборудване). От друга страна, бюджетът по оста е значителен спрямо останалите оси в програмата.
- На второ място по големина на нетните ефекти са изпълнените проекти по *Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“* – ефектът върху заетостта и БВП възлиза на 0.38%, върху вноса на 0.76% и върху частните инвестиции е 0.83%.
- На трето място във въздействието е изпълнението на *Приоритетна ос 3: „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“* – нетният ефект върху заетостта и БВП е 0.21%, върху вноса – 0.42% и върху частните инвестиции – 0.46%.
- На последно място е наблюдаваното въздействие по приоритетни оси 4 и 5 – *„Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища“* и *„Техническа помощ“* – нетният ефект и по двете оси върху заетостта и БВП е 0.05%, върху вноса на стоки и услуги – 0.08%, а върху частните инвестиции е 0.10%.

Таблица IV.1-2 Декомпозирани нетни ефекти по приоритетни оси на ОПТ към края на 2015 г., %

ПРИОРИТЕТНА ОС	ЗАЕТОСТ	БВП	ИЗНОС НА СТОКИ И УСЛУГИ	ВНОС НА СТОКИ И УСЛУГИ	ЧАСТНО ПОТРЕБЛЕНИЕ	ЧАСТНИ ИНВЕСТИЦИИ
ПО1	0.38	0.38	0.03	0.76	0.45	0.83
ПО2	0.47	0.47	0.04	0.93	0.55	1.02
ПО3	0.21	0.21	0.02	0.42	0.25	0.46
ПО4	0.02	0.02	0.00	0.03	0.02	0.04
ПО5	0.03	0.03	0.00	0.05	0.03	0.06

Източник: Собствени изчисления

3) Качествени оценки на нетното въздействие на избрани проекти върху ключови макроикономически показатели

В рамките на настоящия оценъчен въпрос е извършена оценка на 10-те най-значими проекта в програмата, отчитайки вложените разходи и отчетените ползи по всеки проект, както и качествена оценка на приноса на всеки от проектите към постигнатото въздействие на базата на седем степенна скала по отношение на въздействието им



върху макроикономическата среда. По отношение на нетните ефекти в рамките на всяка една от приоритетни оси и цялата ОПТ може да бъде направено следното заключение:

- Проект BG161PO004-1.0.01-0006 *Разширение на метрото, Етап II, лотове 1 и 2* е с най-осезаема роля при постигнатото въздействие по приоритетна ос „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ и по постигнатите резултати от цялостното изпълнение на ОПТ, като тази роля може да бъде определена като „умерена“ (****).
- Проектите BG161PO004-2.0.01-0004 *АМ Тракия* и BG161PO004-2.0.01-0009 *АМ Струма* са с водеща роля при постигнатото въздействие по приоритетна ос „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ и по ОПТ като цяло, като ролята на всеки един от тях може също да бъде определена като „умерена“ (****).
- Проект BG161PO004-3.0.01-0001 *Разширение на метрото, Линия 2, Етап I* е със значителна роля за постигнатите нетни ефекти по приоритетна ос „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“ и ОПТ, като ролята и на този проект може да бъде определена като „умерена“ (****).

Таблица IV.1-3: Качествени оценки на нетното въздействие на 10-те най-значими проекта върху ключови макроикономически показатели към края на 2015 г.⁶

КРАТКО НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРОЕКТА	ЗАЕТОСТ	БВП	Износ	Внос	ЧАСТНО ПОТРЕБЛЕНИЕ	ЧАСТНИ ИНВЕСТИЦИИ
ЖП линия Първомай - Свиленград	***	***	*	****	***	****
Разширение на метрото, Етап II, лотове 1 и 2	****	****	**	*****	****	*****
ЖП линия Пловдив - Бургас	**	**	*	****	***	****
ЖП линия Септември - Пловдив	**	**	*	**	**	**
АМ Тракия	****	****	**	*****	****	*****
АМ Марица	****	****	*	*****	****	*****
АМ Струма	****	****	**	*****	****	*****
Западна дъга на СОП	**	**	*	**	**	**
Разширение на метрото, Линия 2, Етап I	****	****	**	*****	****	*****
Разширение на метрото, Линия 1, Етап III	***	***	*	****	***	****

Източник: Собствени изчисления

4) Регионални ефекти на база приложение на подхода разлики-в-разликите (difference-in-difference)

Оценката на нетното въздействие от инфраструктурните проекти по ОПТ върху регионалното развитие е направена на база приложение на подхода разлики-в-разликите. За целта са използвани получените резултати от разработения и приложен регионален модел за оценка на въздействието⁷. Оценката е извършена в рамките на целеви регионален панелен анализ, базиран на регионалната бизнес статистика за периода 2005-2014 г, както и на детайлизираната информация от ИСУН за инвестираните средства по общини по линия на СКФ. Резултатите показват, че въпреки силно неравномерното регионално разпределение на средствата по ОПТ в

⁶ Качествена скала, илюстрирана с брой на символите „*“. Значения на степените: 1. Пренебрежимо малък ефект, 2. Слаб ефект, 3. По-скоро слаб ефект, 4. Умерен ефект, 5. По-скоро силен ефект, 6. Силен ефект, 7. Осезаем ефект

⁷ Министерски съвет (2015). Нетно въздействие на политиките, финансирани от европейските фондове.



полза на Южна България, все пак налице са регионални ефекти в регионите с по-слабо икономическо развитие. Големината на ефектите се дължи на твърде ниските нива на бизнес индикаторите в слабо развитите райони и най-вече относително малкия размер на инвестициите. Може да се заключи, че ОПТ е допринесла в известна степен за преодоляване на регионалните различия по отношение на социално-икономическото развитие и има значителен потенциал да допринесе в голяма степен за догонването на изостаналите райони, по-специално Северна България, в случай на интензивно инфраструктурно инвестиране там.

Съпоставката между бизнес развитието в общините с интензивно инвестиране на средства по ОПТ и тези със относително слабо участие в програмата показва какъв е нетният принос на анализираният проект върху бизнес развитието на регионално ниво. В този случай, на база на прилагането на контрафактологичен подход⁸ могат да бъдат направени следните изводи за нетното въздействие на ОПТ:

- *Като цяло въздействието на ОПТ се проявява в най-значителна степен в Южна България, а именно Югоизточен и Югозападен район.* От една страна това се дължи на размера на инвестираните средства, а от друга – на положителното въздействие върху бизнес средата в Югоизточен район на някои ключови проекти, като например проект BG161PO004-2.0.01-0004 *АМ Тракия*. Относително по-ниските ефекти за Южен централен район се дължат на факта, че бизнес средата там е достатъчно добре развита и устойчива. Това ограничава значително ролята на интервенциите по ОПТ за икономическия растеж на регионалната икономика.
- *Най-слабо е въздействието на ОПТ в Северна България, в частност Северозападен и Североизточен район.*
- *Нетният ефект върху броя на предприятията е най-съществен в Югозападен район – 29.9%.*
- *В Югозападен и Югоизточен район разходите за възнаграждения в общините, които са имали интензивно пряко или непряко участие в изпълнението на ОПТ са били в пъти по-високи от разходите за възнаграждения в общините със слабо такова участие. В Югозападен район нетният ефект възлиза на над 600%, или седем пъти по-високи разходи за възнаграждения на заетите лица в предприятията, а в Югоизточен ефектът се свежда до близо три пъти по-високи такива разходи. Най-ниската стойност на въздействието се наблюдава в Североизточен и Южен централен район.* В Северозападен и Северен централен район разходите за възнаграждения са били близо два пъти по-високи в резултат от изпълнението на ОПТ.
- *Въздействието върху разходите за придобиване на дълготрайни материални активи (ДМА) на ОПТ е сходно с гореописаното. Най-големите нетни ефекти се наблюдават в Югоизточен район (близо пет пъти по-големи разходи за ДМА) и Югозападен район (близо три пъти по-големи разходи за ДМА). Отново най-ниските нетни ефекти се наблюдават в Южен централен и Североизточен район – там инвестициите са нараснали с приблизително между 50 и 60% в резултат от изпълнените проекти.*
- *По отношение на приходите от дейността и произведената продукция ситуацията е в голяма степен аналогична – от три до четири пъти по-добри бизнес резултати в Югозападен район и от пет до седем пъти в Югоизточен район.* В случая обаче се откроява и най-слабо повлияният район от тези инвестиции – Северозападният, където нетният ефект е значително по-скромен

⁸ За повече информация виж методологичните бележки за нетните оценки на въздействието на ОПТ в предходните секции на настоящия оценителен доклад.



- 24.4% върху приходите от дейността и 33.1% върху произведената продукция.
- При отчетената печалба от предприятията отново се наблюдават два ясно обособени полюса – Югоизточен и Югозападен район, в които нетните ефекти са значими, и останалите райони – с много по-ниски стойности за въздействието.

5) Продължаващо въздействие на ОПТ – нетни ефекти към края на 2019 г.

Въздействието от изпълнените проекти по ОПТ е преди всичко средносрочно и дългосрочно, като нетните ефекти затихват постепенно след приключването на първия програмен период. Налице е продължаващото въздействие на ОПТ към края на 2019 г. (при условно допускане, че след края на този период е преустановена инвестиционна дейност в инфраструктура по линия на СКФ). Продължаващият ефект от изпълнените проекти върху БВП и заетостта е приблизително 0.1%, върху вноса на стоки и услуги е 0.4%, а върху частните инвестиции – 0.2%. Частното потребление все още е повлияно, макар и слабо от направените инвестиции и възлиза на 0.1%. Ефектите върху износа на стоки и бюджетния баланс вече са затихнали и са почти нулеви.

Прогнозираните в АРП икономически ползи (спестено време, екологични ползи, намаляване на транспортните произшествия) имат потенциал за увеличение на годишна база в референтните периоди на проектите от 30 години, доколкото всички произтичат от обема на реализирания трафик по железопътна мрежа, пътната мрежа и метролиниите на софийското метро. Съгласно данните в проучванията на случаи, описани в Раздел V, за периода 2016-2019 г. е налице тенденция на увеличение на железопътните превози (товарни и пътнически), на пътуванията в софийското метро и на трафика по пътната мрежа.

Таблица IV.1-4 Нетно въздействие на ОПТ върху основни макроикономически показатели в България към края на 2019 г.

МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛ	ОЧАКВАН ЕФЕКТ ЗА 2019 г., ОЦЕНЕН ПРЕЗ 2012 г. ⁹	ОЧАКВАН ЕФЕКТ ЗА 2019 г., ОЦЕНЕН ПРЕЗ 2015 г. ¹⁰	ЕКСПЕРТНА ОЦЕНКА ¹¹
Пазар на труда			
Заетост (15-64 г.), хил.	1.8%	0.3%	0.09
БВП и избрани компоненти на БВП			
БВП	1.8%	0.3%	0.09

⁹ Министерски съвет (2012). Стратегически анализ на Република България за 2012 г. (оценка на база приложение на модела СИБИЛА 1.0, предполагаща продължаване на инфраструктурните инвестиции след приключването на първия програмен период)

¹⁰ Министерски съвет (2015). Нетно въздействие на политиките, финансирани от европейските фондове. (оценка на база приложение на модела СИБИЛА 1.1, отчитаща условното продължаващо влияние само на ОПТ, без да се вземат предвид инвестициите по ОПТИ)

¹¹ На база на изготвените оценки на въздействието на ОПТ към края на 2015 г. от МС и последната актуална информация, публикувана от Министерство на финансите през м. март, 2019 г. за макроикономическите ефекти от изпълнението на програмите, съфинансирани със средства от ЕС, оценени с помощта на модела СИБИЛА 2.0 (в случая е отчетено условното продължаващо влияние само на ОПТ, без да се вземат предвид инвестициите по ОПТИ).



Износ на стоки и услуги	4.4%	0.8%	0.0%
Внос на стоки и услуги	4.6%	0.9%	0.4%
Частно потребление	1.5%	0.0%	0.1%
Частни инвестиции	4.4%	0.1%	0.2%
Фискален сектор			
Бюджетен баланс, % от БВП	0.0 пр.п.	0.0 пр.п.	0.0 пр.п.

Източник: МС, собствена оценка

IV.2. Какъв/колко е приносът от интервенцията? Има ли добавена стойност от интервенцията?

2.1. ФИНАНСОВО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ОПТ

Финансовото изпълнение на програмата е обобщено в *Таблица IV.2-1*, в която е включена и информация за бюджета на програмата по първоначалната ѝ версия. Въпреки забавянията във финансовото изпълнение на ОПТ в началото на програмния период, окончателното финансово изпълнение на ОПТ демонстрира висока степен на ефективност, с най-висок коефициент на изпълнение по ПО1 и ПО2. В хода на измененията на програмата са извършвани промени, които имат принос към постигнатите резултати, в т.ч.:

- Включване на допълнителни проекти и отпадане на високорискови проекти;
- Наддоговаряне /overbooking/ на ресурса по ПО1 и ПО2;
- Фазиране на проекти и реализация на допълнителни проекти в рамките на освободения ресурс, в т.ч. обратно фазиране на проекти, предвидени за финансиране по ОПТТИ;
- Оптимизиране на нивото на финансиране по КФ от 80% на 85%;
- Елиминиран е риска от автоматична загуба на средства в хода на изпълнението на програмата/ Автоматично освобождаване от ангажимент по чл. 96, буква „В“ от Общия регламент (Регламент (ЕО) № 1083/2006).

През целия период на изпълнение е наблюдаван не само размерът на договорените средства към бенефициентите, което се установява като добра практика и инструмент за управление на риска, който е препоръчително да се прилага и в следващите програмни периоди.

Практиката за наддоговаряне е приложена основно по отношение на ресурса по ПО1 и 2, съответно с 11, 7% и 5,83%, както е отчетено и известно наддоговаряне по ПО5 с близо 1%. Общият процент на наддоговаряне по програмата за целия период на изпълнение е 5,96%, по данни от Годишния доклад за изпълнение на ОПТ за 2015 г.



Фигура IV.2-1: Темп на финансовото изпълнение на ОПТ



Източник: Годишни доклади за изпълнение на ОПТ

Таблица IV.2-1: Финансово изпълнение на ОПТ в евро въз основа на декларирани и сертифицирани допустими разходи

Приоритетни оси	Първоначален бюджет – Общо финансиране по ОП /ЕС и национално/ съгласно първа версия на ОПТ	Общо финансиране по Оперативната програма (ЕС и национално) – трето изменение	Обща сума на сертифицираните допустими разходи, платени от бенефициентите	Съответстващо публично участие	Коефициент на изпълнение в %
ПО1	580 000 000.00	621 176 471.00	714 987 129.52	597 928 463.02	96.26%
ПО2	989 587 365.00	856 082 226.00	878 450 624.28	878 450 624.28	102.61%
ПО3	211 093 801.00	343 193 801.00	399 101 907.57	326 553 009.89	95.15%
ПО4	156 850 000.00	34 750 000.00	31 482 883.73	31 482 883.73	90.60%
ПО5	659 500 00.00	55 950 000.00	49 526 945.27	49 526 945.27	88.52%
Общо	2 003 481 166.00	1 911 152 498.00	2 073 549 490.37	1 883 941 926.19	98,57%

Източник: Първа версия на ОПТ, Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ



Фигура IV.2-2: Изплатени от УО средства по категории



Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

По отношение на разпределението на приноса по приоритетни направления са отчетени следните промени в хода на измененията на програмата:

- Съществени промени в посока **намаление** се отчитат в категориите Железопътни линии от TEN-T мрежата /от 464 млн. евро на 341,3 млн. евро, или с 26%/ , Пътища от националната пътна мрежа /от 144,6 млн. евро на 53,4 млн. евро, или с 63%/ и Вътрешно водни пътища от TEN-T /от 117,3 млн. евро на 1,6 млн. евро, или 99%.
- **Увеличения** са реализирани при категория Мултимодален транспорт – със 183%, от 157,4 на 446 млн. евро, мултимодален транспорт TEN-T /от 22 млн. евро на 32,3 млн. евро, или с 47%/ и Интелигентни транспортни системи /от 16 млн. евро на 27,9 млн. евро, или със 75%/.

Причините за същественото преразпределение са отпадналите големи проекти в железопътния сектор и в областта на вътрешно-водните пътища по ПО1 и ПО3, и допълнително включените проекти за разширение на софийското метро. Единствено



делът на категорията за автомагистрала по TEN-T запазва дела си от първоначалната версия на програмата /около 40%/, с изплатени 673,2 млн. евро.

2.2. ОЦЕНКА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ИНДИКАТОРИТЕ

Програмата демонстрира висока степен на постигане на заложените индикатори, определени с третото изменение на програмата.

В резултат от изпълнението на проекти по програмата са рехабилитирани 345 км ж.п. линии, изградени са 310 км нови пътища и са рехабилитирани 19 км пътища, в експлоатация са 20,7 км метро линии и 20 нови метро станции. Вследствие от прецизирането на индикаторите при измененията на програмата е отчетена висока степен на изпълнение по повечето индикатори за продукт и резултат. Известно неизпълнение е отчетено при следните индикатори:

- *Отчетените стойности на ключови индикатори „Стойност на спестеното време за пътуване по ж.п. линиите“ и „стойност на спестеното време за пътуване за пътищата“ са по-ниски от заложените целеви стойности. В окончателния доклад на програмата е посочено, че причините за несъответствието са свързани със световната икономическа криза, довела до забавяне на икономическото развитие. Другият е демографската ситуация в страната и намаляващото население, особено в селските райони и по-малките градове. И двата фактора оказват пряко влияние върху потреблението, като в случая се отчита намален брой на служебни, ежедневни, частни и товарни пътувания. В допълнение е отчетено, че повечето от реализираните проекти са пуснати в експлоатация през 2015 г. и те все още разгръщат капацитета си. Съответно трафикът, генериран по тях, е по-малък от прогнозния. В този смисъл, от съществено значение за постигането на индикаторите е реализираната времева ефективност при изпълнение на проектите.*
- *Разликата между прогнозния брой на пътуванията в сравнение с реално реализираните пътувания за всеки проект от разширението на метрото в София е обяснена с необходимостта по-продължителен период на експлоатация, за да се постигнат прогнозираните ефекти.*

Спестеното време е основният индикатор за резултат по Приоритетни оси 1, 2 и 3. В рамките на оценката на времевата ефективност е извършен анализ на средната продължителност на проектите по приоритетни оси и изчисляване на средните нива на забавяне. Резултатите показват на-дълъг период на изпълнение на проектите по ПО1, следвани от проектите по ПО2 и ПО3. Резултатите от анализа на времевата ефективност по бенефициенти показват най-голямо отклонение в периода на изпълнение на проектите на НКЖИ /25% по-дълъг период на изпълнения спрямо планирания/, следвана от АПИ /със среден коефициент на забавяне 22%/. Проектите на Метрополитен ЕАД не показват отклонения от първоначалния период на изпълнение.

По отношение на инвестиционните разходи, беше направена съпоставка между първоначално планираните инвестиционни разходи за реализация на 25-те инвестиционни проекта и отчетените стойности на изплатени финансови средства. Резултатите показват намаление на финансовото изпълнение – между 20 и 30% за инвестиционните проекти по отделните приоритетни оси.



