



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРИЛОЖЕНИЕ №4

ПРОУЧВАНИЯ НА НИВО ПРОЕКТ

КЪМ 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“ 2007-2013г. 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 ФИГУРИТЕ	6
ВЪВЕДЕНИЕ	7
I. РЕЗЮМЕ	8
II. ПРОУЧВАНЕ НА НИВО ПРОЕКТ - ПРИОРИТЕТНА ОС 1	18
1. Проект BG161PO004-1.0.01-0005 "Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград"...	18
2. Проект BG161PO004-1.0.01-0008 „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив“- част от Транс-европейската железопътна мрежа”.....	28
3. BG161PO004-3.0.01-0006 Проект за разширение на метрото в София: Етап II Лот 1 „Обеля – Надежда ” и Лот 2 „ Младост I – Цариградско шосе ”.....	38
III. ПРОУЧВАНЯ НА НИВО ПРОЕКТ - ПРИОРИТЕТНА ОС 2	49
4. Проект BG161PO004-2.0.01-0004 „Доизграждане на автомагистрала „Тракия“, Лотове 2, 3 и 4”.....	49
5. Проект BG161PO004-2.0.01-0009 „Автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4”.....	60
6. Проект BG161PO004-2.0.01-00015 „Изграждане на АМ Калотина – София - лот 1: „Западна дъга на софийски околновръстен път”.....	72
IV. ПРОУЧВАНЯ НА НИВО ПРОЕКТ - ПРИОРИТЕТНА ОС 3	81
7. Проект BG161PO004-3.0.01-0001 „Проект за разширение на метрото в София: I Етап- II метродиаметър: участък „Пътен възел „Надежда” (МС 5-II) - бул.„Черни връх” (МС 11-II)”....	81
8. Проект BG161PO004-3.0.01-0005 „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.....	92
9. Проект BG161PO004-3.0.01-0008 „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа”, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик - II-ри етап”.....	102
V. ПРОУЧВАНЕ НА НИВО ПРОЕКТ - ПРИОРИТЕТНА ОС 4	107
10. Проект BG161PO004-4.0.01-0003 „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС”.....	107
11. Проект BG161PO004-4.0.01-0005 „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3”.....	116
12. Проект BG161PO004-4.0.01-0007 „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав”.....	123



АБРЕВИАТУРА

АМ	Автомагистрала
АОП	Агенция по обществени поръчки
АРП	Анализ на разходите и ползите
АПИ	Агенция „Пътна инфраструктура“
АУЗПТ	Автоматични устройства записващи пътния трафик
БАН	Българска академия на науките
БУЛРИС	Българска речна информационна система
БФП	Безвъзмездна финансова помощ
ВОД	Временна организация на движението
ГИС	Географска информационна система
ДФП	Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ
ДДС	Данък добавена стойност
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
ЕСФ	Европейски социален фонд
ЕФРР	Европейски фонд за регионално развитие
ЕС	Европейски съюз
ЗОП	Закон за обществените поръчки
ЗУТ	Закон за устройство на територията
ЗМПВВПРБ	Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
ИА	Изпълнителна агенция
ИСПА	Инструмент за структурни политики за присъединяване
ИВНВ	Икономическа вътрешна норма на възвращаемост
ИННС	Икономическа нетна настояща стойност
КН	Комитет за наблюдение
КРС	Комисията за регулиране на съобщенията
КТК	Кодекс на търговското корабоплаване
КФ	Кохезионен фонд
МРРБ	Министерство на регионалното развитие и благоустройството
МС	Министерски съвет
МС	Метро-станция
МТИТС	Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
МФ	Министерство на финансите
НКЖИ	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
НКСИП	Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“
ОВОС	Оценка на въздействието върху околната среда
ОГПТ	Общ генерален план за транспорта
ОП	Оперативна програма
ОПТ	Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013
ОПТТИ	Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020
П.В.	Пътен възел
ПТП	Пътно транспортно произшествие
ПУП	Подобен устройствен план
РИС	Речна информационна система
РМС	Решение на Министерски съвет
РРЛ	Радиорелейна линия/Преносна среда
СКФ	Структурни и Кохезионен фонд
СМР	Строително-монтажни работи
СО	Столична община
СОП	Софийски околовръстен път



