



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

РЕЗЮМЕ

ОЦЕНИТЕЛЕН ДОКЛАД НА ТЕМА:

„ОЦЕНКА НА НАПРЕДЪКА ПО ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 Г. И ПРИНОС КЪМ СТРАТЕГИЯТА НА ЕС“.

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



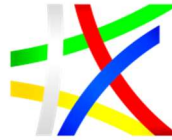
ВЪВЕДЕНИЕ

Оперативната програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТИ) търси приемственост на вече постигнатото по ОПТ и устойчивост в средносрочен и в дългосрочен план. Програмата се фокусира върху няколко стратегически приоритета за балансиран икономически растеж и предвижда модернизацията и доизграждането на направления, които са в напреднала степен на изпълнение. Логична последователност са и инвестициите във внедряване на интелигентни системи за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта. В продължение на предходния програмен период и през този период бенефициентите са предварително определени, а индикативният списък с инфраструктурни проекти е предварително приоритизиран. Приоритетните оси на Програмата са както следва:

Таблица 0-1 Приоритетни оси по ОПТИ

ПРИОРИТЕТНА ОС	Цел	БЕНЕФИЦИЕНТ
„Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“	Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа	ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“
„Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“. Бенефициент е Агенция „Пътна инфраструктура“	Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа	Агенция „Пътна инфраструктура“.
„Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	Да се увеличи използването на метро и потенциалът за използването на интермодален транспорт по коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас“	Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и „Метрополитен“ ЕАД.
„Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи и подобряване на управлението на железопътната мрежа.	Изпълнителна агенция „Поддържане и проучване на река Дунав“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Агенция „Пътна инфраструктура“ и Национална компания „Железопътна инфраструктура“.
Техническа помощ	Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и изпълнение на ОПТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа.	УО на ОПТИ и бенефициентите на оперативната програма.

Източник на информация: ОПТИ, всички одобрени версии до датата на оценката



Настоящият доклад представя извършената оценка на напредъка на ОПТТИ 2014-2020 г. в изпълнение на договор №Д-4/06.02.2020 г. и в съответствие с разпоредбата на чл. 56 от Регламент (ЕС) № 1303/2013, според която по време на програмния период УО извършва оценки, включително оценки на ефективността, ефикасността и въздействието на програмата на базата на разработен План за оценка.

Извършената от Оценителя оценка на напредъка на Програмата предоставя структурирана информация по оценяваните теми, като търси промените, свързани с физическото и финансовото изпълнение на Програмата, постигнатите резултати, ефективност и ефикасност, идентифицираните проблеми и фактори за въздействие.

На база на анализирания информация и осъществени оценки по тематични области са дефинирани препоръки за подобряване на качеството, ефективността и съгласуваността на програмирането и управлението, както на ниво оперативна програма, така и на стратегическо ниво.

По този начин оценката цели да подкрепи заинтересованите страни при вземането на решения, при оформянето на техните стратегии и предоставя оценка какво е постигнато с помощта на ЕСИФ.

РЕЗЮМЕ

Настоящият доклад представлява обобщение на резултатите от изготвената оценка на напредъка на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ), извършена в рамките на договор „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“ между Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) и ДЗЗД „Европейски оценки“.