2.3. ОЦЕНКА НА ПРИНОСА НА ИНТЕРВЕНЦИЯТА

Основната цел на ОПТ е развитието на железопътната, пътната и водна инфраструктура, както и стимулиране развитието на комбиниран транспорт в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз и установените изисквания за развитие на Транс-европейската транспортна мрежа за постигане на устойчивост на българската транспортна система. О данни от Годишния доклад за изпълнение на програмата, към края на 2015 г. в резултат от изпълнението на проекти са: рехабилитирани 345 км ж.п. линии; изградени са 308 км нови пътища и са рехабилитирани 19 км пътища; в експлоатация са 20.7 км метро линии и 20 нови метро станции. Тези резултати обуславят съществения принос на ОПТ за постигане на заложените цели за въздействие чрез реализираните инвестиционни проекти, оценени в Раздел IV.7: спестено време, с пестени оперативни разходи (VOC) (намаляване на оперативните разходи за превозните средства), намаление на произшествията, екологични ползи. Сред основните икономически ползи и ефекти, които са формулирани в програмата са повишаването на конкурентоспособността на националната икономика, постигане на устойчиво икономическо развитие и развитие на международната търговия и туризъм.

Положителният принос към икономическата активност може да бъде проследен чрез нетния ефект върху реалния БВП, който възлиза на 1.2%, чрез приноса от 1.4% върху частното потребление, както и чрез въздействието върху частните инвестиции, които са с 2.4% по-големи в резултат от изпълнението на проектите по програмата. Приносът към международната търговия може да бъде проследен с по-високите нива на внос и износ – съответно с 1.1% и 0.04%. Повишената конкурентоспособност влияе върху по-големия брой работни места и съответно заети лица – ефектът върху заетостта възлиза на 1.2%.

Фигура IV.2-3 Принос на ОПТ към ключови макроикономически индикатори, към 30.06.2016 г.



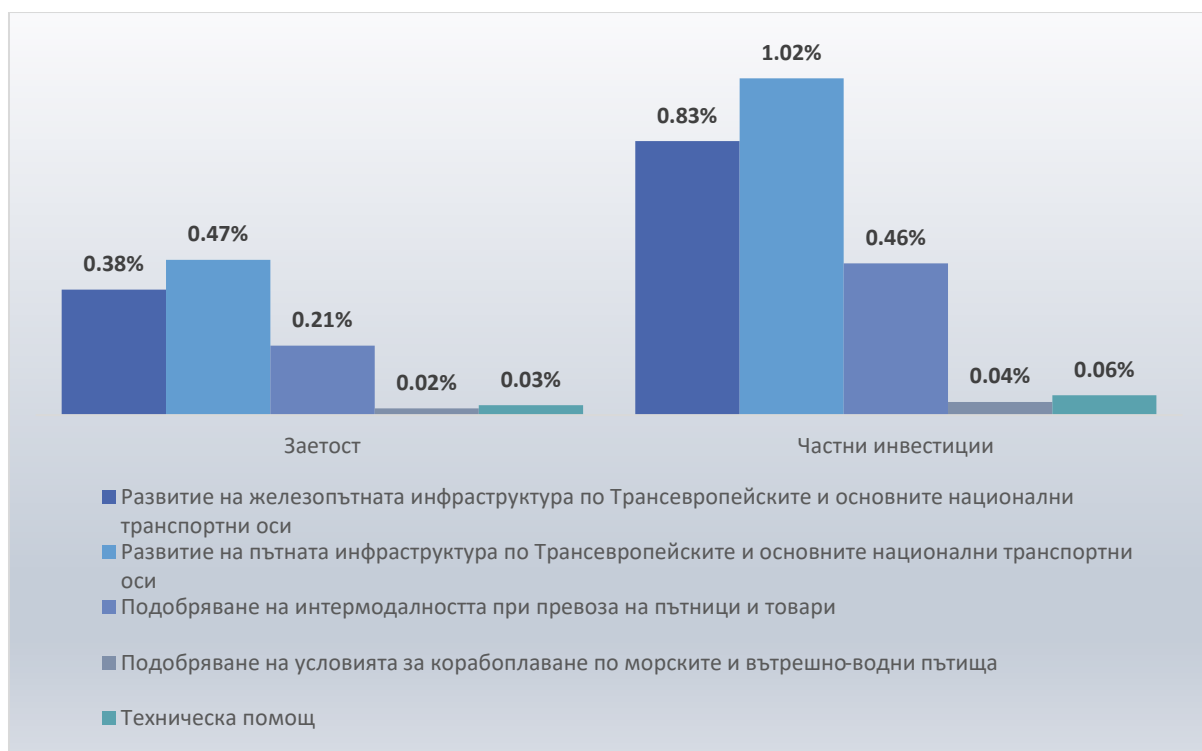
Източник: МФ, СИБИЛА 2.0

Най-значителен е приносът на ПО1 и ПО2, което от една страна се дължи на факта, че разходваните бюджетни средства по тези оси са най-високи, а от друга – че именно по-добрата свързаност с Трансевропейските и основните национални транспортни оси води до по-голяма икономическа активност. Към средата на 2016 г., след приключването на изпълнението на проектите по програмата, най-големите нетни ефекти са тези върху частните инвестиции, частното потребление, реалния БВП и



заетостта. Приносът към постигането на по-високи нива на частните инвестиции – приблизително с 1% по-големи по първите две приоритетни оси, води до допълнителни косвени положителни ефекти – подобрена конкурентоспособност, повишена производителност и по-голяма устойчивост на националните и регионалните икономики. Ефектът върху заетостта и БВП допринася за намаляване на коефициента на безработица, повишаване на доходите и развитието на всички сектори пряко и непряко свързани с израждането на транспортната инфраструктура.

Фигура IV.2-4: Принос на приоритетните оси на ОПТ към заетостта и частните инвестиции, към 30.06.2016 г.



Източник: МФ, СИБИЛА 2.0

2.4. АНАЛИЗ НА ЕФИКАСНОСТТА НА РАЗХОДИТЕ

Ефикасността показва отношението на постигнатия резултат спрямо вложените разходи. Анализът на ефикасността дава отговор на въпроса, дали изпълнението на проектите е следвало принципи на икономичност и постигането на резултат при справедливи, пазарни цени. Оценка за ефикасността следва да бъдат интерпретирани с внимание. От една страна, рационалното поведение предполага предпочитания към по-малки по размер вложени разходи и максимизиране на ефикасността от проектните дейности, и съответно постигането на максимални резултати от наличните ресурси. От друга страна, показателите за ефикасност трябва да бъдат вземани под внимание наред с предварително определени критерии за качество на продуктите и резултатите от проектните дейности.

Анализът на ефикасността на разходите по ОПТ е направен по отношение на следните ключовите за програмата индикатори за резултат – нови и реконструирани пътища и реконструирани железопътни линии. Фокусът в оценката е поставен върху



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

изпълнението на първите две приоритетни оси „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“ и „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“, които не само имат водеща роля в общия бюджет на програмата, но и като цяло се характеризират с най-висок принос в социално-икономическото развитие на страната и регионите.

Оценката на ефикасността на разходите е направена като са сравнени общите разходи на километър в България с тези в други европейски страни. Анализът не позволява директно сравнение на средните разходи само за строителство на пътна/ж.п. инфраструктура с тези в останалите държави членки – при тези инфраструктурни проекти голямо значение имат климатичните условия, терена и др. специфични особености.

Резултатите от изготвения анализ на ефикасността показват, че по приоритетна ос „Развитие на железопътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“ общите разходи (допустими и недопустими разходи) възлизат на 1 209 434 лв. Дължината на TEN-T железопътните линии и реконструирани железопътни линии, получили подкрепа по програмата възлиза на общо 345 км. Оценката за средния общ разход по тази приоритетна ос е 3 505 605 лв на километър или 1 792 388 евро на километър. В сравнение със средните разходи за развитие на железопътна инфраструктура в ЕС, постигнатият разход по ОПТ е значително по-нисък. За сравнение, средните разходи за изграждане на нова конвенционална железопътна инфраструктура варират между 3.5 и 6 млн. евро на километър, а за рехабилитация на такава инфраструктура средният разход в ЕС е малко по-висок от 3 млн. евро.¹²

Анализът на ефикасността на разходите по приоритетна ос „Развитие на пътната инфраструктура по Трансевропейските и основните национални транспортни оси“ показва, че общите разходи (допустими и недопустими разходи), направени в рамките на релевантните проекти възлизат на 1 758 300 636 лв. Дължината на изградените нови пътища, нови TEN-T пътища и реконструирани пътища по програмата възлиза на общо 329 км. Оценката за средния разход по тази приоритетна ос е 5 344 379 лева на километър (приблизително 2,7 млн. евро на километър). Доколкото могат да бъдат направени сравнения, поради спецификата на всеки един от проектите, постигнатите средни стойности на общите разходи отново са значително по-ниски спрямо тези за развитие на пътна инфраструктура в други държави-членки на ЕС. За сравнение, в началото на програмния период средният общ разход на километър в ЕС варира между 4.2 и 10.9 млн. евро в зависимост от типа пътища (магистрала, експресни пътища и двулентови пътища).¹³

Може да се обобщи, че интервенциите по ОПТ имат съществена добавена стойност за постигане на основните цели на програмата. Оценките за ефективността и ефикасността на финансовите разходи и анализът на въздействието върху макроикономическото развитие показват, че инфраструктурните проекти имат

¹² EC (2018). Assessment of unit costs (standard prices) of rail projects (CAPital EXpenditure). Final report - contract No 2017CE16BAT002. PwC.

¹³ European Court of Auditors (2013). Are EU Cohesion policy funds well spent on roads? Special report No 5. Luxembourg.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

значима роля за подобряването на конкурентоспособността на българската икономика, а от там и за по-високия икономически растеж и подобряване на качеството на живот на населението в страната.

Като цяло съпоставката между средните общи разходи в България и други държави членки може да бъде правена предимно условно, поради спецификата на всеки инфраструктурен проект.

IV.3. С оглед измененията на ОПТ 2007-2013 - да се отговори дали програмата е била работеща в новия контекст и ако да, защо?

В рамките на изпълнението на ОПТ са извършени три изменения на програмата, като при всяко от измененията са извършвани промени в индикативния списък с големи проекти. Измененията на програмата са ефективна мярка за преодоляване на забавянето в изпълнението, предприемане на корективни мерки по отношение на високорисковите проекти и предотвратяване на загуба на средства. С измененията се постигат следните ефекти:

- ✓ Включването на нови проекти при първото изменение катализира физическото и финансовото изпълнение на програмата и предотвратява загубата на средства, при спазване на целите и приоритетите на програмата;
- ✓ Извършват се финансови преразпределения, базирани на идентифицираните високорискови проекти по ПО1, ПО2 и ПО4;
- ✓ Освободеният ресурс се насочва към допълнително включени проекти с висока проектна готовност, в т.ч. обратно фазиране на проекти, които първоначално са планирани за финансиране по ОПТТИ /проект за Разширение на втори метродиаметър от МС „Джеймс Баучър“ до МС „Витоша“, проекта за големите пътни съоръжения по проект за Южна дъга на СОП и проекта за модернизация и реконструкцията на виадукти по АМ Тракия и АМ Хемус/.
- ✓ Индикаторите на програмата – като вид, категория и целеви стойности, са съществено променени при второто изменение, което води до оптимални нива на отчетеното изпълнение в края на програмния период.
- ✓ Не е допусната автоматична загуба на средства през програмния период;
- ✓ Европейският ресурс е използван оптимално чрез увеличението на процента на съфинансиране на средствата от КФ от 80% на 85%;
- ✓ Чрез фазирането на проекти и намаляването на обхвата на три от високорисковите проекта в рамките на третото изменение, е избегнат рискът те да не бъдат завършени при приключването на програмата и съответно обявени за нефункциониращи;
- ✓ Измененията върху списъка с големите проекти на всички приоритетни оси са съществени. Предвид високият дял на големите проекти в общия бюджет на програмата /средно 90% от верифицираните средства по ПО1, ПО2 и ПО3/, може да се направи заключението, че преди измененията на програмата е съществувал изключително висок риск за усвояване на средствата поради липса на проектна готовност на предварително определените като приоритетни големи проекти.



- ✓ По отношение на разпределението на приноса по приоритетни направления е отчетено намаление в категориите Железопътни линии от TEN-T мрежата /от 464 млн. евро на 341,3 млн. евро, или с 26%/ , Пътища от националната пътна мрежа /от 144,6 млн. евро на 53,4 млн. евро, или с 63%/ и Вътрешно водни пътища от TEN-T /от 117,3 млн. евро на 1,6 млн. евро, или 99%. Увеличения са реализирани при категория Мултимодален транспорт – със 183%, от 157,4 на 446 млн. евро, мулдимодален транспорт TEN-T /от 22 млн. евро на 32,3 млн. евро, или с 47%/ и Интелигентни транспортни системи /от 16 млн. евро на 27,9 млн. евро, или със 75%/. Най-благоприятни са промените за мултимодалния транспорт, в т.ч. разширението на метрото, а промените са неблагоприятни за железопътния сектор, пътищата от националната пътна мрежа и вътрешно водните пътища.
- ✓ Програмата адресира по подходящ начин промените в контекста, в т.ч. изменения, свързани с национални и европейски стратегически документи, разработени нови документи по ПО на ОПТ /ОГПТ и ГПМОС/. Методологията за избор на проекти по Приложение №5 от програмата съдържа критерии, които осигуряват съответствие с изменените документи, доколкото измененията надграждат политиките в областта на транспорта и устойчивото развитие. Като цяло законодателните промени в хода на изпълнението на програмата имат благоприятен ефект върху изпълнението на проектите. Привлечен е ресурс и капацитет на ЕИБ и Световна банка при финансирането на проектите и разработване на аналитични и стратегически документи в железопътния и пътния сектор.
- ✓ Измененията на програмата демонстрират съответствие с промени във външната и макроикономическата среда, доколкото основните параметри на макроикономическата среда в края на програмния период показват продължаваща нужда от подкрепа чрез ОПТ и от фокус върху очертаните приоритети на отделните транспортни сектори.
- ✓ В рамките на измененията на програмата са настъпили промени, които са възпрепятствали оптималната подкрепа на програмата за балансирано регионално развитие и са съсредоточили подкрепата ѝ в по-високоразвити райони, с по-благоприятни икономически показатели. Промените се състоят в отпадането на проекти за модернизация на жп инфраструктура по TEN-T мрежата в югозападния район /жп линията Видин – София, София - Драгоман/ и за пътна инфраструктура /отсечките Враца – Ботевград, Видин Монтана/, отпаднал е проекта за подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък Батин – Белене. Включени са проекти от СЦРП, ЮИРП и ЮЗРП по линиите София – Пловдив, Пловдив – Бургас, както и проектите за доизграждане на АМ Тракия и обхода на Габрово. С тези промени в програмата, очакваният ефект за подкрепа на Северозападния район, който е с най-лоши показатели за развитие не само в България, но и в ЕС, не е постигнат.

Индикаторите по програмата претърпяват основни изменения при второто и особено при третото изменение, в рамките на което са категоризирани като индикатори за резултат /спестеното време/, което е коректно предвид спецификата на заложения индикатор. Така на практика при отчитането на програмата липсват индикатори за въздействие на ниво приоритетни оси или програма.

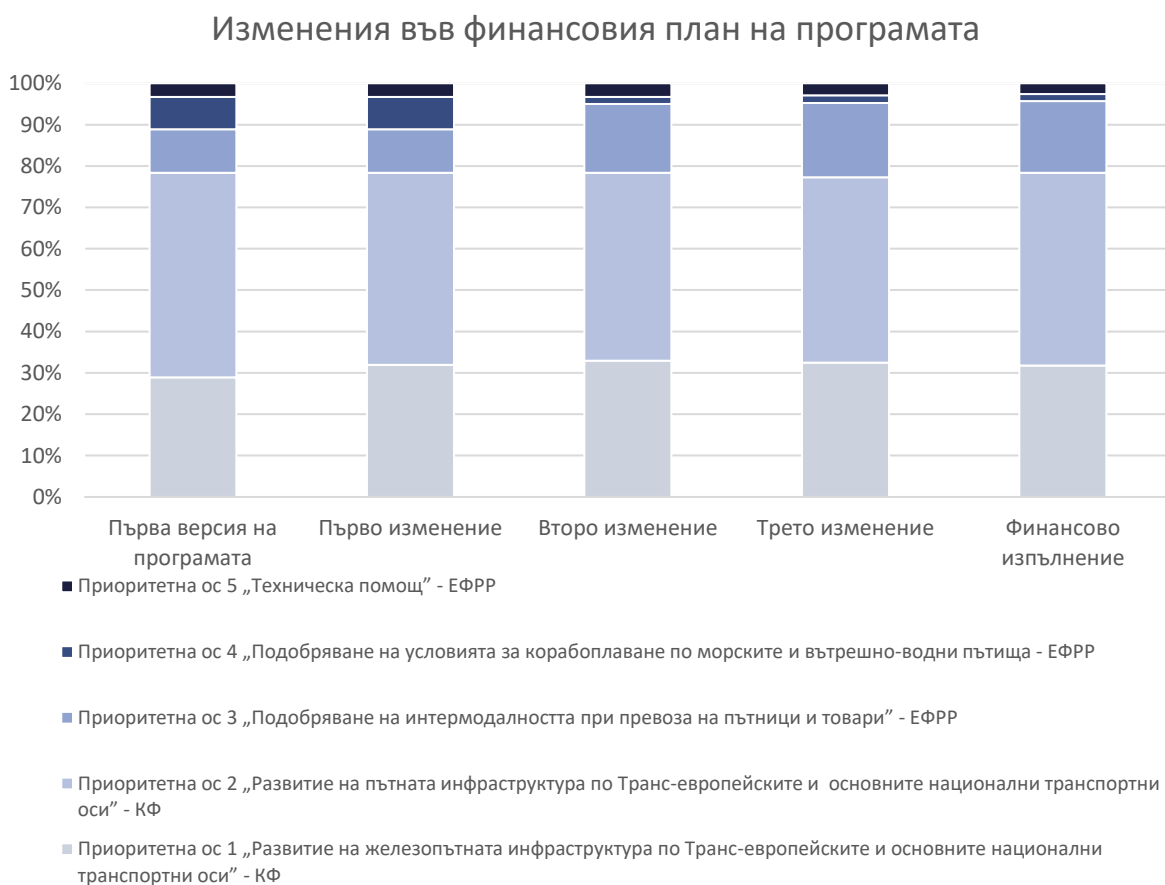
Измененията във финансовия план на програмата показват най-голямо изменение в дела на ПОЗ /увеличение с около 7% спрямо първоначалния дял на приоритетната



ос, от 11 на 18%/, и на ПО4 /намаление с 6 % поради отпадането на големия проект по ПО4/. Делът на ПО2 намалява с около 5%, а на ПО1 се увеличава с 4%.

В абсолютно изражение ПО4 реализира най-голям спад със 78% от първоначално заложената стойност /от 156 850 000 евро на 34 750 000 евро/, поради отпадането на големия проект по оста. Общото увеличение по ПО3 е с 65% /от 211 093 801 евро на 343 193 801 евро/, а по ПО1 – 7 %. Намаление на стойността на бюджета е реализирано при ПО2 и ПО5, съответно с 13% и 15%.