УО	Управляващ орган
УПИ	Урегулиран поземлен имот
ФК	Формуляр за кандидатстване
ФННС	Финансова нетна настояща стойност
ЦГЧ	Централна градска част
TEN-T	Транс-европейска транспортна мрежа (TEN-T)
AIS	Системи за автоматична идентификация
EUREF	Подкомисия за регионална референтна рамка за Европа
VTMIS	Информационна система за управление на морския трафик
ERTMS	Европейска система за управление на железопътния трафик
ETCS	Европейската система за контрол на влаковете
SCADA	Системи за дистанционен контрол на абонатни станции
NAVTEX	Навигационни текстови съобщения
VTS	Система за управление на корабния трафик
GMDSS	Световна морска система за бедствия и безопасност
SSN	Общностната система за контрол на корабния трафик и на информационното обслужване



СПИСЪК НА ТАБЛИЦИТЕ

Таблица I-1 Структура на инвестиционните разходи.....	11
Таблица I-2: Изменение на инвестиционните разходи	12
Таблица I-3: Оценка на постигането на проектните цели.....	12
Таблица I-4: Оценка на постигането на икономическите ползи	14
Таблица I-5: Принос на реализираните икономически и екологични ползи	16
Таблица 1-1 Изменения в бюджета на проекта.....	21
Таблица 1-2 Показатели за реализация на проекта	22
Таблица 2-1 Изменения в бюджета на проекта.....	31
Таблица 2-2 Изпълнение на индикаторите по проекта	32
Таблица 3-1 Времево изпълнение на проекта.....	39
Таблица 3-2 Финансово изпълнение по отношение на инвестиционните разходи.....	40
Таблица 3-3 Данни за пътничепотока на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2	41
Таблица 3-4 Съпоставка между преизчислените и прогнозираны приходи дължащи се на оперирането на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2	42
Таблица 3-5 Съпоставка между преизчислените и прогнозираны разходи дължащи се на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2	43
Таблица 3-6 Стойност на икономическите ползи от въвеждане в експлоатация на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2.....	45
Таблица 4-1 Изменения в бюджета на проекта.....	52
Таблица 4-2 Изпълнение на показателите на проекта.....	53
Таблица 5-1 Изменения в бюджета на проекта.....	63
Таблица 5-2 Изпълнение на показателите на проекта.....	65
Таблица 6-1 Изменения в бюджета на проекта.....	75
Таблица 6-2 Изпълнение на показателите на проекта.....	76
Таблица 7-1 Финансово изпълнение по отношение на инвестиционните разходи.....	83
Таблица 7-2 Данни за пътничепотока на Линия 2, етап I	84
Таблица 7-3 Съпоставка между преизчислените и прогнозираны приходи дължащи се на оперирането на Линия 2, етап I	85
Таблица 7-4 Съпоставка между преизчислените и прогнозираны разходи дължащи се на оперирането на Линия 2, етап I	86
Таблица 7-5 Стойност на икономическите ползи от въвеждане в експлоатация на Линия 2, етап 1 на Метро в София.....	88
Таблица 8-1 Финансово изпълнение по отношение на инвестиционните разходи.....	95
Таблица 8-2 Данни за пътничепотока на Линия 1, етап III	95
Таблица 8-3 Съпоставка между преизчислените и прогнозираны приходи дължащи се на оперирането на Линия 1, етап III	96
Таблица 8-4 Съпоставка между преизчислените и прогнозираны разходи дължащи се на оперирането на Линия 1, етап III	97
Таблица 8-5 Стойност на икономическите ползи от въвеждане в експлоатация на Линия 2, етап 1 на Метро в София.....	99
Таблица 9-1 Изменения в бюджета на проекта.....	104
Таблица 9-2 Показатели за реализацията на проекта	105
Таблица 10-1 Изменения в бюджета на проекта	109