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

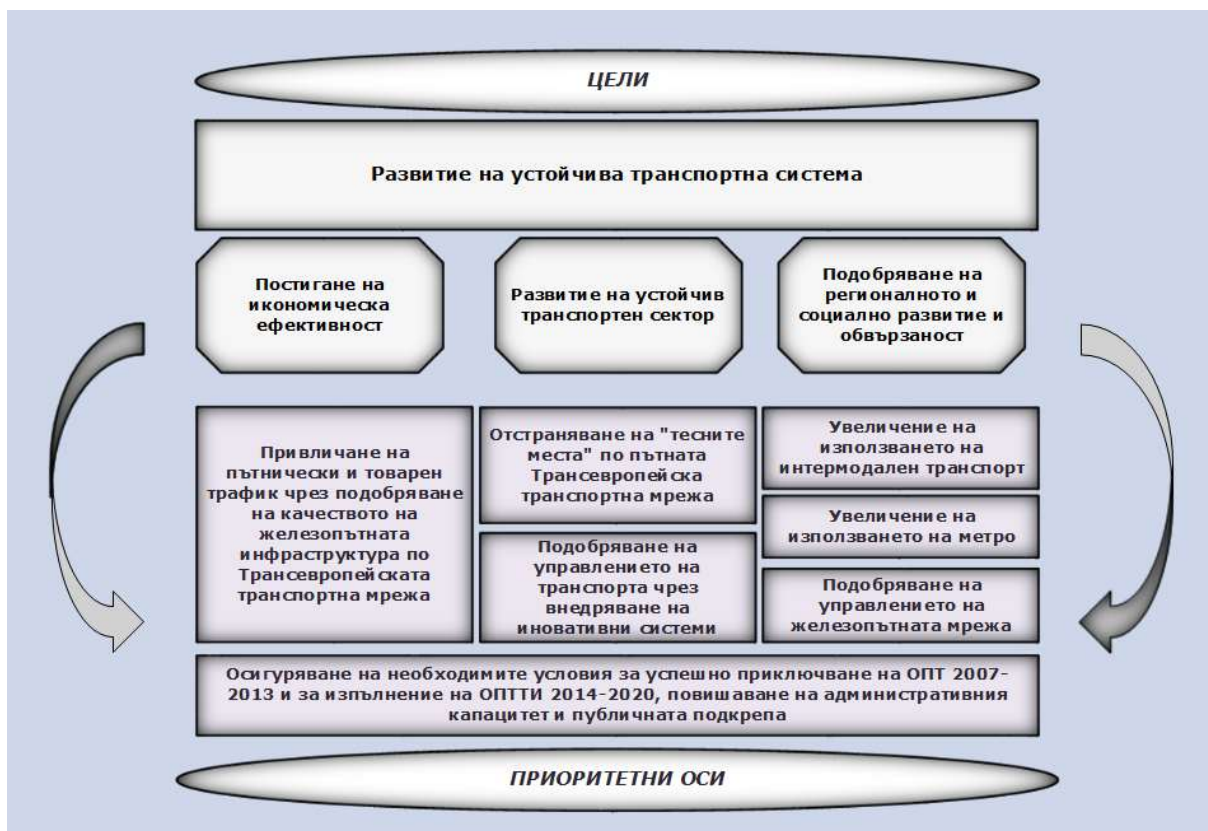
1. *На какъв етап е финансовото изпълнение спрямо целите на ниво ОП и приоритетни оси? Има ли съществено забавяне в процеса на усвояване на средствата?*
2. *Какви пречки и проблеми при усвояването на средствата се идентифицират?*
3. *Каква е степента на физическо изпълнение спрямо индикаторите за продукт и резултат на ниво приоритетни оси?*
4. *Кои са факторите, които оказват влияние върху напредъка?*
5. *Какъв е напредъкът при постигане на етапните цели за 2018 г. по отношение на индикаторите за продукт в рамката за изпълнение на приоритетните оси?*
6. *Каква е прогнозата за постигане на заложените в рамката за изпълнение на приоритетните оси крайни цели за индикаторите към края на 2023 г.?*
7. *Какъв е приносът на ОПТТИ към Стратегията на ЕС за постигане на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж?*



8. Какъв е приносът на програмата спрямо националните стратегически документи?

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020 г.

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. (ОПТТИ) е наследник на Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. Бюджетът на програмата е най-големият сред всички осем оперативни програми на Република България през втория програмен период за страната и възлиза на 3 691 799 790.72 лв. (15% от всички средства по линия на европейските фондове в страната).



Програмата се фокусира върху няколко стратегически приоритета за балансиран икономически растеж и предвижда модернизацията и доизграждането на направления в транспортния сектор, които са в напреднала степен на изпълнение. Логично допълнение към тези приоритети са и заложените инвестиции във внедряване на интелигентни системи за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта. В продължение на възприетата практика през предходния програмен период, бенефициентите по програмата са предварително определени, а индикативният списък с инфраструктурни проекти е предварително приоритизиран.

Приоритетните оси на ОПТТИ са, както следва:

ПРИОРИТЕТНА ОС	Цел	БЕНЕФИЦИЕНТ
----------------	-----	-------------



ПО1 - „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“	Привличане на пътнически и товарен трафик чрез подобряване на качеството на железопътната инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа	ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“
ПО2 - „Развитие на пътната инфраструктура по „основната“ и „разширената“ Трансевропейска транспортна мрежа“.	Отстраняване на „тесните места“ по пътната Трансевропейска транспортна мрежа	Агенция „Пътна инфраструктура“.
ПО3 - „Подобряване на интермодалността при превода на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт“	Да се увеличи използването на метро и потенциалът за използването на интермодален транспорт по коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, участък София-Пловдив-Бургас“	Национална компания „Железопътна инфраструктура“ и „Метрополитен“ ЕАД.
ПО4 - „Иновации в управлението и услугите - внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта“	Подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновативни системи и подобряване на управлението на железопътната мрежа.	Изпълнителна агенция „Поддържане и проучване на река Дунав“, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, Агенция „Пътна инфраструктура“ и Национална компания „Железопътна инфраструктура“.
ПО5 - Техническа помощ	Осигуряване на необходимите условия за успешно приключване на ОПТ 2007-2013 и изпълнение на ОПТТИ 2014-2020, повишаване на административния капацитет и публичната подкрепа.	УО на ОПТТИ и бенефициентите на оперативната програма.

МЕТОДОЛОГИЯ НА ОЦЕНКАТА

Обхватът на анализа е базиран на изискванията и оценителните въпроси, формуирани от УО на ОПТТИ. Използваните подходи са съобразени с установените добри практики в ЕС, за да се гарантира прецизността, съответствието, прозрачността, независимостта и надеждността на резултатите от оценката. Сред основните използвани методи са **количествено проучване сред заинтересованите страни, дълбочинни интервюта и фокус групи, статистически и иконометричен анализ, финансово прогнозиране и др.** Оценката е изготвена на базата на следната логическа последователност:



ОСНОВНИ КОНСТАТАЦИИ ОТ ОТГОВОРИТЕ НА ОЦЕНИТЕЛНИТЕ ВЪПРОСИ

На какъв етап е финансовото изпълнение спрямо целите на ниво ОП и приоритетни оси? Има ли съществено забавяне в процеса на усвояване на средствата?



Към края на 2019 г. са **договорени 83.32%, верифицирани са 39.96%** и са **сертифицирани 29.96%** от бюджета на програмата. Общият брой на подкрепените проекти е **56**, от които 7 проекта са на стойност над 50 млн. евро и се категоризират като **големи** по смисъла на Регламент (ЕО) № 1083/2006.

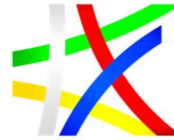
Оценката е изготвена към края на 2019 г., която година е предпоследна за договаряне на средствата. Бюджетът на програмата е разпределен по години във финансовия план на ОПТТИ, като годишното разпределение е относително равномерно. Предвид това, че програмния период е 7 години, би следвало на бтата година (2019 г.) договарянето на средствата да е поне 6/7 или малко над 85%. Поради това, може да бъде направено заключение, че нивото на договаряне на средствата е относително добро, което в голяма степен се дължи на наддоговорения бюджет по ПО1 (103.52%) и на високата степен на договаряне по ПО3 (98.17%). По останалите оси степента на договаряне е под 63%, което показва различна степен на договаряне на ресурса по отделните оси.

Изпълнението на инвестиционните проекти е около 3 години, поради което усвояването на договорения бюджет трябва да следва договарянето с 3 години или към края на 2019 година би следвало поне 3/7 или 43% от средствата по ОПТТИ да са реално усвоени. Размерът на верифицираните средства обаче показва изоставане, като единствено по ПО3 верифицираните разходи са с висок процент – общо 84.62% спрямо ресурса на оста. При другите две приоритетни оси с важен принос за програмата, ПО1 и ПО2, нивото на верифициране на разходите спрямо бюджета на оста е ниско (18.64% по ПО1 и 35.43% по ПО2). Ако сравним със степента на изпълнение на Оперативна програма Транспорт 2007-2013 г. за съответната година (2012г.) ще се види, че от общ по ОПТ бюджет в размер на 2 003 481 166 евро, верифицираните разходи към края на 2012 г. са в размер на 898 7742 158,09 евро или 44.86% от общия бюджет на програмата, а сертифицирани разходи – 869 813 905,72 или 43.42%¹. Тези данни още веднъж показват, че изпълнението на настоящата програма изостава. Близо 50% от финансовото изпълнение на ОПТТИ се дължи на проектите за изграждане на метрото в София. Нито един от големите проекти по програмата не е приключил изцяло, поради което приключилите към 31.12.2019 г. проекти допринасят несъществено за изпълнение на финансовите цели на програмата. 98% ресурса е съсредоточен в проекти, които все още са в етап на изпълнение.