Фигура IV.3-1Изменение във финансовия план на ОПТ



Източник: Първоначална версия на ОПТ и изменения

Измененията в индикативната разбивка по **категории** показват съществени промени в посока намаление в категориите Железопътни линии от TEN-T мрежата /от 464 млн. евро на 341,3 млн. евро, или с 26%/, Пътища от националната пътна мрежа /от 144,6 млн. евро на 53,4 млн. евро, или с 63%/ и Вътрешно водни пътища от TEN-T /от 117,3 млн. евро на 1,6 млн. евро, или 99%. Увеличенията са реализирани при категория Мултимодален транспорт – със 183%, от 157,4 на 446 млн. евро, или 183%/, мулдимодален транспорт TEN-T /от 22 млн. евро на 32,3 млн. евро, или с 47%/ и Интелигентни транспортни системи /от 16 млн. евро на 27,9 млн. евро, или със 75%/.

Причините за същественото преразпределение са отпадналите големи проекти в



железопътния сектор и в областта на вътрешно-водните пътища по ПО1 и ПО4, и допълнително включените проекти за разширение на софийското метро. Единствено делът на категорията за автомагистрала по TEN-T запазва дела си от първоначалната версия на програмата /около 40%/, с изплатени 673,2 млн. евро.

Разработването на ОПТ се основава на основните приложими национални и европейски нормативни актове, в т.ч. Регламент на Съвета (ЕС) № 1083/2006 Постановление на Министерски съвет №171/02.08.2002. Основните документи, използвани в процеса на изготвяне на ОПТ, са очертани в първоначалната версия на програмата и не са променени в хода на извършването на изменения в програмата. В хода на изпълнението на програмата по ПО5 са разработени основополагащи документи за транспортния сектор, които служат като база за разработване и изпълнение на проектите по ОПТ. Приети са и стратегически документи на национално и европейско ниво, с които ОПТ демонстрира продължаващо съответствие, в т.ч.:

- *Общ генерален план на транспорта в България /2010/*
- *Стратегически документи в областта на железопътния транспорт /2013/*
- *Генерален план за екологичен мониторинг*
- *Стратегия за развитие на транспортната система на Р България до 2020 г.*
- *Актуализация на Бялата книга от 2011 г.: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите*
- *Пакет „По-зелен транспорт“,*
- *Зелена книга TEN-T: „Преглед на политиката за по- добре интегрирана Трансевропейска транспортна мрежа в служба на общата транспортна политика*

В хода на изпълнението на програмата са отразявани изискванията на промени в европейското и национално законодателство, в т.ч. Регламент 1083/2006, Закона за обществените поръчки, Закона за устройство на територията, Закона за държавната собственост, Закона за пътищата, Закона за кадастъра и имотния регистър

Измененията на програмата демонстрират съответствие с нуждите от анализа на социално-икономическото развитие на България в първите 10 години след присъединяването ѝ към Европейския съюз (ЕС) /2007-2017/¹⁴, изготвен за целите на определяне на националните приоритети за периода 2021-2017 г. показва продължаваща нужда от целенасочени интервенции във всички области на политиката. Сектор транспорт генерира средно 6.0% от добавената стойност в икономиката в годините след кризата от 2008-2011. Автомобилният транспорт доминира в отрасъла с тегла от 90.4% по отношение на превозените в страната товари и 86.8% по отношение на превозените в страната пътници през 2016 г. Страната все още изостава в процеса на изграждане на основната TEN-T мрежа. Усилията за подобряване на качеството на пътната инфраструктура, в рамките на интервенции, съфинансирани със средства от ЕС по няколко оперативни програми, и осигуряването на по-ефективни транспортни услуги целят да доведат до осезаеми ползи за гражданите и предприятията, предвид съществения дял от разходите на предприятията и домакинствата, изразходван за транспорт.

¹⁴ <https://www.eufunds.bg/sites/default/files/uploads/eip/docs/2019-04/%D0%A0%D0%9C%D0%A1%20196%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5.pdf> – Социално-икономическо развитие на България 2007-2017



IV.4. Каква степен на интегриране в европейската транспортна мрежа е била достигната от националната транспортна система?

В общата политика на ЕС трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) са ключов елемент в създаването и функционирането на вътрешен пазар и за постигане на икономическа и социална кохезия. Въпреки голямото значение, което програмата отдава на интеграцията в TEN-T в програмата не са определени *индикатори за отчитане изпълнението на поставената цел*. Това затруднява изготвянето на оценка и дава възможност за противоречиви тълкувания. В аналитичната част на програмата не е направена оценка на степента на интеграция към 2006/2007 г., което налага ретроспективен анализ и допълнително затруднява изготвянето на обективна оценка. За нуждите на тази оценка за степента на интеграция към TEN-T, бе прието да се оценяват следните два показателя:

1. Постигане на **физическа свързаност** между националните транспортни мрежи и TEN-T в съседните държави и
2. Постигане на съответствие с техническите изисквания за съответния вид TEN-T за осигуряване на **оперативна съвместимост**.

Изготвянето на оценка за приноса на ОПТ 2007 - 2013 за интегриране в европейската транспортна мрежа, изисква сравнение между състоянието към 2007 и съответно към 2018/2019 г. В текста на ОПТ 2007 – 2013 липсва оценка за степента на интеграция към 2007 г., но са разгледани два аспекта, които дават качествена оценка за състоянието преди ОПТ, а именно:

- Обхвата на TEN-T на територията на страната и
- Състоянието на транспортна инфраструктура по видове транспорт и идентифицираните проблеми.

Анализът за степента на интегриране на националната транспортна система към TEN-отчита и настъпилите в периода на програмата изменения в политиката на ЕС по отношение на обхвата на TEN-T. В разглеждания период политиката на ЕК за TEN-T еволюира в значителна степен от мултимодална мрежа с 30 отделни приоритетни оси и проекти (2004 г.¹⁵) до приоритетна мрежа от автомобилни, железни и вътрешноводни пътища, пристанища, летища и терминали (2013 г.¹⁶), структурирана на две нива. Обхватът и техническите изисквания по отношение на TEN-T са подробно представени в подробната версия на настоящия доклад.

В съответствие с политиката към периода на подготовка и одобрение на ОПТ 2007 - 2013, която е фокусирана върху приоритетните оси на TEN-T, четири от осемте големи проекта, включени в индикативния списък на първата одобрена версия на ОПТ 2007

¹⁵ Решение (ЕК) № 1692/99, изменено с Решение (ЕК) 884/2004

¹⁶ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

– 2013, са по протежението на оста Видин – София – Кулата, а един е по р. Дунав, както следва:

1. Модернизация на железопътна линия Видин – София
2. Модернизация на жп линията София – Перник – Радомир
3. Модернизация на участък от път I-1 (Е 79) Враца – Ботевград
4. Изграждане на АМ Струма и
5. Подобряване на корабоплаването в българо-румънския участък на р. Дунав от км 530 до км 520 – Батин и от км 576 до км 560 – Белене.

След публикуването през 2009 г. на Съобщението на комисията „Устойчиво бъдеще на транспорта – интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система“ и отчитайки други съществени фактори, разгледани подробно в отговора на въпрос 3, индикативният списък на големите проекти на ОПТ 2007 - 2013 е преразгледан така че да отговори на новите насоки за:

- напълно интегрирани и оптимизирани мрежи, които да функционират като едно цяло и
- постигане на *пълна интеграция и оперативна съвместимост* на отделните части на мрежата.

Това води до включването на нови проекти, които са по направленията на TEN-T, но не са част от приоритетните оси, което е за сметка на първите три проекта, посочени по-горе по направлението Видин – София - Кулата. Новите големи проекти, включени в първото изменение на ОПТ от 2011 г., са:

- Подновяване на участъци от железопътната инфраструктура по железопътната линия Пловдив – Бургас
- Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград, фаза 2 участък Първомай – Свиленград и
- Доизграждане на АМ Тракия - лотове 2, 3 и 4.

Обходният път на гр. Габрово е включен във второто изменение от 2013 г.

В края на периода на ОПТ 2007 – 2013 процесите по преразглеждане и развитие на европейската транспортна политика по отношение на TEN-T, намират своето ясно изражение в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа. Основната цел на Регламента е развитието на *цялостна и интегрирана трансевропейска транспортна мрежа*, която обхваща всички държави-членки и региони, както и връзките им със съседни трети страни, и осигурява основа за балансираното развитие на всички видове транспорт с цел стимулиране на съответните им предимства, с което да се реализира максимална европейска добавена стойност на мрежата. TEN-T мрежата е структурирана на две нива - широкообхватна и основна мрежи, които са по-подробно представени в подробната версия на настоящия доклад..

ОПТ 2007 - 2013 г. не посочва изисквания за техническите параметри на TEN-T мрежите, като са използвани качествени характеристики като *„достигане на европейски стандарти“*, *„съответствие със съвременните изисквания“*, *„осигуряване на*



модерно управление“ и пр. Липсата на ясни критерии затруднява оценката за постигната степен на съответствие и дава възможност за различни интерпретации.

От съществено значение и новост за европейската транспортна политика към момента на приемане на Регламент 1315/2013 е, че с него се определят минималните технически изисквания, на които следва да отговаря инфраструктурата по видове транспорт най-късно до:

- 2030 г. за основната мрежа и
- 2050 г. за широкообхватната мрежа.

В ОПТ 2007 – 2013 е направена оценка на състоянието на транспортната инфраструктура по видове транспорт без обаче да се посочват специфичните характеристики на TEN-T мрежата преди изпълнението на програмата.

ФИЗИЧЕСКА ИНТЕГРАЦИЯ С TEN-T

В частта за анализ на съществуващото положение преди изпълнение на програмата, ОПТ 2007 - 2013 идентифицира *два липсващи участъка*, които възпрепятстват физическата свързаност на железопътната мрежа със съседни страни - с Румъния при граничния преход Видин – Калафат и с Република Македония при граничния преход Гюешево – Деве баир. По отношение на пътната мрежа, не са идентифицирани липсващи връзки, но фериботната връзка Видин – Калафат е тясно място, затрудняващо придвижването на хора и товари.

В периода на изпълнение на ОПТ 2007 - 2013 е завършен и пуснат в експлоатация комбинирания железопътен и автомобилен мост Нова Европа при Видин – Калафат, който обаче е финансиран от източници, различни от ОПТ 2007 - 2013 и следователно, не може да бъде отчетен като принос на програмата.

Общият извод е, че проектите и програмата са част от цялостна стратегия за развитие на транспортната мрежа на страната като допринасят за изграждане на TEN-T мрежата и връзките към нея.

Постигане на оперативна съвместимост и съответствие с техническите изисквания за TEN-T

В рамките на ОПТ 2007 - 2013 са изпълнени 25 инвестиционни проекта на обща стойност 3.922 млрд. лв. с ДДС, от които почти 2/3 са за проекти по TEN-T мрежата:

- По основната TEN-T мрежа¹⁷ са вложени 2.499 млрд. лв. с ДДС, или 63.7% от общата стойност на инвестиционните проекти и
- Широкообхватната мрежа – 53.6 млн., или 1.4% от общите инвестиции в транспортна инфраструктура.

Останалата част от инвестициите са вложени в проекти, които не се отнасят до TEN-T: столичния метрополитен, система за оценка на трафика по цялата РПМ и VTMISS, фаза 3. Насочването на по-голямата част от финансовия ресурс към тези обекти е

¹⁷ Съгл. настоящия обхват, както е определен в Регламент 1315/2013



необходима предпоставка за интегриране на националната транспортна мрежа към TEN-T мрежата.

Конкретният принос на всеки от 19-те проекта за интегриране към TEN-T мрежата посредством постигане на оперативна съвместимост и съответствие с техническите изисквания, е анализиран по отделно и е представен в подробната версия на доклада.

В анализирания период обхватът на TEN-T на територията на страната се променя, като съществено изменение настъпва по отношение на приоритетната част от мрежите, която нараства над 4 пъти. В съответствие с тази промяна е преразгледан индикативния списък на големите проекти, като правилно са пренасочени средства за изпълнение на проекти по клоновете на Ориент/Източно средиземноморския коридор на TEN-T в направление запад – изток/югоизток.

В периода на програмата българската железопътна мрежа е свързана с TEN-T на територията на съседна Румъния при граничния преход Видин – Калафат и е отстранено тясното място по пътната мрежа при същия преход. ОПТ 2007 – 2013, няма принос за това, тъй като проектът за моста Нова Европа е финансиран от други източници.

Постигането на *оперативна съвместимост* е оценено по вид транспорт и на база постигнато съответствие с техническите изисквания за съответната инфраструктура, заложи в Регламент 1315/2013 г. Следва да се има предвид, че той е приет през декември 2013 г., което обяснява защо в някои от изпълнените проекти не са заложи съответните технически параметри.

- **Степен на интеграция на железопътната мрежа**

Всичките пет изпълнени проекти са по направлението на ОИС коридор от основната TEN-T. С един от проектите жп линия Свиленград - турска граница на стойност 66.3 млн. лв. с ДДС е постигната *пълна интеграция* в TEN-T, тъй като са изпълнени всички технически изисквания. С други три проекта, които концентрират 60.7% от вложените в железопътната мрежа средства, е постигната много висока степен на интеграция. Това са: жп линия Първомай – Свиленград Фаза 2, жп линия Септември – Пловдив и гаровите комплекси София, Пазарджик и Бургас. Проектът за жп линия Пловдив – Бургас допринася в ниска до средна степен за постигане на техническите изисквания за линия от основната мрежа на TEN-T, което е нормално предвид поставените пред него цели, а именно: възстановяване на проектните параметри на линията.

Напредъкът, постигнат с изпълнението на програмата, е анализиран за следните пет основни технически изисквания:

1. Нормално междурелсие (1 435 мм) – пълно съответствие е било на лице към 2007 г. и ОПТ 2007 – 2013 няма принос за това;
2. Носимоспособност 22.5 т/ос – пълно съответствие е било на лице към 2007 г. и ОПТ 2007 – 2013 няма принос за това;
3. Пълна електрификация – към 2007 г. на това условие отговарят 85.1%, а към 2019 г. – 96.1%; цялото нарастване от 11 процентни пункта се дължи на електрификацията на жп линията Пловдив – Свиленград – турска граница, за което ОПТ допринася с електрификация на 91.8 км, което е 60% от дължината на линията;



4. Внедряване на ERTMS – към 2007 г. няма внедрен ERTMS изобщо, а към 2019 г. системата е внедрена по 216.8 км, което е 12.5% от дължината на основната железопътна мрежа и съответно 18.7% от дължината на ОИС коридора; нарастването се дължи изцяло на проектите, изпълнени по ОПТ 2007 – 2013: жп линия Пловдив – Свиленград, фаза 2 и жп линия Септември – Пловдив;
5. Скорост 100 км за товарните влакове – към 2007 г. няма участъци от мрежата, позволяващи движение на товарни влакове с такава или по-висока скорост; към 2019 г. скорост от 120 км/ч е разрешена за товарните влакове по 291.8 км, което представлява 16.8% от основната TEN-T и 25.2% от ОИС коридора; нарастването се дължи частично на проектите, изпълнени по ОПТ 2007 – 2013, които допринасят с 229.7 км, или 78.7%.

Въпреки горепосочените положителни резултати, едва 17.9 км (Свиленград – турска граница), или 0.8% от TEN-T е напълно интегрирана. С висока степен на интеграция е целия участък от Септември до турска граница с обща дължина 206.7 км, което представлява 9.2% от TEN-T мрежата, по който има внедрен ERTMS, но не са постигнати изискванията за дължина на влака. Останалите 90% от TEN-T мрежата не отговарят на изискването за ERTMS, а значителна част - и на изискванията за скорост и дължина на товарен влак.

Следва да се има предвид, че поради забавяне в подготовката и изпълнението на железопътните проекти, както по ОПТ 2007 – 2013, така и по ОПТ 2014 – 2020, все още сме далеч от приключване на строителните дейности по цели направления, което би довело до по-осезаем ефект. В програмния период 2014-2020 г. продължават инвестициите в оставащите отсечки и мерки, които допълват дейностите по железопътните участъци, започнати през първия програмен период (линия София – Пловдив)

Обхватът на железопътната TEN-T в страната и по-конкретно на основната TEN-T е голям и привеждането на 90% от него в съответствие с изискванията за основната мрежа към 2030 г. е огромно предизвикателство.

За периода 2021 – 2027 г. се препоръчва да се ускори изпълнението на проектите по основната TEN-T мрежа с фокус за завършване на направлението сръбска граница – София – Пловдив, както и върху внедряването на ERTMS по останалите направления, което не е свързано с високи разходи. Предвид липсата на напредък по привеждането на основната TEN-T по направлението на ОИС в Румъния, не се препоръчва предприемането на спешни дейности по линиите Видин – Мездра и София - Кулата.

С оглед запазване и постепенно увеличаване на степента на интеграция с TEN-T е необходимо да се гарантира финансовото обезпечаване на адекватното поддържане на модернизирания участъци.

- **Степен на интеграция на пътната мрежа**

Осем от общо единадесет пътни проекта по ОПТ 2007 - 2013, които имат отношение към TEN-T, са по направлението на ОИС коридор от основната TEN-T. От останалите три, един е по основната мрежа, един - по широкообхватната и един не е на TEN-T. Осем проекта имат принос за интегрирането на пътната мрежа към TEN-T, като с четири от тях на обща стойност 216 млн. лв. с ДДС е постигната пълна интеграция. Това са проекти с малки дължини, за които или изискванията за наличие на зони за



спиране и почивка на всеки 100 км и за наличие на безопасни и сигурни паркинги за товарни автомобили са неприложими, или са на широкообхватната мрежа. Тези проекти са: СОП - пътен възел Яна, Кърджали – Подкова, Обход на Монтана и Западна дъга на СОП с обща дължина 56 км.

Три проекта, в които са концентрирани 82.5% от инвестираните в пътна инфраструктура средства, или 1.410 млрд. лв., допринасят за постигане на много висока степен на интеграция към TEN-T на участъци с обща дължина 257.4 км. Това са проектите АМ Тракия, АМ Марица и АМ Струма. При тези проекти е изпълнено най-същественото условие за наличие на автомагистрала или високоскоростен път, има изградени зони за спиране и почивка и единствено липсват безопасни и сигурни паркинги за товарните автомобили. Неизпълнението на това изискване по проектите, финансирани по ОПТ 2007 – 2013, не следва да се тълкува като недостатък на програмата тъй като яснота относно минималните изисквания към тези паркинги е постигната едва в началото на 2019 г. след приключването на нарочно проучване, поръчано от ЕК.

Останалите четири проекта на обща стойност 77.4 млн. лв., или 4.5% от инвестираните по ОПТ 2007 – 2013 в пътна инфраструктура средства, нямат принос към постигането на техническите изисквания и съответно – за интегрирането към TEN-T. Това са проектите: обход на Враца, обход на Габрово, Модернизация на виадукти и Големи съоръжения на СОП. Трябва да се отбележи, че новият участък от обхода на Габрово, който е финансиран от Държавния бюджет, допринася за интеграцията, но това не се отнася до участъците, рехабилитирани по ОПТ 2007 – 2013.

Напредъкът, постигнат с изпълнението на програмата, е анализиран за трите основни технически изисквания:

- Автомагистрала или високоскоростен път – към 2007 г. дължината на автомагистралните участъци по TEN-T мрежата е 400 км, което представлява 21.5% от общата дължина на TEN-T в България; към 2019 г. общата дължина на участъците, които отговарят на това техническо изискване е вече 804.3 км, което е 34.9% от TEN-T; приносът на ОПТ 2007 – 2014 за това увеличение от 13.4 процентни пункта възлиза на 311.4 км, което представлява 77.5% от новите пътищата, приведени в съответствие с изискването; към 2019 г. 61.5% от ОИС коридор на територията на България отговаря на това изискване;
- Зони за почивка по автомагистралите приблизително на всеки 100 км – по всички магистрали има изградени зони за спиране и почивка, така че и към 2007 г. и към 2019 г. съответствието е 100%;
- Пространства за паркиране със съответното ниво на безопасност и сигурност на товарни автомобили; Регламент 1315/2013 не поставя изискване за брой или гъстота на тези съоръжения, което прави невъзможна количествената оценка, но при всички случаи, ОПТ 2007 – 2013 няма отношение към този показател.

Съгласно резултатите от анализа за изпълнение на техническите изисквания, може да се направи заключение, че към 2019 г. около 35% от пътната TEN-T мрежа в България е интегрирана към TEN-T в много висока степен. Изпълнението на нови участъци от автомагистрали и високоскоростни пътища продължава или е планирано за периода след 2020 г., което ще позволи:



- постигането на пълната интеграция на ОИС към TEN-T посредством завършването на АМ Струма и модернизацията и реконструкцията до скоростен път на направление Видин – Монтана – Враца – Мездра – Ботевград;
- увеличаване на степента на интеграция по основната и широкообхватната мрежа посредством завършването на АМ Хемус и Русе – Велико Търново.

Препоръчва се да се потърсят подходящи методи за насърчаване изграждането на нови и/или реконструкцията на съществуващи сигурни и безопасни паркинги. Отчитайки нарастващите разходи за поддържане и много по-ниските от планираните приходи от тол системата, се препоръчва предприемането на мерки за осигуряване на адекватно финансиране, за да не се допусне декапитализиране на новоизградените висококачествени пътни участъци

- **Степен на интеграция към мрежата за жп-автомобилни терминали**

По ОПТ 2007 – 2013 е изпълнен един проект за изграждане на нов жп-автомобилни терминал по ОИС на основната TEN-T мрежа.

Съгласно Регламент 1315/2013 за България са предвидени четири жп-автомобилни терминала по основната мрежа и два – по широкообхватната. Понастоящем, по основната TEN-T мрежа е изграден и функционира единствено интермодалният терминал Пловдив, което отговаря на 25% интегриране в основната TEN-T мрежа. Приносът за това постижение е в голяма степен на ОПТ 2007 – 2013, която финансира изграждането на инфраструктурата на терминала, както и на концесионера - Терминали ЕАД, който инвестира в суперструктурата.

Предвид постигнатата ниската степен на интеграция, се препоръчва в плановия период 2021 – 2027 да се заложи изграждането на поне два жп-автомобилни терминала по основната мрежа – в София и в северна България.

- **Вътрешноводни пътища**

По ОПТ 2007 – 2013 са изпълнени два проекта, имащи отношение към вътрешноводния транспорт, които, естествено, са по РД коридор от основната TEN-T. Напредъкът, постигнат с изпълнението на програмата, е анализиран за четирите основни технически изисквания към вътрешните водни пътища:

1. Минималните изисквания за водни пътища клас IV:

- Съгласно, препоръка на Дунавската комисия следва да се осигуряват дълбочини по фарватера от минимум 2.50 м при ниско корабоплавателно регулационно ниво и по-високо такова през 94% от годината; видът на изпълнените по ОПТ 2007 - 2013 проекти показва, че ОПТ 2007 – 2013 г. няма принос по този показател;
- към 2007 г. светлият отвор под Дунав мост при Русе – Гюргево отговаря на техническото изискване; към 2019 г. функционира и вторият мост Нова Европа при граничния преход Видин – Калафат, който също отговаря на изискването; ОПТ 2007 – 2013 няма принос по този показател.

2. Телематични системи, в т.ч. RIS – към 2007 г. няма внедрена RIS, а към 2019 – такава функционира и покрива целия български участък на р. Дунав; интеграцията по този показател е 100%, което изцяло се дължи на ОПТ 2007 – 2013;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

3. Свързване на вътрешните пристанища с железопътната и пътната инфраструктура за товарни превози – и към 2007 г. и към 2019 г. три от четирите терминала на пристанищата по основната мрежа и две от трите пристанища от широкообхватната мрежа са свързани и с железопътната и с пътната мрежа; високата степен на интеграция на вътрешноводните пристанища към TEN-T е постигната в годините преди 2007 г. и ОПТ 2007 – 2013 няма принос за това;
4. Модернизиране и разширяване на капацитета на инфраструктурата за превоз в зоната на пристанищата; в периода на ОПТ не са изпълнявани проекти, насочени към вътрешноводните пристанища и ОПТ 2007 – 2013 няма принос към тази част от TEN-T.



IV.5. Как се е подобрила достъпността до населените места следствие реализираните проекти?

Независимо че не се посочва като отделна специфична цел, ОПТ 2007 – 2013 е насочена към постигане на целите на Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., една от които е **регионално и социално сближаване** чрез:

- развитие на транспортния сектор в съответствие с икономическото и социално развитие на национално и регионално ниво;
- подобрене на регионално ниво на достъпа до транспортни коридори и стимулиране на развитието на пограничните райони;
- осигуряване на обществен транспорт на достъпни цени.

В рамките на политиката за сближаване реализирането на целите за интегриране на територията на страната чрез по-добра достъпност и мобилност се подкрепя и от Оперативна програма „Регионално развитие“ (ОПРР) 2007 – 2013.

Идентифицираните нужди и поставените цели в оперативната програма и проектната документация по отношение на оценявания въпрос са представени в Таблица IV.5-1.. Тъй като в ОПТ 2007 – 2013 *не са предвидени индикатори за конкретен резултат за подобряване на териториалната достъпност*, в Таблица IV.5-1 се посочени показатели, които Оценителят използва за оценка на резултатите.

Таблица IV.5-1 Идентифицирани нужди и цели на ОПТ 2007-2013

Идентифицирани нужди	Поставени/произтичащи цели в резултат от нуждите	Резултати
Съществуващите транспортни връзки не са в състояние да отговорят на настоящото и очакваното търсене. В резултат се намаляват възможностите за растеж, особено на икономическите дейности и туризма.	- Подкрепа за балансирано регионално развитие. - Подобряване на достъпа на населението около транспортния проект с други части на страната и извън нея.	1. Териториално разпределение на населението, облагодетелствано от реализиране на транспортните проекти.
Труден достъп и лоши условия на транспортната инфраструктура, свързваща селските райони и големите градове.	- Подобряване на транспортната мобилност и преодоляване на изолацията на отдалечените райони.	2. Увеличени приходи, в т.ч. приходи от транспортна дейност по региони или Произведена продукция, в т.ч. в сектор Транспорт, складиране и пощи.
Слаба интеграция и достъпност до най-отдалечените региони.	- Подобряване на интеграцията на българските райони в ЕС и съседните страни.	3. Динамика на икономическия растеж по региони.
Относително затворена транспортна система.		

Източник: ОПТ, собствена оценка

Като индикатори за резултати, характеризиращи подобрената транспортна достъпност в отделните региони и населени места, могат да се използват и индикаторите на програмата за спестено време и стойност на спестеното време (пътища и ж.п), но те са посочени само за крайните точки на проектите. Идентифицирани са различни нива на пространствена скала на ефектите (пряк / местен, регионален, национален,



трансграничен), тъй като . ефектите от г транспортните проекти имат и географски обхват, включващ по-широки или по-малки райони. Анализът на реализираните проекти, които имат принос за промените в териториалната достъпност и свързаност, показва следните резултати:

- От общо рехабилитираните и реконструирани 345 км железопътен път по Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“ 44% са на територията на Южен централен район (ЮЦР) чрез изпълнението на три проекта: „Жп линия Свиленград – турска граница“, „Жп линия Първомай – Свиленград“, „Жп линия Септември – Пловдив“, и 56% - на територията на Югоизточен регион , изпълнени по проект „Жп линия Пловдив – Бургас“. Населените места в 19 общини: Пловдив, Хасково, Димитровград, Първомай, Симеоновград, Харманли, Садово, Любимец, Свиленград, Стара Загора, Стралджа, Ямбол, Карнобат, Айтос, Бургас, Пазарджик, Стамболийски, Пловдив и Септември, , са подобрили своя транспортен достъп помежду си и до други части на страната, както и извън нея. По-широкото регионално въздействие се разпростира върху областите Пловдив, Хасково, Стара Загора, Ямбол, Бургас.
- Проектите по Приоритетна ос 2 „Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси“, са по-равномерно разположени върху територията на страната. Те се локализируют в Югоизточен, Южен централен и Югозападен регион , както и в Северозападен и Северен централен регион . От общо изградените 310 км. нови пътища 45% са на територията на Югоизточен регион.

Прекият териториален ефект за подобряване на достъпността от реализираните проекти се разпростира върху населените места от 21 общини, в т.ч. Нова Загора, Ямбол, Тунджа, Карнобат, Първомай, Димитровград, Харманли, Симеоновград, Столична, Момчилград, Кърджали, Джебел, Радомир, Дупница, Благоевград, Сандански, Петрич, Враца, Монтана, Столична, Габрово. По-широкият ефект допринася за подобрена транспортна достъпност и свързаност в страната и ЕС на 15 от общо 28 области: Сливен, Ямбол, Бургас, Пловдив, Стара Загора, Хасково, София град, Кърджали, Перник, Кюстендил, Благоевград, Габрово, Монтана, Враца, вкл. Видин. Като резултат от оперативната програма **делът на населението, облагодетелствано от реализиране на транспортните проекти**, е 44% като пряк териториален обхват в рамките на общините и 66% - като по-широк регионален обхват в областите.

Териториално разпределение на помощта от ЕС в страната е решено в полза на основните инвестиции, които са концентрирани в Транс-европейската транспортна мрежа. Ключовата помощ се оказва предимно в изграждане на пътна инфраструктура от висок клас, следван от железопътната. Най-голям приток на средства е отбелязан в Южна България. Малка подкрепа е оказана на Северна България, чрез реализираните обходи на Враца, Монтана и Габрово.

Разположението на проектите е върху територии с най-висока концентрация на население в страната. Това подчертава положителният ефект на резултатите от



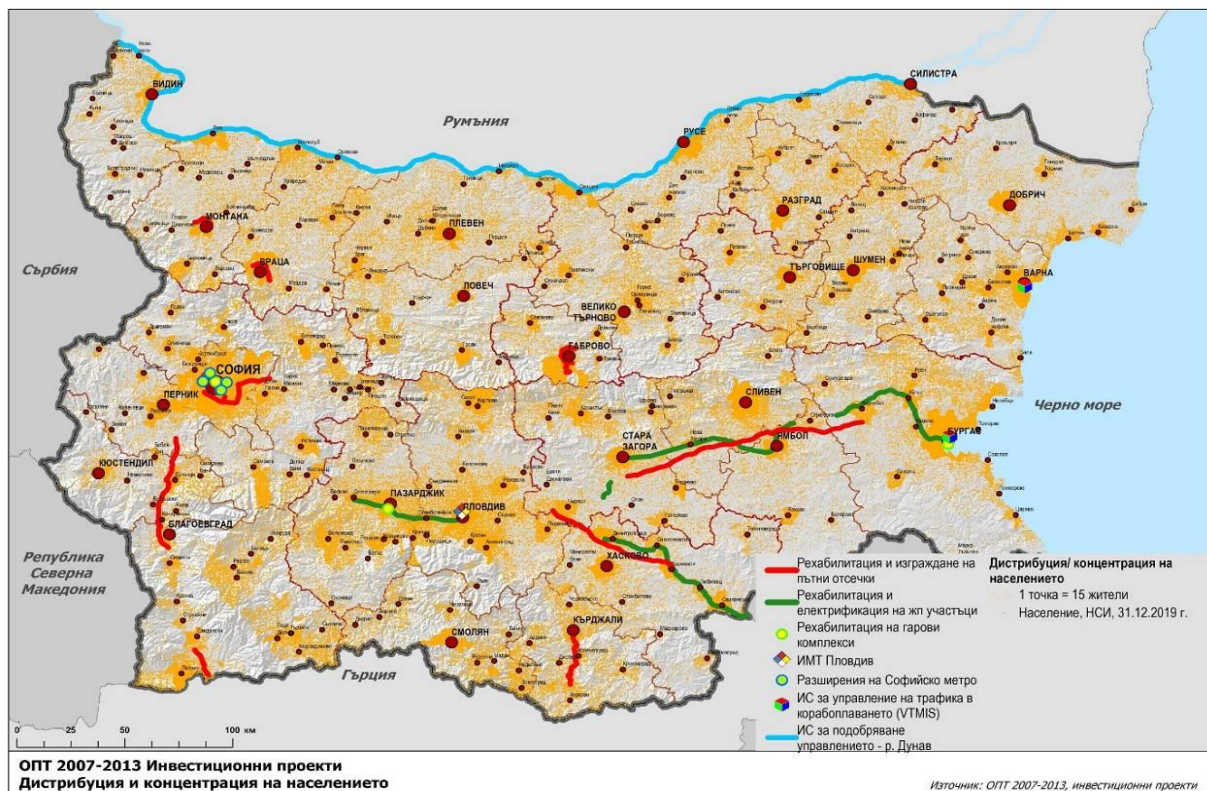
ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

оперативната програма, тъй като предоставя подходящи транспортни решения за нуждите на една значителна част от населението и икономическата му дейност.

Фигура IV.5-1: Реализирани проекти по ОПТ 2007-2013 и териториална концентрация на население в страната



Източник: НСИ, ГИС на ОПТ 2007-2013 г.

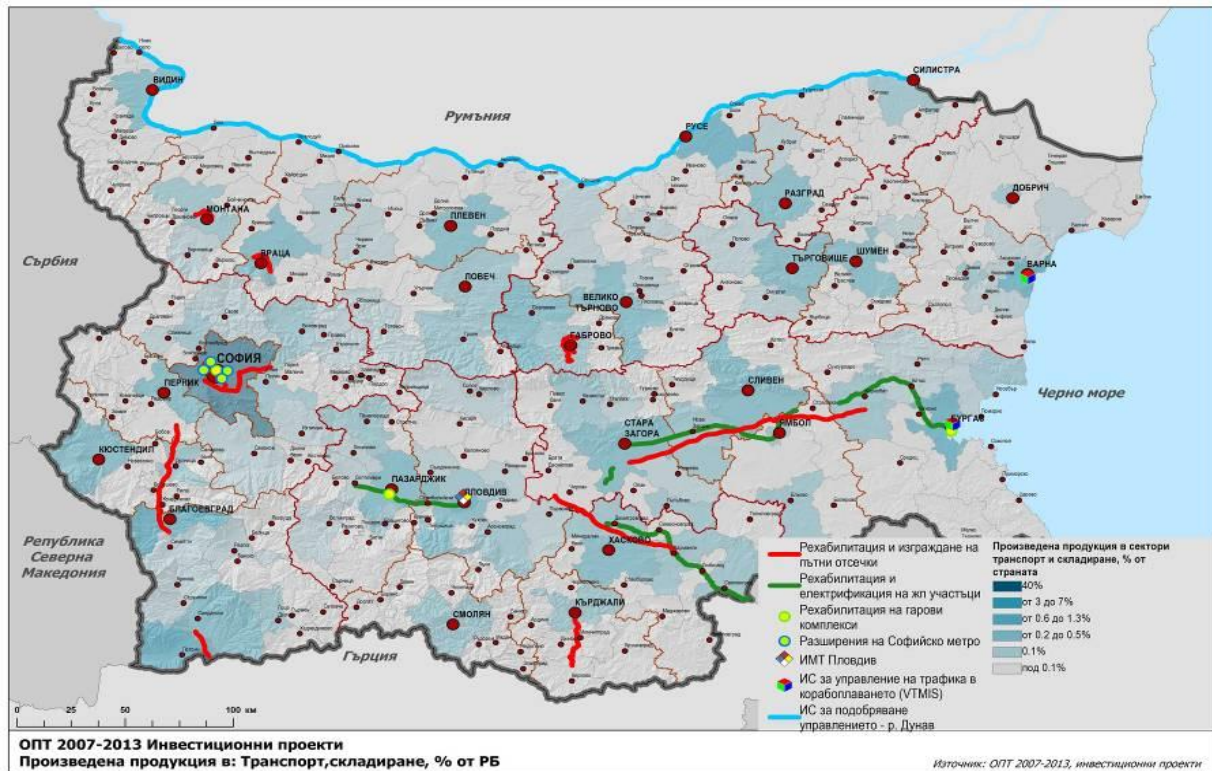
Положителният принос на програмата за икономическия ефект в общините и областите, през които преминават реализираните проекти се определя от:

- Повишената динамика на произведената продукция в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ в тях за периода 2008-2018 г. (162.3% срещу 160.5% средно за страната). В резултат на това тези общини увеличават своя дял в произведената продукция на сектора от 67.4% през 2008 г. до 68.1% през 2018 г. В областите, обект на въздействие от програмата, дялът на произведената продукция на транспорта нараства от 81.1% през 2008 г. на 86.5% през 2018 г.
- Обхвата на общините с подобро транспортно обслужване. Това са общините, които се характеризират с най-висок принос по отношение на произведената продукция в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ (Фигура IV.5-2) и общия обем на произведената продукция в страната (Фигура IV.5-3). Освен собствения принос на сектора към произведената продукция и заетостта увеличеният капацитет и модернизацията на транспортната инфраструктура в



тези общини допринася за цялостното развитие на местната и регионална икономика и увеличаване на тяхната конкурентоспособност.