Ангажиментите по финансовия план на ОПТТИ са такива, че годишният ресурс трябва да се изразходва най-късно до три години след съответната бюджетна година (правилото N+3), като съгласно механизма за изчисляване на годишните

¹ Оперативна програма транспорт 2007-2013 г., Годишен доклад за 2012 г.



ангажименти, същите не са равномерно разпределени за всички години, а нарастват рязко в края на периода. Ако част от задължителния за изразходване ресурс не се плати в този период (до N+3), то с тази сума се намалява общия ресурс на програмата. Въпреки, че към края на 2019 г. изпълнението по правилото N+3 е в размер на 112%, от данните за 2019 г. е видно, че нивото на разплащане на средствата по програмата през тази години е по-ниско в сравнение с предходните години. Затова, за да не се стигне до загуба на средства по програмата вследствие неизпълнение на ангажиментите по финансовия план, е необходимо сериозно да бъде увеличен темпът на изплащане на безвъзмездната помощ по проектите през следващите години (2020-2023 г.).

Какви пречки и проблеми при усвояването на средствата се идентифицират?

Резултатите от анализа на финансовия и физическия напредък по приоритетните оси на програмата показват съществено забавяне на изпълнението на проектите по приоритетни оси 1, 2 и 4 от програмата, като към края на 2019 г. нито един от големите проекти по програмата не е приключил изцяло. **Близо 99% от бюджета по ПО1** е съсредоточен в два основни проекта, единият от които е с висока степен на риск от неизпълнение, което определя ПО1 като най-критична за финансовото изпълнение на програмата. **В рамките на ПО2**, където е другият голям проект за изграждане на АМ Струма, също се наблюдават сериозни проблеми, свързани с оттеглянето от програмата на Лот 3.2, участък „Крупник – Кресна“.

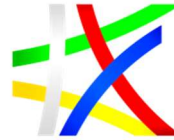
Съществуват редица нерешени проблеми от предходния програмен период, свързани с продължителни обжалвания на тръжните процедури, сложни съгласувателни и отчуждителни процедури, които водят до сериозни забавяния в изпълнението на проектите (при някои проекти с години) и поставят под риск постигането на целите на програмата.

Анализът показва, че голяма част от включените в ОПТТИ проекти са с ниска степен на проектна готовност. Това води до сериозни забавяния и създава риск от неизпълнение на проектите до крайния срок, в който може да се отчитат разходите по тях (31.12.2023 г.).

Финансови корекции са наложени по всички изследвани приоритетни оси (1-4), като общата им стойност възлиза на 72 458 339.18 лв., което представлява около 2% от БФП по програмата. Основна причина за налагането на финансовите корекции е нарушаване на Закона за обществени поръчки при избора на изпълнители по проектите.

Проблемите с най-голяма тежест, идентифицирани в рамките на анализа, са свързани с продължителността и обжалването на процедурите за избор на изпълнители, както и продължителността на отчуждителните процедури. Това са и проблемите, водещи в най-голяма степен до забавяне в изпълнението на проектите. Повечето от причините, водещи до тези проблеми, са извън правомощията на бенефициентите и УО, което налага адресирането им към други институции.

За голяма част от проблемите УО и бенефициентите са предприели корективни мерки, които показват определена степен на ефективност и се очаква през следващия програмен период да доведат до разрешаване или смекчаване на част от проблемите.



Каква е степента на физическо изпълнение спрямо индикаторите за продукт и резултат на ниво приоритетни оси?

Степента на физическото изпълнение е измерено спрямо зададените в програмата показатели за напредък и за резултат, чиито постигнати стойности към края на 2019 г. са разгледани и анализирани по всички приоритетни оси на ОПТТИ. Анализът показва, че от 12 показатели за напредък, само по два от тях са постигнати целевите стойности, един е с малко над 50% изпълнение, останалите са под 33% изпълнение като по 5 от показателите изпълнението към 31.12.2019 г. е 0%. Основна причина за непостигане на показателите е забавянето в изпълнението на проектите, което в много случаи е близо или над 1 година.

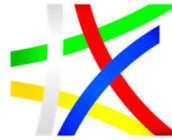
Сроковете за изпълнение на част от проектите (по ПО1, ПО2 и ПО4), които допринасят за постигане на стойностите на показателите по приоритетните оси, са през 2023 г., т.е. близки до края на програмния период. Това поставя под риск постигането на крайните цели на показателите както за напредък, така и за резултат по всяка от тези оси.

За постигането на част от показателите (по ПО2 и ПО4) към края на 2019 година няма одобрени проекти и затова тяхната степен на изпълнение е 0%.