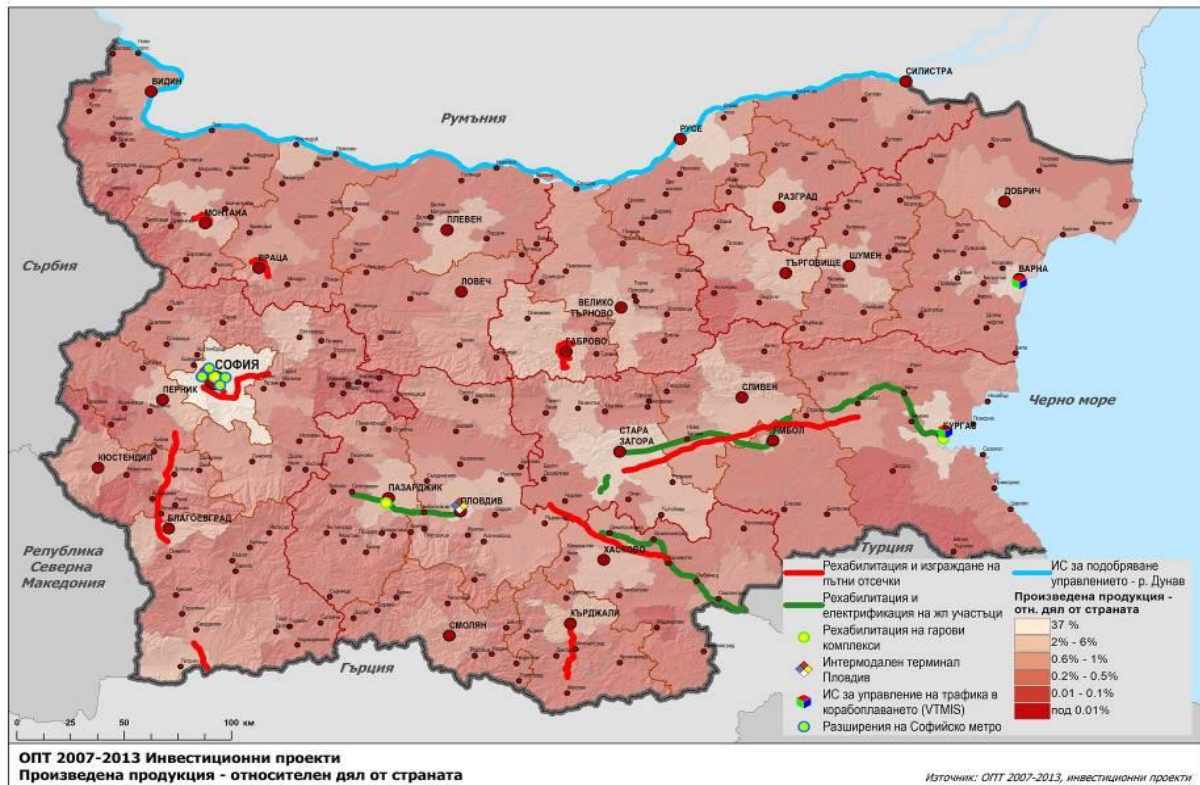
Фигура IV.5-3: Реализирани проекти по ОПТ и Произведена продукция в Сектор Транспорт и складиране - % от общата за страната – 2018 г.



Источник: НСИ, ГИС на ОПТ 2007-2013 г.



Фигура IV.5-4: Реализирани проекти по ОПТ и Произведена продукция общо - % от общата за страната – 2018 г. .



Источник: НСИ, ГИС на ОПТ 2007-2013 г.

Като цяло ефектите от проектите в зависимост от пространствения мащаб на въздействията от реализираните проекти по ОПТ 2007 - 2013, се разделят на:

- **Локални ефекти**, които засягат конкретното населено място и община, където се локализира проектът. Териториалното разпределение на проектите води до повишаване на достъпността на населените места в 33 общини. Броят на населението, облагодетелствано от преминаващите нови и подобрени транспортни връзки като резултат от оперативната програма в тези общини, е 44% от общото за страната, т.е. отбелязва се висок дял на покритото население, поради факта, че това са общини с по-високи демографски потенциали. Общата територия на общините, покрита от реализираните проекти, е 18,4 млн. дка или близо 20% от тази на страната. Икономическият принос на общините с подобро транспортно обслужване е определящ за националната икономика – те произвеждат 68% от произведената продукция в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ и 62% от общия обем на произведената продукция в България.
- **Регионални ефекти**, свързани с въздействието на проекта върху по-широк териториален обхват – регионален. Най-подкрепени като новоизградена пътна инфраструктура (автомагистрала) и рехабилитирани и реконструирани жп линии са Югоизточен и Южен централен регион. Ефектите от ОПТ 2007-2013 г. са най-силно изявиени в областите Пловдив, Хасково, Стара Загора, Ямбол и Бургас в резултат на увеличаване на капацитета и подобреното качество на железопътната и пътна инфраструктура.



- **Национални ефекти**, които водят до въздействие с национален обхват. Преобладаващо е изграждане на транспортни проекти в Южна България, финансирано от оперативната програма, докато в Северна България, те са слабо подкрепени. Като основна причина следва да се посочи, че общата цел на ОПТ 2007 – 2013 е насочена към проекти, утвърждаващи TEN-T мрежата в страната. Финансираните проекти не подобряват достатъчно вътрешната свързаност, тази между по-малко и по-слабо развитите региони на България. Периферните райони, които значително се възползват от инвестиции, са част от граничните територии с Гърция и Турция. Като положителен ефект може да се отбележи, че е налице подобрене на достъпността до ключови центрове в България - центрoвете от първо и второ йерархично ниво – градовете София, Пловдив, Стара Загора, Бургас, Благоевград, които са основни носители на растежа в националната територия.
- **Транснационални и трансгранични ефекти**. Логиката на програмата основно целеше да осигури достъп на българските райони до по-широката икономика на ЕС – проекти по TEN-T мрежата. В крайна сметка тази мрежа трябва да служи и да стимулира бъдещата пълна интеграция на икономиките на държавите-членки на ЕС, както и да отговаря на текущите нужди. В този аспект по-голямата част от проектите допринасят за изграждане на TEN-T мрежата в страната, особено като се има предвид, че България е една от страните-членки на ЕС с най-ниска изграденост на тази мрежа. Отчетено е подобряване на достъпността със съседните страни - Гърция и Турция.

Очертава се заключението, че най-ефективните проекти са тези, които отговарят на ясни транспортни нужди и генерират преки ползи за транспорт (като икономия на време, намаляване на експлоатационните разходи за превозни средства и надеждност на времето за пътуване) и водят до подобряване на достъпността и свързаността на населените места като основни носители на икономически и социален растеж и удовлетворяване на потребностите на населението.

Принципът на допълняемост следва да се прилага в йерархична перспектива по такъв начин, че инвестициите от по-ниско ниво да могат да бъдат прикрепени към ключовите инвестиционни проекти в национален мащаб или регион или чрез които тази цел да бъде постигната. Това е свързано и с факта, че големите транспортни проекти се разработват поетапно и отнема време и няколко инвестиционни проекта трябва да бъдат комбинирани по синергичен начин, за да се постигне пълният потенциал на генерираните дългосрочни ефекти. В тази връзка, от съществено значение е постигане на оптимална допълняемост и интегрираност между двете оперативни програми, финансиращи транспортни проекти - ОПТ и ОПРР.



IV.6. По-малко натоварена ли е транспортната инфраструктура и постигнат ли е баланс между отделните видове транспорт?

Въпросът има отношение към втората специфична цел на програмата, която е дефинирана като „Постигане на баланс между видовете транспорт“. Акцентът върху баланса между видовете транспорт е обоснован от факта, че към периода на подготовка на програмата „**по-голямата част от пътниците и стоките се превозват с автомобилен транспорт**“ и с необходимостта за устойчиво развитие на транспортната система. Устойчивото развитие на транспорта от своя е изведено като предварително условие за **устойчив и балансиран дългосрочен икономически растеж** на страната.

Отчитайки политическия и стратегически контекст, оценителният въпрос следва да се раздели на две части:

1. По-малко натоварена ли е транспортната инфраструктура? и
2. Постигнат ли е баланс между отделните видове транспорт?

Тези два аспекта са в известна степен взаимосвързани предвид очакването, че ако се постигне прехвърляне на пътници и/или товари от единия вид транспорт, може да се очаква, че неговата инфраструктура ще бъде по-слабо натоварена за сметка на инфраструктурата на другия вид транспорт, към който е пренасочен трафика. От друга страна, дадена инфраструктура може да бъде по-малко натоварена и без да има отлив на пътници и/или товари поради повишаването на нейната пропускателна способност, което несъмнено е постигнато с изпълнението на много от финансираните по ОПТ 2007 – 2013 проекти. Поради това, отговорите на тези въпроси изискват различен подход и анализ на различна по вид и източници информация.

В рамките на ОПТ 2007 – 2013 са изпълнени 25 инвестиционни проекта на обща стойност 3.922 млрд., от които 18 бр. на обща стойност 3.765 млрд., или 96% от общо направените инвестиции. Натовареността на транспортната инфраструктура е оценена чрез съпоставяне на трафика и капацитета. Оценката на национално ниво е огромна задача, която далеч надхвърля рамките на настоящото проучване, поради което тя е фокусирана върху участъците от транспортната инфраструктура, по които са изпълнени инвестиционни проекти по ОПТ 2007 – 2013.

За да се отговори на въпроса постигнат ли е баланс между видовете транспорт и каква е тенденцията, трябва да се изследва как са се променили показателите за дейността на конкурентните видове. Сравнението е направено по отделно за пътническия и за товарния транспорт, като е изследвано изменението на показателя извършена работа съответно в – пкм (пътникокилометри) и ткм (тонкилометри). За осигуряване на съпоставимост между видовете транспорт е изследвана само дейността във вътрешно направление: българските железопътни превозвачи не извършват превози извън страната, докато автомобилните и особено товарните автомобилни превозвачи¹⁸ са много активни в международно направление, които нямат отношение към предмета на ОПТ 2007 – 2013. Източник на използваните данни е НСИ.

¹⁸ Товарните превозвачи извършват каботажни превози, които нямат отношение към националната транспортна мрежа



Пътнически транспорт

При междуградските превози конкурентните видове транспорт са железопътен и автомобилен, като последният се подразделя на автобусен и с леки автомобили. Официални данни за извършената работа има само за обществените видове – железопътен и автобусен. В периода от 2007 г. до 2018 г., дялът на железницата в извършената работа е намалял с 3 процентни пункта от 20.1% до 17.1%. Трябва да се отбележи, че през 2015 г. и 2016 г., той е дори по-нисък достигайки до 13.9%, след което започва постепенно възстановяване. Относно пътуванията с леки автомобили, може да се направи само косвена оценка чрез сравнението на броя на превозените пътници с обществените видове транспорт: от 2007 г. до 2018 г. броят им е намалял с 30%. При спад на населението от 8.4% за същия период и нарастваща мобилност, очевидно е, че има отлив от обществените видове транспорт към индивидуалните пътувания с лек автомобил. Този извод се потвърждава и от данните от преброяванията на интензивността на движението, която нараства.

При градските пътувания в София¹⁹, е налице ясна тенденция за увеличаване на извършената работа в периода 2007 – 2013 г., последвана от спад през 2014 и поетапно възстановяване. Видима е и взаимовръзката между нарастването на дължината на метро линиите в експлоатация и извършената работа. Няма налични данни, които да позволят да се направи оценка какво е било разпределението на пътуванията по вид транспорт към базовата 2007 г. в София. Такива има за 2011 и 2017 г., които са представени в следващата графика. Данните показват, че относителният дял на пътуванията с индивидуален моторизиран транспорт остава практически на едно и също ниво, но с 9.7 процентни пункта се увеличава относителният дял на немоторизираните пътувания – пеша или с велосипед. Спадът с 10% процентни пункта на дела на обществения транспорт и нарастващия брой на пътниците с метро, говори, че прирастът в метрото е за сметка на другите видове обществен транспорт – трамваен, тролейбусен и автобусен.

Товарен транспорт

При товарните превози, конкурентните видове транспорт във вътрешно съобщение са железопътният и автомобилният, тъй като водният транспорт обслужва само международната търговия. При анализа са сравнени данните за автомобилен транспорт срещу заплащане и железопътен транспорт. В анализирания период с автомобилен транспорт за собствена сметка е извършена средно около 48% от общата работа на автомобилния транспорт, но по правило той се използва за превози на малки количества товари на къси разстояния, които не са подходящи за железница. Включването на транспорта за собствена сметка би изкривило сравнението между автомобилния и железопътния транспорт, поради което той не е включен в сравнението.

Констатацията, направена в ОПТ 2007 – 2013, че преобладаващата част от товарите са превозвани с автомобилен транспорт е валидна и по настоящем:

- към 2007 г. с железопътен транспорт са превозени 26% от стоките, превозени във вътрешно съобщение срещу заплащане
- към 2019 г. относителният дял на железницата е спаднал с 4.4 процентни пункта

¹⁹ ОПТ 2007 – 2013 няма отношение към проектите за другите видове градски транспорт



до 21.6%.

Сравнявайки обаче, извършената работа, показана в следващата диаграма, ситуацията изглежда различно: към 2007 г. железницата има превес с 67.8% от сумата на тонкилометри. Към 2019 г. относителният дял на автомобилния транспорт се е увеличил с 6.6 процентни пункта спрямо 2007, но съотношението продължава да е в полза на железницата с дял от 61.2%. Следва да се отбележи, че по време на икономическата криза относителният дял на железницата спада до 48% - през 2009 г. след което бавно и постепенно се възстановява, за да достигне най-високата стойност през 2019 г. Данните за превозените товари показват, че железопътният товарен сектор все още не може да се възстанови на нивата отпреди финансово-икономическата криза: 21.9 млн. т за 2007 г., 12.9 млн. т за 2010 г. и съответно 14.9 млн. т за 2019 г.

Намаляването на натоварването на транспортната мрежа не е изрично посочено като цел в ОПТ 2007 – 2013, нито като индикатор, който следва да се наблюдава. Причините за това са няколко:

- Оценката, направена в програмата, за железопътната и пристанищната инфраструктура, показва наличие на свободен капацитет, поради което изграждането на допълнителен такъв не е целенасочено търсен резултат; при проектите за модернизация на железопътната инфраструктура, с които се увеличават проектните скорости с цел повишаване на конкурентоспособността и се внедрява ERTMS с цел повишаване на безопасността и ефикасността, естествено се достига и до повишаване на капацитета
- Като силна страна на пътната инфраструктура е посочено, че *„участъците от пътната система с намален капацитет за движение са много малко“*, т.е. преобладаващата част от пътната инфраструктура също има достатъчно свободен капацитет и само малко на брой и дължина участъци са определени като *„тесни“*.

Потвърждение, че намаляване натоварването на транспортната инфраструктура не е търсен ефект от програмата, е SWOT анализът, в който на увеличаване натоварването на транспортната инфраструктура се гледа позитивно:

- *„Привличането на по-голям международен транзитен трафик за пълното използване на стратегическото разположение на страната“* е отчетено като благоприятна възможност за транспортната система, а
- *„Отклоняването на международния транзитен трафик извън територията България“* е посочено като заплаха.

Допълнително, европейската транспортна политика пледира за повишаване на ефективността на транспортната система, което се постига посредством ефективно използване на наличната инфраструктура и ефикасно инвестиране в нова или модернизирана такава.

Изводът е, че намаленото натоварване на транспортната инфраструктура само по себе си не носи полезна информация, а следва да се интерпретира във връзка с проведения от нея трафик:

- **С най-висока ефективност и ефикасност** са проектите, при които капацитетът е увеличен, но степента на натоварване е по-висока от първоначалната поради нарастването на трафика; такъв резултат е показател за много добра



икономическа възвръщаемост на инвестираните средства и правилен подбор на проектите; такива са:

- на първо място, проектите за нови метро линии, на обща стойност 1.279 млрд. лв. с ДДС, или 32.6% от общите инвестиции; следва да се отчете, че не само ОПТ 2007 – 2013 има принос за постигането на този резултат, в рамките на програмата са изградени малко под 74% (20.7 км) от общо 28.1 км нови метро линии²⁰
- проектът BG161PO004-2.0.01-0008 Кърджали – Подкова, инвестициите за който са едва 1.4% от общите.
- **Добра ефективност** показват проектите, при които има ръст на трафика, но натоварването на инфраструктурата е по-ниско в сравнение с базовата година поради повишения капацитет; такива проекти са:
 - от железопътната мрежа
 - жп линия Първомай – Свиленград, Фаза 2, при която ръстът на трафика е над 50% и
 - жп линия Пловдив – Бургас с 25% ръст
 - от пътната мрежа:
 - на първо място АМ Струма и СОП – п. в. Яна, следвани от
 - АМ Тракия и
 - Западна дъга на СОП и АМ Марица, както и
 - Интермодалният терминал в Пловдив
- **С ниска до средна ефективност** са проектите, при които трафикът остава на същите нива или дори намалява; към 2019 г. такива са:
 - жп линия Септември – Пловдив и
 - жп линия Свиленград – турска границаПри анализа на тези конкретни проекти, следва да се имат предвид два фактора:
 - вероятно е трафикът за 2007 г. по направление Пловдив – Свиленград да е повлиян негативно от строителните работи, които са в ход в този период по Фаза 1 на проекта
 - вероятно е трафикът за 2019 г. по линията София – Пловдив също да е негативно повлиян от строителните работи в участъка София – Елин Пелин, а също така и от тези на територията на Сърбия
 - за да се почувстват осезаемо ефектите от инвестициите в железопътната инфраструктура е необходимо да приключат строителните дейности по целите направления; в програмния период 2014 – 2020 г. продължават инвестициите в оставащите отсечки и мерки, които допълват започнатите участъци през първия програмен период.

Предвид, че както е обосновано по-горе, намаляването на натоварването на транспортната мрежа не е цел на транспортната политика и програмата, не се препоръчва въвеждането на индикатор за оценка на постижението. При необходимост и само по отношение на изрично определени тесни места подходящ индикатор би бил

²⁰ Към 2018 г. спрямо 2007 г.



използване на капацитета, който е съотношение на интензивността на движение/ броя превозни средства към пропускателната способност на съответната инфраструктура.

Програмата допринася за поетапното постигане на баланс между видовете транспорт.

При **пътническия междуградски транспорт** железницата продължава да губи пазарен дял, което **без да се отчитат и другите социално-икономически фактори**, които влияят силно върху избора на вид транспорт, и фокусирайки се единствено върху приноса на ОПТ, е логичен резултат от:

- Средствата, вложени в проекти за повишаване качеството на пътната инфраструктура, които са два пъти повече, от тези за железопътната
- 53% от всички средства, инвестирани от ОПТ 2007-2013 в пътна инфраструктура, са за АМ Тракия и АМ Марица, по които се отчита намаляване на натоварването, облекчаване на трафика, увеличаване на средната скорост, респективно съкращаване на времето за пътуване, осигурява се сигурност и комфорт на движение; тези новоизградени автомагистрални участъци директно се конкурират с железопътните линии Пловдив – Бургас и Пловдив – Свиленград, по които не се постигна конкурентно ниво на обслужване частично поради техническите параметри на линията Пловдив – Бургас, частично поради липсата на подходящ подвижен състав за скорости до 160 км/ч
- Над 1/3 от финансовия ресурс за железопътни проекти е инвестирани в направление Пловдив – Свиленград, което не е от първостепенно значение за пътническите превози и съответно няма съществен принос върху резултатите на национално ниво.

Както бе посочено и по-горе, съществени положителни промени следва да се очакват при приключването на железопътния участък София – Пловдив, който свързва двата най-големи града в страната и по чието направление е най-високото търсене на междуградски пътнически пътувания.

По отношение на **пътническия градски транспорт** в София, съотношението е в полза на обществения и немоторизирания транспорт с около 70% общ дял спрямо около 30% за индивидуалния моторизиран транспорт. Значителният ръст в извършената от „Метрополитен“ ЕАД работа в пътникокилометри е силен индикатор, че изградената инфраструктура се ползва активно. Отчитайки тенденциите в други градове в България (и не само), в които делът на обществения транспорт е по-нисък от този на пътуванията с автомобили, задържането на дела на индивидуалните моторизирани пътувания в София на едно и също ниво може да се разглежда като много добро постижение, принос за което при всички случаи имат четирите проекта, финансирани от ОПТ 2007- 2013. И в този случай, факторите, които влияят върху избора на вида транспорт зависят от редица други страни на социално-икономическата среда и постигането на оптимални резултати зависи от координираното въздействие.

При **товарния вътрешен транспорт**, съотношението и към базовата и към 2019 г. е в полза на железницата, чийто относителен дял от общата извършена работа в ткм обаче, намалява. Факторите, които влияят върху самото търсене на товарни превози независимо от вида транспорт, са комплексни и нямат отношение към проектите, финансирани по ОПТ 2007 – 2013 г. Следва да се отчете, че превозите с интермодален транспорт през новоизградения и пуснат в експлоатация през 2018 г. терминал в



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Пловдив бележат стабилен ръст и може да се очаква позитивно развитие и през следващите години. Прехвърлените от автомобилен към интермодален транспорт товари допринасят за увеличаване дела на устойчивите видове транспорт – железопътен/ интермодален спрямо автомобилния. Както и при пътническите превози, въздействието от изпълнените по ОПТ 2007 – 2013 г. железопътни проекти не може да се отчете изцяло поради взаимозависимостта с другите проекти по същото направление, които са в ход.

Подходящ индикатор за оценка на баланса между видовете транспорт би било съотношението между извършената работа в пътническия и в товарния транспорт в съответните пазарни сегменти – градски, междуселищен и евентуално международен. Следва обаче да се има предвид, че извършената работа от леките автомобили не се наблюдава от НСИ и събирането на такива данни ще изисква допълнителни проучвания и анализи.



IV.7. Какви са икономическите и екологичните ползи и ефекти за сектор Транспорт?

ИКОНОМИЧЕСКИ ЕФЕКТИ ЗА СЕКТОР ТРАНСПОРТ В РЕЗУЛТАТ ОТ ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТ

За оценката на нетните ефекти върху сектор Транспорт в резултат от изпълнението на ОПТ са използвани резултатите за въздействието на европейските фондове към 31.12.2019 г., получени чрез модела СИБИЛА 2.0, публикувани от МФ. В допълнение са използвани и предходни оценки на ОПТ. Оценено е въздействието на програмата върху реалния БВП, износа и вноса на стоки и услуги, частното и публичното потребление, частните и публичните инвестиции, заетостта, инфлацията и бюджетния баланс към края на 2015 и към края на 2019 г. Оценените ефекти показват относително голямо въздействие на програмата върху цялостното подобряване на макро средата. Най-значителните икономически ползи са в две направления – **върху пазара на труда и върху инвестиционната активност**. Ефектът върху заетостта към края на 2015 г. възлиза на 1.1%, а към края на 2019 г. той очаквано затихва, тъй като е минал достатъчно дълъг период от време след приключването на проектите по ОПТ. Нетното въздействие върху частните инвестиции е 2.4% към края на 2015 г. като и в този случай се наблюдава отшумяване на ефекта – към края на 2019 г. той е 0.2%. Налице е икономическа полза по отношение на бюджетния баланс – тази полза е по-осезаема по време на интензивното изпълнение програмата.

Икономическите ефекти върху сектор транспорт също са положителни. От една страна, този сектор е тясно свързан със сектор Строителство и всяка инфраструктурна инвестиционна дейност води до значително нарастване на заетостта и брутната добавена стойност на транспортните икономически дейности. От друга страна, едни от най-засегнатите бизнеси от наличието или отсъствието на пътна инфраструктура са именно тези от сектор Транспорт. Подобряването на ефективността на транспортните услуги и качеството на пътната инфраструктура води до значително повишаване на конкурентоспособността на сектора. В допълнение следва да се вземе предвид броя на заетите лица в сектор Транспорт, складиране и пощи през 2019 г. възлиза на 211.3 хил.д., което означава, че дори при отчитане на относително малки нетни ефекти, въздействието касае значителен брой работни места.

Таблица IV.7-1: Нетни ефекти от изпълнението на ОПТ към края на 2015 и към края на 2019 г.

Макроикономически показател	ЕФЕКТ КЪМ КРАЯ НА 2015 г. ²¹	ЕКСПЕРТНА ОЦЕНКА ЗА ЕФЕКТА КЪМ КРАЯ НА 2019 г.
<i>Пазар на труда</i>		
Заетост (15-64 г.), хил.	1.1%	0.09%
<i>БВП и избрани компоненти на БВП</i>		

²¹ Министерски съвет (2015). Нетно въздействие на политиките, финансирани от европейските фондове.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

БВП	1.1%	0.09%
Износ на стоки и услуги	0.1%	0.0%
Внос на стоки и услуги	2.2%	0.4%
Частно потребление	1.3%	0.1%
Частни инвестиции	2.4%	0.2%
<i>Фискален сектор</i>		
Бюджетен баланс, % от БВП	0.1 пр.п.	0.0 пр.п.

Източник: МС, СИБИЛА 2.0, собствени изчисления

Извършената оценка на въздействието на ОПТ върху сектор Транспорт показва, че ефектът върху заетостта към края на 2015 г. възлиза на 1.4% - т.е. близо 3.0 хил.д. са били ангажирани в сектора благодарение на изпълняваните проекти и не биха били заети, ако програмата не беше реализирана. Ефектът през 2019 г. е значително по-малък, поради затихващото влияние на ОПТ – той е 0.05%, и засяга малко повече от 1.0 хил.д., които нямаше да бъдат заети, ако програмата не е била реализирана. Нетният ефект върху брунтната добавена стойност на сектор Транспорт към края на 2015 г. възлиза на 0.50%, а към края на 2019 г. – на 0.02%.

Таблица IV.7-2 Икономически ефекти върху сектор Транспорт към края на 2015 г. и към края на 2019 г.

МАКРОИКОНОМИЧЕСКИ ПОКАЗАТЕЛ	НЕТЕН ЕФЕКТ КЪМ КРАЯ НА 2015 г.	ЕКСПЕРТНА ОЦЕНКА ЗА НЕТНИЯ ЕФЕКТ КЪМ КРАЯ НА 2019 г.
Заетост (15-64 г.), хил.	1.40%	0.05%
Брутна добавена стойност	0.50%	0.02%

Източник: Собствени изчисления

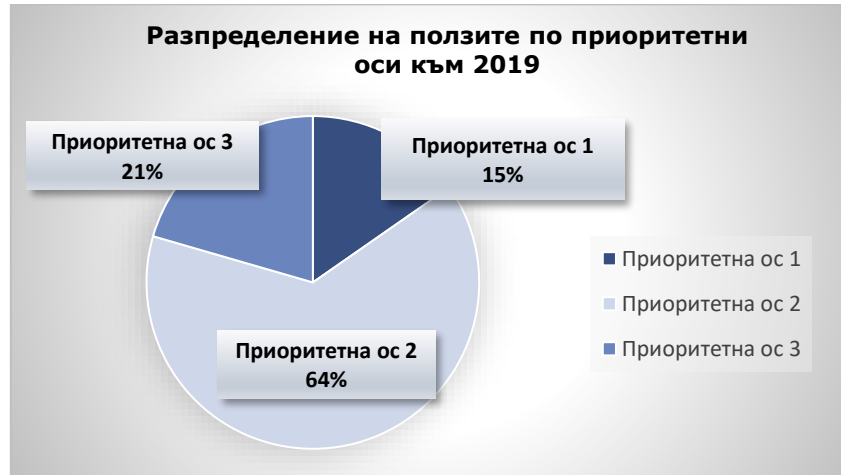
ПРОГНОЗИ И ПРОЕКЦИИ ЗА ИКОНОМИЧЕСКИТЕ ПОЛЗИ ОТ РЕАЛИЗАЦИЯТА НА ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ

За целите на реализираните големи проекти по ПО1, ПО2 и ПО3 са изготвени анализи разходи-ползи, които включват количествено определяне на основните икономически и екологични въздействия. Икономическите анализи имат за цел да направят съпоставка на въздействията на проекта върху обществото като цяло, както по отношение на разходите, така и на ползите. В рамките на изготвянето на АРП на големите проекти са изследвани и прогнозираните нетните икономически и екологични въздействия от реализацията на проектите, разгледани за референтните им периоди от 30 години.

Спестеното време за пътуване е основна икономическа полза при всички проекти по ПО1, ПО2 и ПО3, с общ дял от над 70% от всички ползи, отчетена и като индикатор за резултат по трите оси на ОПТ. Ползите от премахнати пресичания на едно ниво при железопътните проекти имат принос както към спестеното време и безопасността.



Фигура IV.7-1: Разпределение на ползите по приоритетни оси към 2019 г.



Източник: Модел за мониторинг на ОПТ, АРП, Собствени изчисления

На базата на Модела за мониторинг на ОПТ и входни данни до 2019 г. за железопътния, пътният трафик и реализираните пътувания в софийското метро, на [Фигура IV.7-3](#) и [Фигура IV.7-1](#) е показано разпределението на преизчислените реализирани ползи за периода от пускането на отделните обекти в експлоатация до 2019 г. **Стойността на общите реализирани ползи към 2019 г. възлиза на 1,296 хил. евро**, разпределени по приоритетни оси както е показано на [Фигура IV.7-1](#).

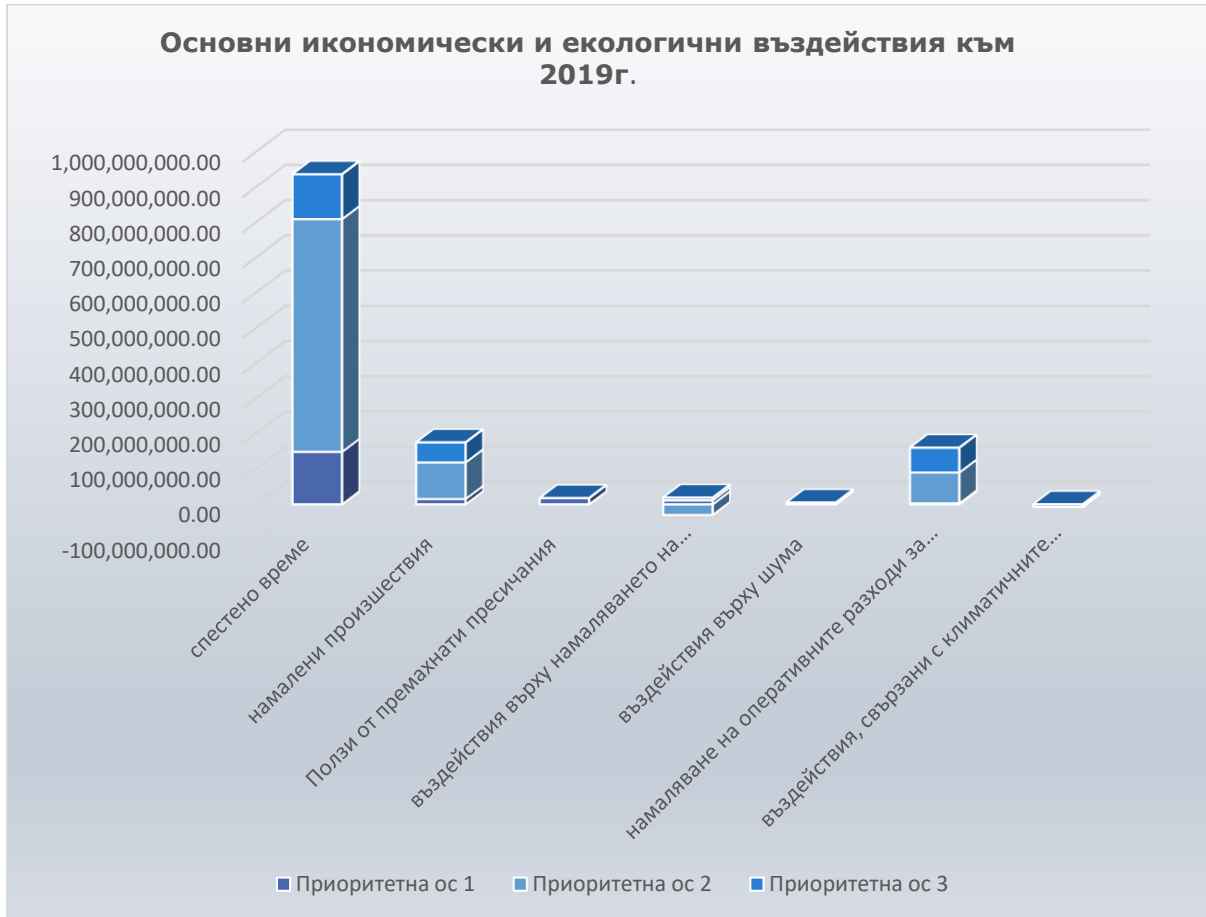
Спестеното време е основна икономическа полза с нетен положителен ефект при всички големи инвестиционни проекти по ОПТ. Стойността му е близо 70% от всички ползи по всички АРП, а резултатите от проучванията на случаи по Дейност 3 показват следните тенденции:

- При проектите в железопътния сектор, нетните ползи от спестеното време за периода от пускането в експлоатация на проектите до 2019 г. са на по-ниска стойност от прогнозираните в АРП, по две основни причини – по-малък обем на реализираните пътнически и товарни превози и по-ниска стойност на времето, спрямо прогнозираното нарастване за периода 2016-2019 г. в АРП²².
- При проектите в пътния сектор и разширението на метрото, реализираните ползи се доближават в по-голяма степен до прогнозираните, поради значителния обем на реализирания трафик. При тези проекти цената на времето също се изменя с по-нисък темп от прогнозираните нива в АРП, поради което нетният размер на ползите е по-нисък от прогнозираните в АРП.

²² В АРП са заложили прогнози за изменение на цената на времето, обвързани с растежа на БВП, който в повечето случаи е по-нисък от прогнозираните.



Фигура IV.7-2 Основни икономически и екологични въздействия



Източник: Модел за мониторинг на ОПТ, АРП, Собствени изчисления

Спестяването на разходи от намалени транспортни производствa е втората по важност полза, остойностена във всички АРП на големите проекти. При железопътните проекти и проектите за разширение на софийското метро, намаляването на разходите за транспортните производствa се прогнозира както на базата на повишена безопасност по железопътните линии, така и на допускането за отклонен автомобилен трафик.



Фигура IV.7-3: Разпределение на икономическите ползи към 2019 г.



Източник: Модел за мониторинг на ОПТ, АРП, Собствени изчисления

Безопасността на движението по пътищата е под влиянието на широк спектър от фактори, един от които е състоянието на пътната инфраструктура. Статистическите данни за тежки ПТП за периода 2010-2028 г. на национално и регионално ниво не очертават ясна тенденция. Състоянието на пътищата е причина за ПТП при под 1 % от всички произшествия. Основни причини за произшествията са нарушения на участниците в движението, технически неизправности на ППС и др. Следователно, ползите от реализацията на пътните проекти по ОПТ са един от факторите за намаляване на ПТП, но не са основния фактор, поради което статистическите данни за ПТП не могат да се интерпретират еднозначно като повлияни от реализацията на проектите.

Влиянието на проектите за железопътни линии и разширението на софийското метро върху произшествията е косвено, изчислено чрез привлечения трафик от автомобилния транспорт. Положителни данни в тази посока са увеличението на броя на пътуванията по метролиниите, както и увеличението на дела на метрото в обема на градските превози. Данните за ПТП за София – град показват трайно намаление за периода 2016-2019 г, поради което може да се отчете положителния принос на реализираните проекти за софийското метро. Данните за безопасност в железопътния транспорт са налични само на национално ниво и показват тенденция за намаляване в периода 2007-2018, поради което може да се отчете приносът на ОПТ към тази



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

тенденция, с оптимизиране на нивата на безопасност в рамките на реализираните по ПО1 проекти.

Основните екологични въздействия на транспортните проекти **включват замърсяване на въздуха, промени в климата, влияния върху шума и вибрациите. Съгласно резултатите от изготвените анализи разходи-ползи, екологичните въздействия** на големите инвестиционни проекти по ОПТ, имат нетна положителна стойност при проектите в железопътния сектор и разширението на софийското метро, докато при по-голямата част от пътните проекти имат отрицателно въздействие. Това се дължи на спецификата на проектите в пътния сектор и приложената методика за изчисляване на въздействията в анализите разходи-ползи – увеличеният трафик и увеличената скорост по изградените пътища водят до повишаване на въглеродните емисии и имат негативно влияние върху измененията на климата. Намалването на въглеродните емисии е разгледано като положително нетно въздействие при ПО1 и 3, отново на базата на прогнозите за отклонен автомобилен трафик и поради електрификацията на жп участъците, докато при пътните проекти по ПО2 нетното въздействие за намаляване на замърсяването на въздуха е отрицателно. Положителните екологични ефекти при проектите в железопътния сектор се дължат на допускането за отклонен автомобилен трафик и трафик от други видове обществен транспорт в прогнозите на АРП, както и електрификацията на железопътните линии в рамките на проектите.

Стойността на всички остойностени в АРП въздействия (положителни и отрицателни) е в пряка зависимост от реализирания трафик в железопътния, пътния и градския транспорт. По-голямата част от АРП на големите проекти са разработени на базата на прогнозата за търсенето по видове транспорт от ОГПТ от 2010 г.

Най-висок е дялът на екологичните ползи от реализираните проекти по ПО1 – около 6% от всички ползи, 11,1 хил. евро за периода до 2019 г., а екологичните ползи по ПО3 са 3% от общия размер на ползите по тази ос, на стойност 7,7 хил. евро. Нетното екологично въздействие на проектите по ПО2 е отрицателно, но представлява само 4% от общата стойност на положителните въздействия от спестено време, намалени разходи за пътни произшествия и намалени оперативни разходи.

МЕРКИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ВРЕДНОТО ВЪЗДЕЙСТВИЕ ВЪРХУ ОКОЛНАТА СРЕДА

Екологичното въздействие на ОПТ е обхванато на първоначалното програмиране от Екологичната оценка на ОПТ, изготвена и приета от МОСВ през 2007 г., в съответствие с Директива 2001/42/ЕС относно оценката на ефектите от някои конкретни планове и програми върху околната среда (Директива СЕО) и в съответствие с Наредбата за условията и реда за извършване на екологична оценка на планове и програми. Резултатите от Екологичната оценка не налагат изменения в обхвата и приоритетните оси на ОПТ. В хода на реализацията на програмата са изпълнени предписаните мерки за предотвратяване, намаляване или възможно най-пълно отстраняване на предполагаемите неблагоприятни последствия от осъществяването на ОПТ върху околната среда, определени в Екологичната оценка. Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения, за които се изисква ОВОС/ЕО по реда на ЗООС, са одобрени след положително решение по ОВОС / Становище по ЕО и при съобразяване с препоръките в извършените оценки и/или решението по ОВОС /Становището по ЕО.