По отношение на постигнатите стойности на показателите за резултат анализът показва, че техните стойности ще представят ефектите от финансираните проекти при приключване на проектите и програмата, т.е. след 2023 г. Поради това и тъй като голяма част от проектите, които допринасят към показателите за резултат към 31.12.2019 г. не са приключили, стойностите на тези показатели към 31.12.2019 г. все още не могат да дадат ясна представа за реалните ефекти от проектите.

Извън анализа на степента на изпълнение на показателите за напредък и за резултат, в оценката е направен и детайлен анализ на физическия напредък на всички одобрени проекти. Въз основа на него са изведени две групи от значими за темпа на изпълнение на програмата проекти. Тези две групи проекти са представени в таблицата по-долу.

ПРОЕКТИ С ВИСОКА СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ (НАД 70%)	ПРОЕКТИ С НИСКА СТЕПЕН НА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ПОД 30%)
<ul style="list-style-type: none">- Тягови подстанции Бургас, Карнобат и Ямбол- Четири броя пътни надлези- Западна дъга на СОП- Метро, Линия 3, етап I- Разширение на Линия 2 на Метро- Метро, Линия 3, етап II- Системи за навигация по р. Дунав 2- Управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS)- Превенция на риска на морските пристанища (RPSSP)	<ul style="list-style-type: none">- Жп линия Пловдив – Бургас- Жп линия Елин Пелин – Костенец- Всички гарови комплекси- ИТС АМ Тракия- Модернизация на корабоплавателния път на река Дунав- Система за управление на влаковата работа в ДП НКЖИ
ОБЩ БЮДЖЕТ 470 МЛН.ЕВРО	ОБЩ БЮДЖЕТ 663 МЛН.ЕВРО



Първата група проекти е съставена от проектите с добро изпълнение (над 70% физическо изпълнение), а във втората попадат проектите, чието изпълнение е под 30%. Оценката показва, че общата стойност на „рисквите“ проекти е по-голяма от общата стойност на тези, които са с висока степен на изпълнение. С оглед осигуряване на добро ниво на изпълнение на програмата в края на периода, по част от гореописаните рискови проекти УО и бенефициентите през 2020 г. предприемат стъпки за тяхното разделяне и фазиране, както и за осигуряване на допълнителни/алтернативни проекти.

Кои са факторите, които оказват влияние върху напредъка?

Факторите, които оказват влияние върху напредъка са многобройни и разнородни, като те са оценени по следните критерии: **важност и честота на проявление** (отчитайки въздействието върху физическия и финансов напредък по изпълнение на програмата и постигането на целите на програмата и въздействието върху усвояемостта) и **изпълнимост** - възможността за прилагане на реалистични коригиращи/превантивни действия с цел минимизиране на негативния ефект.

Като най-приоритетни могат да бъдат посочени следните:

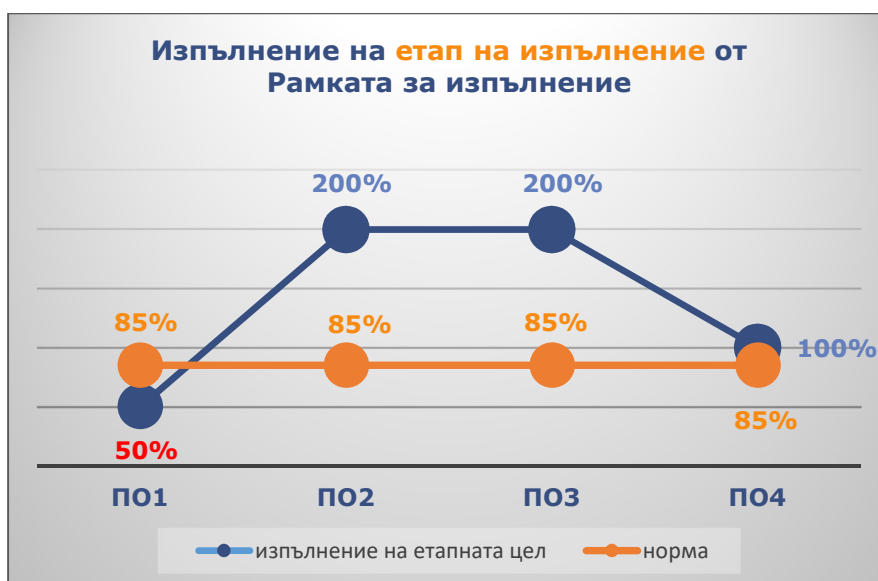
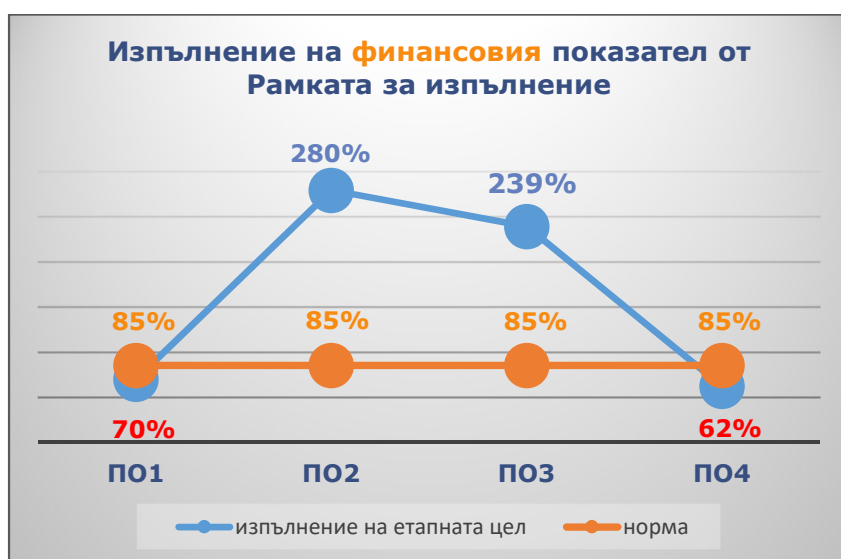
- Закъснения и пропуски при подготовката и началните етапи от изпълнението на проектите
- Нереалистично планиране на времевата рамка за изпълнение на проектите и предвидените по тях дейности
- Закъснения при подготовката и стартирането на тръжните процедури
- Обжалване на тръжната документация
- Обжалване на решението за избор на изпълнител
- Забавяния и проблеми с прилагане на процедури по Закона за устройство на територията – Подробни устройствени планове, оценка на съответствието, издаване на разрешения за строеж
- Недобра координация между различните институции, имащи отношение към одобрението на техническата документация към проекта
- Забавяне на строителството
- Възникване на непредвидени обстоятелства, вкл. неочаквани находки на археологически обекти/артефакти във фазата на строителство, които водят до спиране и забава на строителството и евентуално повишение на стойността на обектите
- Възникване на непредвидени разходи, надвишаващи заложените стойности в проектните предложения
- Липса на практика от страна на бенефициентите за стартиране и финансиране на дейности по изпълнение на проектите преди сключване на договори за БФП, за да се избегнат евентуални сериозни забавяния в цялостното изпълнение на проектите
- Необходимост от изготвяне на пълен ОВОС, обжалване на влязло в сила решение по ОВОС или промяна на извършен ОВОС
- Недостатъчна прогнозна стойност на поръчките, вкл. неактуални цени към момента на търгуване
- Трудности при подготовката на техническите спецификации
- Недостатъчен административен капацитет на част от бенефициентите



Какъв е напредъкът при постигане на етапните цели за 2018 г. по отношение на индикаторите за продукт в рамката за изпълнение на приоритетните оси?

Етапните цели на дадена приоритетна ос се приемат за изпълнени, ако всички показатели (индикатори) по всяка от осите са достигнали най-малко **85%** от стойността на етапните им (към края на 2018 г.) цели, които са предварително определени при одобрението на програмата.

По ОПТТИ за всяка от осите е определено да има два индикатора: „финансов показател“ и „етап на изпълнение“. Тяхното постижение **към края на 2018 г.** по приоритетни оси е показано на следващите две фигури.