В процеса на подготовка и проектиране са извършени необходимите действия за:

- ✓ Проучване за обекти на културно-историческото наследство на териториите за извършване на СМР;
- ✓ Изготвяне на ландшафтна схема за осигуряване на необходимото озеленяване по дължината на пътищата;
- ✓ Залесяване на склоновете при рехабилитация на пътната инфраструктура с цел стабилизирането им и предпазване от ерозия
- ✓ Изграждане на шумозащитни екрани в участъците с нива на шума над пределно допустимите
- ✓ Изграждане на специализирани съоръжения /подземни тунели, мостове/ за запазване връзката между популациите на видовете около транспортните коридори и избягвана на пълната фрагментация на хабитатите;
- ✓ Изпълнение на планове за минимизиране на неблагоприятните въздействия /шум, прах/;
- ✓ Предвиждане на планове за управление на околната среда и мерки при непредвидени замърсявания, както и план за наблюдение на въздействията върху околната среда;
- ✓ Съобразяване с разпоредбите на ЗБР относно опазване на защитените видове

Мерките за намаляване на вредното въздействие върху околната среда са обхванати от Екологичната оценка на ОПТ и Проектите, предвиждащи инвестиционни предложения, за които се изисква ОВОС/ЕО по реда на ЗООС, са одобрени след положително решение по ОВОС / Становище по ЕО и при съобразяване с препоръките в извършените оценки и/или решението по ОВОС /Становището по ЕО. Проследяването на изпълнението на мерките се извършва чрез доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда на ОПТ и Общия генерален план за транспорта, които показват, че предвидените мерки се спазват във висока степен и е изградена съответната екологична инфраструктура. Препоръчани са мерки за гарантиране на поддръжката на изградените съоръжения, за да не се компрометира тяхната ефективност

IV.8. Какъв е приносът на ОПТ към политиката за устойчиво развитие?

Устойчивото развитие на транспортната инфраструктура е от първостепенна важност за социално-икономическото развитие на страната и е интегрирано в процеса на разработване на ОПТ. На етапа на програмирането, принципите за устойчиво развитие са заложени в целите и приоритетите на ОПТ. Основната цел на ОПТ е развитието на устойчива транспортна система в две цели направления:

- *Интегриране на националната транспортна система в транспортната мрежа на ЕС, чрез Приоритетни оси 1 и 2*
- *Постигане на баланс между видовете транспорт, чрез Приоритетни оси 2 и 3*

Приоритизацията и подборът на проекти по ОПТ е извършен на етапа на програмирането, при спазване на принципите за устойчиво развитие и чрез мултикритериен анализ, включващ социално-икономически критерии, екологичен



критерий и критерий за свързаност с транспортната мрежа на ЕС. На етапа на изпълнение на програмата, принципите за устойчиво развитие се залагат с изискванията към проектите и съответно се залагат в проектната документация – техническа документация, формуляри за кандидатстване, анализи разходи-ползи, оценки на въздействието върху околната среда и оценки за съвместимост и др. В етапа на изпълнение е изготвен и ГПМОС, в рамките на който се представят регулярни доклади за мониторинг върху околната среда. След реализация на проектите, устойчивостта се проследява чрез информацията за окончателните доклади на ниво проекти и на ниво програма, постигнатите резултати по проектите, в т.ч индикатори за продукт и резултат, изготвяне на последващи анализи разходи-ползи, доклади за устойчивост в 5-годишен период след приключване на проектите.

Принос към постигането на целите на европейската транспортна политика

ОПТ демонстрира висока степен на съгласуваност със стратегическите цели и насоки за развитието на транспортната политика на ниво ЕС както на етапа на първоначалното програмиране, така и при извършените изменения на програмата. Развитието на TEN-T мрежата е фактор от първостепенно значение при избора на приоритетни проекти по ОПТ. Ориентацията на ПО1 и ПО2 към железопътна и пътна инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси гарантира съществен принос към транспортната политика на ЕС.

Оценката на екологичното въздействие е извършена на ниво програма и на ниво проекти, чрез спазване на изискванията на екологичното законодателство за извършване на екологични оценки, ОВОС и оценки за съвместимост по реда на ЗООС и ЗБР. Част от целевите параметри на Европейската транспортна система са залежали в изследваните и остойностени икономически и екологични въздействия в рамките на АРП на големите проекти. Приносът на проектите по ОПТ към опазване на околната среда е обоснован чрез генерираните екологични ползи от проектите. Във ФК на инвестиционните проекти е включен раздел за анализ на въздействието върху околната среда, включващ информация за приноса на проекта към устойчивото развитие, в т.ч. борбата с промените в климата, защитата на биоразнообразието, спазването на принципите на превантивно и коригиращо въздействие, с приоритет при източника на вредното въздействие върху околната среда, и спазването на принципа „замърсителят плаща“.

Приносът на ОПТ към политиките за устойчиво развитие е измерен количествено и качествено в рамките на проектната документация на няколко нива:

- На ниво програма, чрез извършената Екологична оценка на ОПТ и докладването на екологичните въздействия в хода на изпълнението на програмата, в рамките на Генералният план за мониторинг на околната среда (ГПМОС);
- На ниво проекти, чрез провеждане на процедури по екологичното законодателство /ОВОС и ОС/, изследване на икономическите и екологичните въздействия за големите проекти по ПО1, ПО2 и ПО3, както и чрез изследване на приноса на отделните проекти към устойчивото развитие и хоризонталните политики на ЕС, чрез докладване на изпълнението в окончателните доклади и докладите за устойчивост на проектите в периода след реализацията им.



Принос към постигането на националните цели за устойчиво развитие

Приносът на ОПТ е гарантиран чрез методологията за приоритизация на проектите от Приложение №5 на програмата, която съдържа критерии за свързаност с TEN-T мрежата, трансгранични връзки, икономически и екологични критерии. Сходна методология и приоритетни проекти са заложиени в СРТИ, което предпоставя пълната съгласуваност със стратегията на ОПТ. Програмата има пряк и основен принос към доизграждането на националната пътна мрежа и магистралните пътища, модернизацията на железопътната инфраструктура и повишаване дела на обществения транспорт. За бенефициентите ДП НКЖИ, Метрополитен ЕАД и АПИ, ОПТ е основен източник на финансиране на инвестиционната дейност за програмен период 2007-2013. В резултат от реализираните инвестиционни проекти са генерирани ползи като спестено време от пътуване, намаляване на транспортните произшествия, намаляване на въглеродните емисии, шума и замърсяването, намаляване на задръстванията и отклоняване на автомобилния трафик към други по-екологични видове транспорт

Приносът на ОПТ в изграждането на **железопътна инфраструктура**, измерен чрез индикатора „реконструирани / рехабилитирани железопътни линии“ /км/ е 345 км към 2015 г., което съставлява около 6% от общата дължина на железопътната мрежа в страната и 15% от дължината на основната TEN-T мрежа. За периода 2007-2015 г. ОПТ е основен източник за финансиране на инвестиционната програма на НКЖИ.

Планираните по СРТИ приоритетни проекти в **пътния сектор** с източник на финансиране ОПТ са 10 проекта, като по програмата са реализирани изцяло или частично 5 от планираните 10 проекта, а допълнително са включени за реализация проектите за АМ Тракия и Струма, както и АМ Калотина – СОП. ОПТ е основен източник на финансиране на инвестиционните проекти на АПИ за изграждане и рехабилитация на автомагистрала и първокласни пътища през програмен период 2007-2013. По ОПТ са изградени 310 км. нови пътища, в т.ч. първокласни пътища и автомагистрала, което съставлява 77% от общия обем изградени нови пътища от този клас за периода 2005-2015 г. и 54% от общата дължина на новоизградените пътища.

По отношение на развитието на **градския транспорт** е постигнат значително по-голям принос от планирания. В СРТИ е заложен един проект за финансиране по ОПТ за разширение на софийското метро, в хода на изпълнение на програмата са изпълнени още 3 проекта за разширение на метрото, единият от които първоначално е предвидан за изпълнение по ОПТТИ.

В рамките на анализите разходи-ползи за големите проекти по ПО1, ПО2 и ПО3 е извършван икономически анализ, който включва остойносттаване на икономическите въздействия от реализация на проектите, съгласно Ръководството на ЕК за анализ на инвестиционни проекти по разходи и ползи²³. При остойносттаването на ползите са следвани Указанията за АРП в транспортния сектор в България и други референтни методологически документи. Икономическият анализ цели да направи съпоставка на въздействията на проекта върху обществото като цяло, както по отношение на разходите, така и на ползите.

²³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/evaluations-guidance-documents/2008/guide-to-cost-benefit-analysis-of-investment-projects



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Въздействието на транспортните проекти включва следните основни икономически ползи:

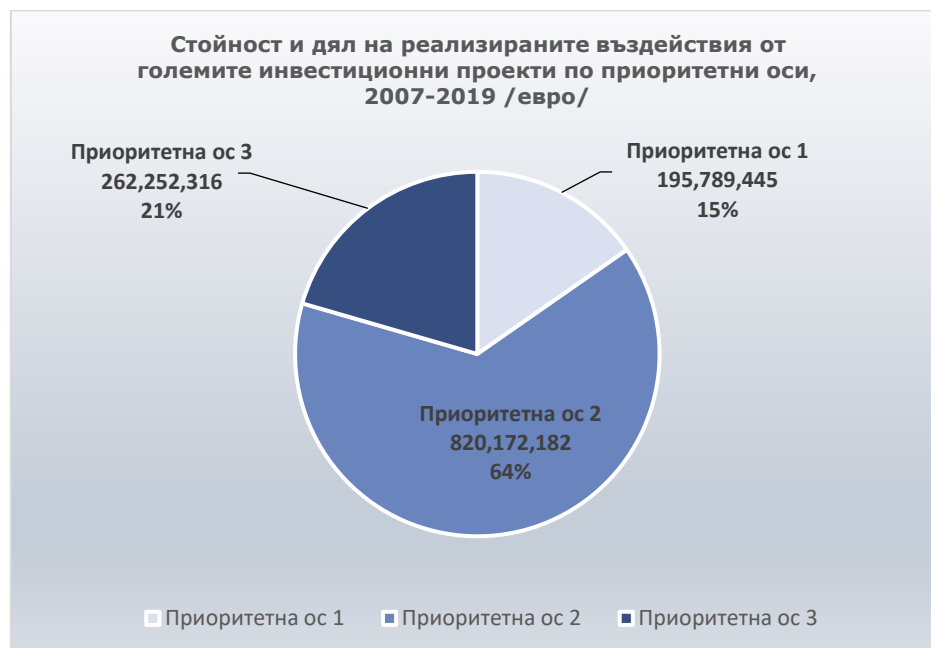
- Спестяване на време за пътуване
- Намаляване на експлоатационните разходи за превозните средства
- Повишаване на безопасността – икономия на разходи, свързани с транспортни инциденти
- Ползи за околната среда – намаляване замърсяването на въздуха и принос в борбата срещу промените в климата

Делът на ползите от спестено време е най-висок при проектите по ПО1 и ПО2 /средно 75%/. Най-висок е делът на приноса на ПО2 /64% от реализираните ползи/, което се дължи отчасти на по-дългия период на експлоатация на някои от проектите по ПО2.

Резултатите от изследваните въздействия показват, че в железопътния сектор реализираните ползи са на по-ниска стойност от прогнозираната, поради по-ниски нива на превозени пътници и товари в сравнение със стойностите в АРП. Въпреки това е налице тенденция на нарастване както при пътническите, така и при товарните превози и това ще доведе до увеличаване на реализираните ползи в дългосрочен план.

В пътния сектор изследвания трафик показва съществено нарастване, което е една от причините за високия дял на ПО2 в реализираните общи ползи на ОПТ. По отношение на приноса на проектите за разширение на софийското метро, в някои от тях реализираните ползи са сходни с прогнозираните, а при други са съществено по-ниски, поради надценяване на броя превозени пътници в първоначалните АРП.

Фигура IV.8-1 Реализирани въздействия от големите инвестиционни проекти по приоритетни оси, 2007-2019



Източник: АРП на проектите, Модел за мониторинг на индикаторите на ОПТ, собствени изчисления



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА



IV.9. Кои са основните проблеми, срещани в процеса на подготовка и изпълнение на проектите?

Основните проблеми, които са идентифицирани при изпълнението на ОПТ са:

- липса на достатъчно финансови ресурси за подготовка на проекти за финансиране по ОПТ, префинансиране и редовно разплащане с изпълнителите;
- трудности при изготвяне на ПИП и избор на вариант;
- необходимост от преработка на ФК и съпътстващи ги документи като ПИП и АРП;
- нереалистично планиране на продължителността на дейностите по проектите;
- проблеми с процедурите по ЗОП, придобиване на разрешителни за строеж, отчуждителни процедури, ОВОС и археологични проучвания;
- възникване на непредвидени работи, вкл. промяна на технически решения и други обстоятелства, забавящи изпълнението на договорите за строителство;
- липса на опит и капацитет в управлението на инфраструктурни проекти;
- институционално-организационни проблеми.

Тези проблеми водят до затруднения и забавяния като:

- одобрение на ФК и сключване на ДБФП изпълнението на ДБФП;
- отпадане на част от проектите, първоначално включени в списъка с приоритетни проекти;
- включване на алтернативни зрели проекти;
- "обратно фазиране";
- промяна на обхвата на проектите;
- фазиране на проекти
- промяна на индикаторите по програмата;
- включване на средства за подготовка на зрели проекти за финансиране по ОПТТИ 2014-2020 в железопътния сектор.

Независимо от идентифицираните проблеми бенефициентите и УО демонстрират добра комуникация и сътрудничество за оперативно решаване на възникнали проблеми и управление на риска от неизпълнение и загуба на средства по Програмата. Предприети са всички мерки, които са в правомощията на УО и бенефициентите, включително е са осъществени законодателни изменения с цел облекчаване на процедури, свързани с ЗУТ и ЗС. Вследствие на положените усилия Програмата завършва с отлично ниво на изпълнение.

В разширения доклад за оценка идентифицираните проблеми са разгледани в различните фази на проектния цикъл, както и по приоритетни оси и проекти.



V. ПРОУЧВАНИЯ НА СЛУЧАИ

Проучванията на случаи са един от методите за оценка на въздействието, чрез който е извършено детайлно проучване на 12 инвестиционни проекта по приоритетни оси 1, 2, 3 и 4 на ОПТ, от които 8 големи и 4 малки проекта. Бюджетът на големите проекти по ОПТ заема съществен дял в размера на извършените плащания по програмата, поради което техният задълбочен анализ е съществена част от оценката. Проектите бяха избрани по следните критерии:

- степен на завършеност
- период на експлоатация на обектите с налични исторически данни
- наличие на данни от основни параметри и/или индикатори във фазата на експлоатация, съпоставими с тези във фазата на изготвянето на проектите

В рамките на проучванията на случаи са разгледани трите фази на проектите – подготовка, изпълнение и експлоатация. Анализирани са проблемите в различните фази, изменения в обхвата и инвестиционните разходи, основни параметри на експлоатацията и ефектите от изпълнението спрямо прогнозираните резултати. Подробна информация за проучванията на случаи е включена в подробната версия на оценителния доклад.

Инвестиционни разходи

Общата тенденция за стойността на инвестиционните разходи за всички сектори е в посока намаление. Най-големи отклонения от прогнозираните стойности са отчетени в железопътния сектор, където са и най-големите промени в структурата на инвестиционните разходи. Сравнението на резултатите по проекти и сектори показва, че най-малки отклонения между прогнозираните и реализирания бюджет са отчетени при всички проекти за разширение на метрото. В пътният сектор отклонението при два от проектите е до 30%, но в проекта BG161PO004-2.0.01-0015 Западна дъга на СОП се наблюдават отклонения над 30% в отделните категории разходи. Причините за отклоненията в инвестиционните разходи са разгледани подробно в проучванията на случаи и включват обстоятелства като изключване на дейности от проектите поради общо забавяне на изпълнението, по-ниска стойност на сключените договори за строителство, непредвидени разходи за реализация на проектите и други.

Ефективност на проектите

По-голямата част от проектите са изпълнили заложените цели и проектни индикатори. Наблюдава се отпадане на дейности при три от проектите, като два от тях са фазирани за следващия програмен период, а един е изпълнен в пълен обхват с национални средства. Забавяния в изпълнението се наблюдават основно в железопътния сектор и някои пътни проекти, както и при проектите по ПО4. При проектите за разширение на метрото се наблюдава най-висока степен на комплексна ефективност – както по отношение на заложения обхват, така и по отношение на изпълнение в заложения график.



Добавена стойност на проектите

Реализираните ползи от проектите са оценени чрез ретроспективен анализ разходи-ползи във фазата на реализация и съпоставка на прогнозираните ползи. При повечето проекти се наблюдава висока степен на постигане на заложените икономически ползи /над 30 %/. Най-нисък е коефициентът на постигане на ползите при проектите в железопътния сектор и един от проектите за разширение на метрото, поради значително намален реализиран трафик/ в т.ч. превозени пътници и товари/ спрямо прогнозираните. Причините са свързани както с твърде оптимистична прогноза при разработването на АРП, така и с намаления обем на пътничкопотоците и товаропотоците в железопътния сектор вследствие от световната икономическа криза през 2008-2010 г. При пътните проекти се наблюдава висока степен на изпълнение на прогнозите за трафика, поради което и икономическите ползи, базирани в АРП на прогнозата за трафика, се считат за постигнати във висока степен.

В структурата за икономическите ползи най-висок дял при всички проекти има спестеното време /над 50% от всички ползи за всички проекти/, следвано от намалени оперативни разходи за превозните средства, повишена безопасност при пътуване, намалени въглеродни емисии и други екологични ползи. Степента на изпълнение на икономическите ползи е силно зависима и от изменението на цената на времето, което в АРП е обвързано с нарастването на БВП. Като цяло, в първоначалните АРП е залагана твърде оптимистична прогноза за ръста на БВП, респективно и ръста на цената на времето. Историческите данни показват по-нисък темп на ръста на БВП, поради което и реализираните ползи за спестяване на време с хоризонт до 2019 г. са по-ниски от прогнозираните.

При пътните проекти екологичните ползи имат нетно отрицателно въздействие в проектите, но са компенсирани от положителното въздействие на останалите икономически ползи.

Тенденцията прогнозираните за трафик и ползи в първоначалните АРП да е оптимистична е характерна за АРП на проектите в целия Европейски съюз, както е подчертано в Доклада за оценка на големи проекти, финансирани от ЕФРР и КФ в периода 2000-2013 г. ²⁴

Основни проблеми

Проучванията на случаи идентифицират основните проблеми във всички фази на проектния цикъл. Забавянията в подготовката и реализацията на проектите най-често се дължат на проблеми с проектирането, административни процедури и процедури за уреждане на собствеността, проблеми в прилагането на ЗОП, ЗУТ и ФИДИК, процедури с археологически обекти, обжалвания на процедури за обществени поръчки. Забавянията в подготовката и реализацията на мащабните инфраструктурни проекти

²⁴ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/reports/2018/ex-post-evaluation-of-major-projects-supported-by-the-european-regional-development-fund-erdf-and-cohesion-fund-between-2000-and-2013;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

са характерни не само за България, но и за целия Европейски съюз, както е отчетено в Последващата оценка на големи проекти, финансирани от ЕФРР и КФ през програмен период 2000-2013.

В някои случаи са наблюдавани затруднения за осигуряване на собствените средства за реализация на проектите, както и за покриване на финансовите корекции по договори с изпълнители, които също се явяват съществен проблем при реализацията.

Данните от периода на реализация на проектите показват съществени отклонения на реализирания трафик и пътничопоток спрямо прогнозирания, което рефлектира върху финансовата устойчивост и реализираните икономически ползи.

Основни препоръки

На база на натрупания опит и отчетни данни от експлоатацията на реализираните проекти, при подготовката на следващите проекти е препоръчително в АРП да се залагат стойности на пътничопотока и товаропотока, които могат реално да бъдат постигнати.

Препоръчително е УО съвместно с бенефициентите да идентифицират навременно източници на финансиране за собствените средства, в т.ч. ЕИБ и други международни финансови институции.

Повишаването на административния капацитет на бенефициентите за прилагане на ЗОП и ЗУТ е ключова предпоставка за успешно изпълнение и за превенция на финансови корекции във връзка с нарушения по проектите.

Препоръчително е в докладите за устойчивост на бъдещите проекти проектните показатели да се проследяват на годишна база /за календарна година/ данните, в т.ч. данните за трафика, пътничопотока и товаропотока, които са основен източник на данни за изготвяне на ретроспективни анализи разходи ползи в рамките на бъдещи оценки.

VI. ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ПРЕПОРЪКИ ОТ ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Основните заключения от оценката, по които са изведени конкретни препоръки са обобщени в *Таблица VI-1, с* посочване на отговорни структури и програмни периоди, за които се отнасят препоръките.



Таблица VI-1: Основни заключения и препоръки от оценката

Изводи/Заключения	ПРЕПОРЪКИ	ОТГОВОРНА СТРУКТУРА	ПРОГРАМЕН ПЕРИОД
Подобряване ефективността на програмата през следващите програмни периоди			
1. Програмата отчита много добри показатели за финансово и физическо изпълнение. Общият коефициент на финансово изпълнение е 98,6%, което до голяма степен се дължи на ефективната оценка на риска в хода на изпълнението и на приложената практика за наддоговаряне на ресурса на програмата. По-голямата част от индикаторите за продукт са изпълнени над 90%, като по-ниско от планираното изпълнение е отчетено за индикатора за резултат „стойност на спестено време“ по пътищата и железопътните линии. 2. Интервенциите по ОПТ имат съществена добавена стойност за постигане на основните цели на програмата. 3. Оценките за ефективността и анализът на въздействието върху макроикономическото развитие безспорно показват, че инфраструктурните проекти	1. Подходът за наддоговаряне на програмния ресурс се е доказал като добра практика, която повишава усвояемостта и допринася за постигането на програмните цели. Препоръчително е тази практика да се прилага в следващите програмни периоди(препоръката се отнася за извод 1).	Управляващ орган	2014-2020 2021-2027
	2. Практиката за наблюдение на договорената стойност на сключени договори за обществени поръчки е добър инструмент за наблюдение на риска, който е препоръчително да продължи да се прилага в следващите програмни периоди (препоръката се отнася за извод 6).	Бенефициенти	2014-2020 2021-2027
	3. Индикаторите за резултат и въздействие, които произтичат от индикатори, изследвани на ниво проект чрез АРП, е препоръчително да се актуализират в хода на изпълнението на програмата след наличие на одобрени прединвестиционни проучвания и АРП, които съдържат по-прецизни данни за трафика и други проектни показатели. Това се отнася особено за големите проекти, чието изпълнение е определящо за постигането на програмните индикатори (препоръката се отнася за извод 1)	Управляващ орган	2014-2020 2021-2027
	4. Препоръчително е методологията за оценка и приоритизиране на проекти да се прецизира по отношение на прилагането на критерия за проектна	Управляващ орган	2014-2020 2021-2027



Изводи/Заклучения	ПРЕПОРЪКИ	ОТГОВОРНА СТРУКТУРА	ПРОГРАМЕН ПЕРИОД
<p>имат съществена роля за подобряването на конкурентоспособността на българската икономика, а от там и за по-високия икономически растеж и подобряване на качеството на живот на населението в страната.</p> <p>4. Оценените положителни нетни ефекти по приоритетните оси включват принос към заетостта, растежа на БФП, износа и вноса на стоки и услуги, частното потребление и частните инвестиции.</p> <p>5. Анализът на ефикасността на направените инвестиции показва, че резултатите за продукт са постигнати със значително по-ниски средни разходи в сравнение с установените средни нива в ЕС.</p> <p>6. Измененията на програмата са ефективна мярка за преодоляване на забавянето в изпълнението, предприемане на корективни мерки по отношение на високорисковите проекти и предотвратяване на загуба на средства. Постоянното наблюдение на стойността на сключените договори за</p>	<p>зрялост и готовност и добавяне на оценка на риска като съществен елемент от предварителния подбор. Необходимо е да се приложат мерки за обективна оценка на проектната готовност, които могат да включват:</p> <ul style="list-style-type: none">- Контролни листове с конкретни индикатори за измерване на статуса на проектната готовност;- Прогнози за постигане на проектна готовност, в т.ч. оценка на риска (препоръката се отнася за изводи 6 и 7) <p>5. Препоръчително е оценката на риска да се продължи да бъде систематичен и постоянен процес. УО може да обмисли въвеждането на скала за оценка на риска, по която всеки проект да има текуща оценка на базата на регулярните доклади за мониторинг. (препоръката се отнася за изводи 1, 6 и 7)</p> <p>6. Препоръчително е УО съвместно с бенефициентите да идентифицират навременно източници на финансиране за собствените средства, в т.ч. ЕИБ и други международни финансови институции. (препоръката се отнася за извод 8)</p> <p>7. Повишаването на административния капацитет на бенефициентите за прилагане на ЗОП и ЗУТ е ключова предпоставка за успешно изпълнение и за превенция на финансови корекции във връзка с нарушения по проектите. (препоръката се отнася за извод 8)</p>	<p>Управляващ орган, бенефициенти</p> <p>Управляващ орган, бенефициенти</p> <p>Управляващ орган, бенефициенти</p>	<p>2014-2020 2021-2027</p> <p>2014-2020 2021-2027</p> <p>2014-2020, 2021-2027</p>



Изводи/Заключения	ПРЕПОРЪКИ	ОТГОВОРНА СТРУКТУРА	ПРОГРАМЕН ПЕРИОД
<p>обществени поръчки е добър инструмент за оценка на риска в хода на изпълнението, чрез който са идентифицирани рисковите проекти. Измененията съдържат мерки като:</p> <ul style="list-style-type: none">- Включване на нови и изключване на високорискови проекти от програмата, в т.ч. големи проекти и проекти, включени чрез подхода „обратно фазиране“;- Финансови преразпределения между приоритетните оси и приоритетните направления. <p>7. Програмата има спецификата да е силно зависима от мащабни проекти, които са предефинирани на етапа на първоначално планиране.</p> <p>8. Проучванията на случаи идентифицираха проблемни области като липса навременно осигуряване на собствено финансиране на бенефициентите и необходимост от непрекъснато повишаване на административния капацитет на бенефициентите в областта на ЗОП, ЗУТ и превенция на нарушения и финансови корекции по проектите.</p>			



Изводи/Заключения	ПРЕПОРЪКИ	ОТГОВОРНА СТРУКТУРА	ПРОГРАМЕН ПЕРИОД
Интегриране в на българската транспортна мрежа в европейската TEN-T мрежа			
9. За нуждите оценка за степента на интеграция към TEN-T, бе прието да се оценяват следните два показателя: постигане на физическа свързаност между националните транспортни мрежи и TEN-T в съседните държави и постигане на съответствие с техническите изисквания за съответния вид TEN-T за осигуряване на оперативна съвместимост.	8. За периода 2021 – 2027 г. се препоръчва да се ускори изпълнението на проектите в железопътния сектор по основната TEN-T мрежа с фокус за завършване на направлението сръбска граница – София – Пловдив, както и върху внедряването на ERTMS по останалите направления, което не е свързано с високи разходи. Предвид липсата на какъвто и да е напредък по привеждането на основната TEN-T по направлението на ОИС в Румъния, не се препоръчва предприемането на спешни дейности по линиите Видин – Мездра и София - Кулата.(препоръката се отнася за извод 9)	9.НКЖИ	9.2014-2020 2021-2027
10. Почти 2/3 от реализираните проекти по ОПТ са разположени по TEN-T мрежата. При голяма част от проектите в железопътния и пътния сектор е постигната висока степен на интеграция по отношение на техническите изисквания.	9. Препоръчва се да се потърсят подходящи методи за насърчаване изграждането на нови и/или реконструкцията на съществуващи сигурни и безопасни паркинги. (препоръката се отнася за извод 10)	АПИ	2014-2020 2021-2027
	10. Препоръчва се предприемането на мерки за осигуряване на адекватно финансиране за поддържане на изградената инфраструктура, за да не се декапитализират новоизградените или модернизирани железопътни и пътни участъци. (препоръката се отнася за извод 10)	НКЖИ, АПИ	2014-2020 2021-2027
	11. Поради ниската степен на интеграция към мрежата за жп-автомобилни терминали се препоръчва в програмен период 2021 – 2027 да се заложи изграждането на поне два жп-автомобилни терминала	НКЖИ	2021-2027



Изводи/Заключения	ПРЕПОРЪКИ	ОТГОВОРНА СТРУКТУРА	ПРОГРАМЕН ПЕРИОД
	по основната мрежа – в София и в Северна България (препоръката се отнася за извод 10)		
Достъпност на населените места			
11. Общото пространствено разпределение на помощта от ЕС в страната по ОПТ е концентрирано в <i>Транс-европейската транспортна мрежа</i> . Най-голям приток на средства е отбелязан в това отношение в Южна България. Малка подкрепа е оказана на Северна България, чрез реализираните обходи на Враца, Монтана и Габрово.	12. Препоръчително е да се подобри допълняемостта между инвестициите по ОПТ и ОПРР през следващите програмни периоди. Конкретни механизми могат да се разработят в рамките на принципите и критериите за избор на операции по двете програми. (препоръката се отнася за извод 11)	Управляващ орган на ОПТ, Управляващ орган на ОПРР, Централно координационно звено	2021-2027
Измерване на въздействието в дългосрочен план			
12. Ефективността на проектите в дългосрочен план се измерва чрез оценка на постигнатите икономически и екологични ползи, както и натовареността на транспортната инфраструктура и баланса между отделните видове транспорт. С най-висока ефективност и ефикасност са проектите, при които капацитетът е увеличен, но степента на натоварване е по-висока от първоначалната поради нарастването на трафика; такъв резултат е показател за много добра	13. Препоръчително е да се прилага единна методологична база за измерване на нетните икономически и екологични въздействия на проектите. Добра практика в това отношение са националните Указанията за изготвяне на АРП в транспортния сектор за програмнен период 2007-2013. Препоръчително е сходен документ да се разработи за следващите програмни периоди. (препоръката се отнася за извод 12) 14. За целите на последващата оценка и събиране на надеждни исторически данни от реализираните проекти, е препоръчително бенефициентите да предоставят изходни данни за съпоставка между	ЦКЗ Бенефициенти	2021-2027 2014-2020 2021-2027



Изводи/Заключения	Препоръки	Отговорна структура	Програмен период
<p>икономическа възвръщаемост на инвестираните средства и правилен подбор на проектите.</p> <p>За да се почувстват осезаемо ефектите от инвестициите в железопътната инфраструктура е необходимо да приключат строителните дейности по целите направления на транспортната мрежа, в т.ч. през програмните периоди 2014-2020.</p>	<p>планираните и прогнозираните параметри на проектите, в т.ч. оперативни приходи и разходи, реализиран трафик и др. Такива данни към момента се предоставят в докладите за устойчивост, но не за календарна година. Препоръчително е данните да се събират на годишна база /за календарна година/. (препоръката се отнася за извод 12)</p> <p>15. На база на натрупания опит и отчетни данни от експлоатацията реализираните проекти, при подготовката на следващите проекти е препоръчително в АРП да се залагат стойности на пътничкопотока и товаропотока, които могат реално да бъдат постигнати. (препоръката се отнася за извод 12)</p>	Бенефициенти	2014-2020 2021-2027



16. ЕКСПЕРТИ, УЧАСТВАЛИ В ИЗГОТВЯНЕТО НА ОЦЕНКАТА

Таблица 16-1: Екип

ИМЕ НА ЕКСПЕРТ	Позиция
Ралица Ганева	Ключов експерт Ръководител на екипа
Даниел Богданов	Ключов експерт Експерт по мониторинг
Юлия Спиридонова	Ключов експерт Експерт по оценка (методолог)
Теодора Павлова	Ключов експерт Финансови и икономически анализи и оценки
Кристина Цветанска	Ключов експерт Управление на инвестиционни проекти
Велина Савчева	Неключов експерт Анализатор
Силвия Тодорова	Неключов експерт Анализатор
Десислава Аспарухова	Неключов експерт Анализатор
Розалия Кирилова	Неключов експерт Анализатор

17. ПРИЛОЖЕНИЯ

- 17.1. ПРИЛОЖЕНИЕ №1: ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ
- 17.2. ПРИЛОЖЕНИЕ №2: СПИСЪК С ПРОВЕДЕНИ ИНТЕРВЮТА
- 17.3. ПРИЛОЖЕНИЕ №3: РАЗШИРЕН ДОКЛАД
- 17.4. ПРИЛОЖЕНИЕ №4: ПРОУЧВАНИЯ НА СЛУЧАИ
- 17.5. ПРИЛОЖЕНИЕ №5: РЕЗУЛТАТИ ОТ АНКЕТНО ПРОУЧВАНЕ



ПРИЛОЖЕНИЕ №1: ИЗТОЧНИЦИ НА ИНФОРМАЦИЯ

Таблица 17.5-1 Източници на информация

Програмни документи
<ol style="list-style-type: none">1. Текст на ОПТ и измененията ѝ2. Годишни доклади и Окончателен доклад за изпълнението на ОПТ3. Модел за мониторинг на индикаторите на ОПТ;4. Протоколи и материали от заседания на КН5. Проектна документация на инвестиционните проекти: формуляри за кандидатстване, анализи разходи-ползи, доклади по ОВОС, окончателни доклади, доклади за устойчивост6. Оценки на ОПТ:<ol style="list-style-type: none">6.1. Предварителна оценка6.2. Екологична оценка6.3. Междинна оценка на напредъка и цялостното изпълнение на Програмата, 20116.4. Оценка на интегрирането на хоризонталните принципи в управлението, мониторинга и изпълнението на ОПТ, 20126.5. Оценка на системата за наблюдение на ОПТ, 20117. Доклади от одитни мисии на Европейската комисия/ Европейска сметна палата8. Генерален план за мониторинг на околната среда за ОПТ и Общ генерален план за транспорта, 20129. Доклади по наблюдението и контрола на въздействието върху околната среда при прилагането на ОПТ и Общ генерален план за транспорта10. ГИС на ОПТ 2007-2013 г;
Стратегически документи
<ol style="list-style-type: none">11. Националната стратегическа референтна рамка12. Национален план за развитие на Република България 2007-201313. Бяла книга: "Европейска транспортна политика до 2010 г. – време за решение"14. Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 201515. Национална стратегия за интегрирано развитие на инфраструктурата на Република България за периода 2006-201516. Общ генерален план за транспорта, 201017. Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.18. Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г. /2017/19. Програма за опазване на околната среда на Столична община, 2018 – 202720. Референтен документ за железопътната мрежа 2019-2020 г.21. Стратегически анализ на Република България за 2012 г.;22. Европейско споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози и свързаните с тях съоръжения (AGTC);23. Споразумение за изграждане на висококачествена и високоскоростна железопътна мрежа в югоизточна Европа, утвърдено с Решение № 218 от 2 април 2009 г. на Министерския съвет;24. Мобилна София 2035, План за устойчива градска мобилност
Други
<ol style="list-style-type: none">25. Информационна система за управление и наблюдение – ИСУН26. Доклад на МФ - Фондовете на ЕС - оценка на макроикономическите ефекти на ОПТ в периода 2007- 201827. Информация данни за ПТП от АПИ, МВР и ДАПБ28. Национален статистически институт29. Евростат



30. Модел за оценка на макроикономическото въздействие на фондовете от ЕС Сибила 2.0;
31. Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007-2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF), 2016
32. Министерски съвет (2012). Стратегически анализ на Република България за 2012 г.
33. Министерски съвет (2015). Нетно въздействие на политиките, финансирани от европейските фондове.
34. Министерство на финансите (2016). Фондовете на ЕС в България: Оценка на макроикономическите ефекти от изпълнението на програмите, съфинансирани със средства от ЕС.
35. Доклад за Инвентаризация на емисиите на CO₂, CH₄, N₂O, измерени в CO₂ еквивалент, отделени в атмосферата в резултат от потреблението на енергия и други източници на емисии на територията на Столична община /2017/
36. Национални указания за изготвяне на анализи разходи-ползи в транспортния сектор за периода 2007-2013
37. Доклад за социално-икономическо развитие на България за периода 2007-2017 г, източник: www.eufunds.bg
38. Доклад за състоянието на безопасността на движението по пътищата на република България, 2020
39. Доклад за основната пътна мрежа на ЕС, Европейска сметна палата, 2020
40. Данни за реализирания трафик по изградената пътна инфраструктура от автоматичните преброителни пунктове, публикувани на официалния сайт на АПИ за 2017, 2018 и 2019 г.
41. Данни за реализирания трафик по изградената инфраструктура от Метрополитен ЕАД и НКЖИ за 2017, 2018 и 2019 г.
42. Социално-икономическо развитие на България 2007-2017;
43. Директива 1999/62/ЕО;
44. Директива 2004/52/ЕО;
45. Assessment of unit costs (standard prices) of rail projects (CAPital EXpenditure). Final report - contract No 2017CE16BAT002. PwC.;
46. Road infrastructure cost and revenue in Europe. Produced within the study Internalisation Measures and Policies for all external cost of Transport (IMPACT). CE Delft;
47. European Court of Auditors (2013). Are EU Cohesion policy funds well spent on roads? Special report No 5. Luxembourg;
48. Нетно въздействие на политиките, финансирани от европейските фондове;
49. Фондовете на ЕС в България: Оценка на макроикономическите ефекти от изпълнението на програмите, съфинансирани със средства от ЕС;
50. EU Transport Scoreboard, ЕС ;
51. Fact Sheet EU Transport Scoreboard, ЕС.
52. Последваща оценка на големи проекти, финансирани от ЕФРР и КФ през програмен период 2000-2013 - Ex post evaluation of major projects supported by the European Regional Development Fund (ERDF) and Cohesion Fund between 2000 and 2013,
53. Последваща оценка на програмите, финансирани с КФ и ЕФРР за програмен период 2007-2013 Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007-2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРИЛОЖЕНИЕ №2: СПИСЪК С ПРОВЕДЕНИ ИНТЕРВЮТА

Таблица 17.5-2 Проведени интервюта

ДАТА НА ПРОВЕЖДАНЕ	РЕСПОНДЕНТ
20.08.2020	Управляващ орган
18.08.2020 г.	Изпълнителна агенция "Проучване и поддържане на р. Дунав"
19.08.2020 г.	Изпълнителна агенция "Морска администрация"
20.08.2020 г.	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
20.08.2020 г.	Държавно предприятие "Национална компания железопътна инфраструктура"
21.08.2020 г.	Агенция "Пътна инфраструктура"
05.09.2020 г.	Метрополитен ЕАД