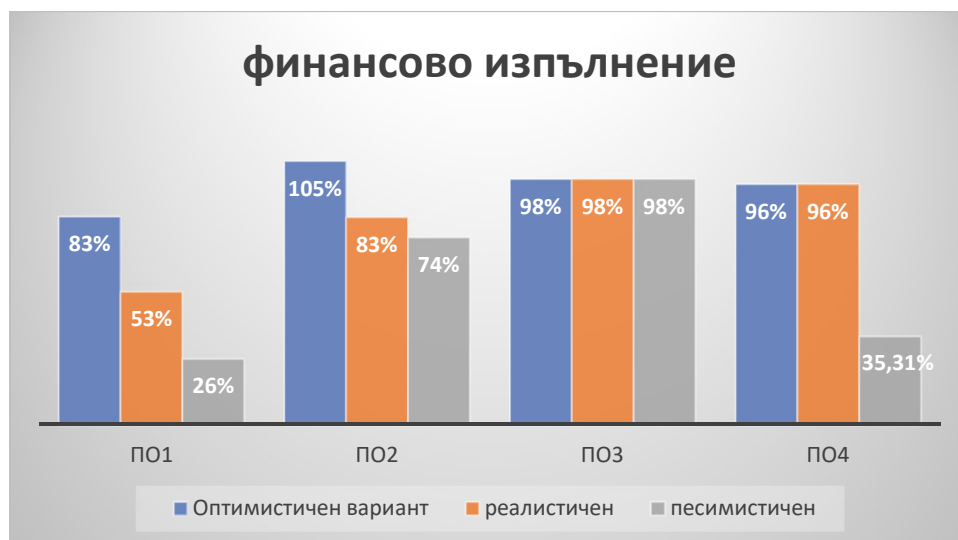
Генералният извод при прегледа на изпълнението на етапните цели по ОПТТИ е, че по две от осите (ПО1 и ПО4) целите (85%) не са постигнати, поради което УО е

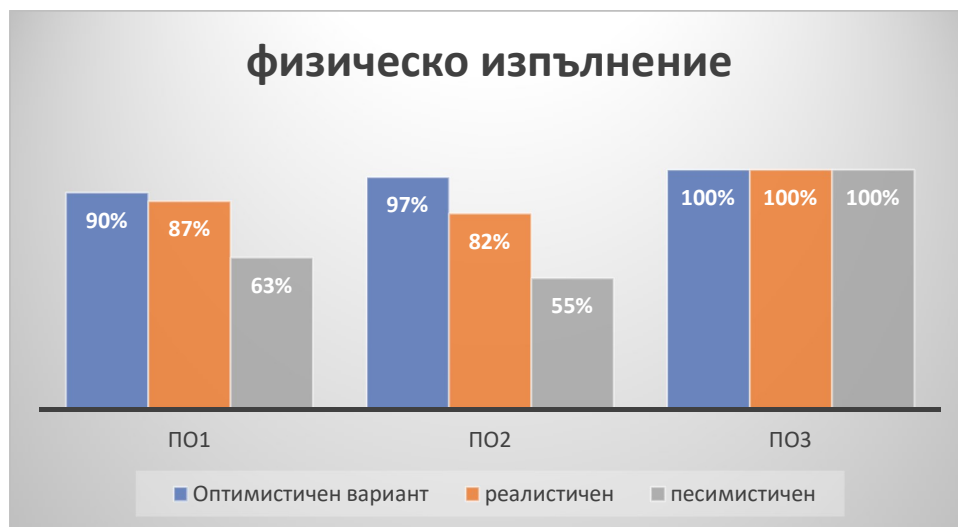


предприел регламентираните действия за прехвърляне на финансовия резерв от тях към другите две приоритетни оси по програмата. Вследствие на това, програмата е изменена и през 2019 г. е одобрена версия 4.0 на ОПТТИ с променени размери на финансовите средства по отделните приоритетни оси.

Каква е прогнозата за постигане на заложените в рамката за изпълнение на приоритетните оси крайни цели за индикаторите към края на 2023 г.?

Въз основа на анализа за степента на изпълнение на одобрените проекти, рисковете пред тях и предложени от бенефициентите допълнителни проекти за оставащия ресурс от програмата, е изготвена прогноза за постигането на индикаторите по програмата **в края на 2023 г.** Разгледани са до три сценария/варианта за изпълнение на всяка от осите, като резултатите са представени на фигурите по-долу. За ПО4 не е предварително определен индикатор за отчитане на физическото изпълнение на програмата, цялата ПО5 също не се отчита, поради което прогнозата за финансовото изпълнение е направена за ПО1-ПО4, а за физическо изпълнение само за първите 3 приоритетни оси.

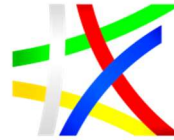




Съгласно правилата на ЕС „много добро“ изпълнение е определено това, при което показателите са достигнали минимум 85%. При изпълнение под 65% на показателите, се счита, че приоритетната ос и съответно програмата не постига целите си. Този риск съществува по 1, 2 и 4-та оси, което сигнализира за наличие на опасност не само от неуспорване на значителна част от ресурса на програмата, но и от налагане на санкция (финансова корекция) от страна на ЕС впоследствие. За да не бъде допусната подобна ситуация, както и за да бъде гарантирано балансираното разпределение на финансовия ресурс по програмата между различните видове транспорт, са предвидени допълнителни проекти, които да бъдат одобрени и изпълнени до края на 2023 г.

Физическото изпълнение отразява дължината на реконструирани/модернизирани ж.п. линии за ПО1, дължината на изградени нови пътища за ПО2 и дължината на нови метро линии за ПО2. Съществува разлика между степента на финансово и физическо изпълнение на проектите от ПО 1 при два от сценариите – реалистичен и песимистичен и на проектите по ПО2, песимистичен сценарий. Причината за това е, че при прогнозирането, в тези сценарии са взети предвид тези фази от проектите, които е сигурно, че ще бъдат изпълнени до края на 2023 година, като при тях по ПО1 цената на километър е доста по-ниска в сравнение с оставащите за изпълнение след 2023 г. фази/отсечки и затова ще се изразходи по-малко финансов ресурс, но ще се постигне по-голям процент на физическо изпълнение. Обратна е ситуацията с ПО2, където цената на сигурните за изпълнение проекти (Лот 3.1., 3.3. и тунел Железница от АМ Струма) е по-висока от тази, които са предвидени, но не са сигурни, че ще се изпълнят до края на 2023 г. (части от пътя София- Калотина).

За прецизна и актуална прогноза е необходимо извършване на оценка на степента на готовност на тези алтернативи и вземане на решение дали и кои от включените в тези проекти дейности да бъдат финансирани с ресурса на ОПТИ. В допълнение е необходим детайлен анализ на състоянието на всички проекти, включващ оценка на рисковете, които биха довели до забавяне. На тази база следва да бъдат определени дейностите, които могат да бъдат изпълнени успешно в настоящия програмен период и тези, които следва да бъдат разделени на части и оформени като бъдещи проекти по ПТС.



За да се намали рискът от неизпълнение на крайната цел на финансовия показател, е нужно да се извърши и т.нар. „наддоговаряне“, т.е. да бъдат одобрени проекти с безвъзмездна помощ надхвърляща бюджета на осите. Така, при евентуално неизпълнение на част от проектите, ще бъде редуцирана възможността от неусвояване на бюджета на програмата. Процентът на наддоговаряне следва да съответства на установения процент на спестяване. Съгласно изготвената оценка на въздействие на ОПТ 2007-2013 г. процентът на спестяване е на стойност над 25% за проектите от ж.п. транспорта и около 20% за пътните проекти.

Какъв е приносът на ОПТТИ към Стратегията на ЕС за постигане на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж?

Инфраструктурните инвестиции имат решаващ принос в създаването на заетост и постигането на по-висок икономически растеж в краткосрочен и дългосрочен план. Тези инвестиции са с особено голямо значение в периоди на икономическа криза, което беше наблюдавано както през 2009-2011 г., така и през 2020 г. С оглед на очакванията за продължително икономическо забавяне през следващите няколко години, инфраструктурните проекти ще продължават да имат ключова роля за социално-икономическото развитие на страната.

ОПТТИ има осезаем ефект върху реалния БВП, пазара на труда, текущата сметка и др. Въпреки че инфраструктурните проекти изискват съществено финансиране с национални средства, програмата има положително въздействие върху бюджетния баланс. Краткосрочните положителни ефекти се наблюдават най-вече върху сектор „Строителство“ и „Транспорт“, а дългосрочните ефекти са свързани с подобряване на конкурентоспособността на местно, регионално и национално ниво.

Какъв е приносът на програмата спрямо националните стратегически документи?

ОПТТИ допринася за постигането на целите на ключови стратегически документи на Република България като:

- Националната програма за реформи
- Споразумението за партньорство 2014-2020 г.
- Национална програма за развитие: България 2020
- Стратегия за развитието на транспортната система на Република България до 2020 г.
- Общ генерален план за транспорта (ОГПТ)

Въпреки че като цяло програмата води до значителни подобрения в транспортната инфраструктура и качеството на транспортните услуги, България изостава значително от останалите държави членки на ЕС в тази област. Това предполага реализиране на по-интензивни, по-ефективни и по-ефикасни инвестиции в транспорт и транспортна инфраструктура.