Таблица 10-2 Индикатори отчитащи приноса на проекта към изпълнението на целите на приоритетна ос	112
Таблица 11-1 Изменения в бюджета на проекта	119
Таблица 11-2 Индикатори по проекта	119
Таблица 12-1 Изменения в бюджета на проекта	124
Таблица 12-2 Показатели за реализацията на проекта	125

СПИСЪК НА ФИГУРИТЕ

Фигура 1-1 Изменение на инвестиционните разходи.....	22
Фигура 1-2 Пътнически и товарен трафик.....	25
Фигура 1-3 Икономически ползи	26
Фигура 2-1 Изменения в инвестиционните разходи	31
Фигура 2-2 Пътнически и товарен трафик.....	34
Фигура 2-3 Икономически ползи, хил. евро	36
Фигура 3-1 Изменения в бюджета на проекта.....	52
Фигура 3-2 Реални и прогнозни данни за трафика на лот 2, АМ Тракия	55
Фигура 3-3 Реални и прогнозни данни за трафика на лот 3, АМ Тракия.	56
Фигура 3-4 Реални и прогнозни данни за трафика на лот 4, АМ Тракия.	56
Фигура 3-5 Спестено време за пътуване по пътищата	57
Фигура 3-6 Стойност на спестеното време за пътуване по пътищата	57
Фигура 3-7 Икономически ползи, преизчислени по отчетни данни за трафик – в хил. евро	58
Фигура 4-1 Изменения в бюджета на проекта.....	64
Фигура 4-2 Реални данни за трафик - средно-денонощна годишна интензивност на движение на лот 1, АМ Струма в периода 2015-2019 г.	67
Фигура 4-3 Реални данни за трафик - средно-денонощна годишна интензивност на движение на лот 2, АМ Струма в периода 2015-2019 г.	68
Фигура 4-4 Реални данни за трафик - средно-денонощна годишна интензивност на движение на лот 4, АМ Струма в периода 2015-2019 г.	68
Фигура 4-5 Спестено време за пътуване по пътищата	69
Фигура 4-6 Стойност на спестеното време за пътуване по пътищата	69
Фигура 5-1 Изменения в бюджета на Западна дъга на СОП	76
Фигура 5-2 Спестено време за пътуване по пътищата	79
Фигура 5-3 Стойност на спестеното време за пътуване по пътищата	79
Фигура 5-4 Икономически ползи	80
Фигура 6-1 Пътникопоток, Линия 2, етап I.....	84
Фигура 6-2 Оперативни разходи, Линия 2, етап I, €	86
Фигура 6-3 Сравнение на оперативни приходи към разходи за Линия 2, етап I	87
Фигура 6-4 Обща за периода 2013-2019 стойност на икономическите ползи, €	88
Фигура 6-5 Икономия на време на пътуванията, евро	89
Фигура 6-6 Сравнение между прогнозиран и преизчислен ползи	90
Фигура 7-1 Общо приходи за Линия 1, етап III, €.....	97
Фигура 7-2 Инкрементални приходи за Линия 1, етап III, €	97
Фигура 7-3 Оперативни разходи, Линия 1, етап III, €	98
Фигура 7-4 Сравнение на оперативни приходи към разходи за Линия 1, етап III.....	98
Фигура 7-5 Разпределение на икономическите ползи по АРП	100
Фигура 7-6 Разпределение на преизчислени ползи.....	100
Фигура 8-1 Изменения в бюджета на проекта.....	105
Фигура 9-1 Изменения в бюджета на проекта.....	110
Фигура 10-1 Изменение на инвестиционните разходи	119
Фигура 11-1 Изменение на инвестиционните разходи	124



ВЪВЕДЕНИЕ

Настоящото приложение съдържа детайлна информация към Раздел V от Доклад „Оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г.“. Приложението включва подробни проучвания на ниво проекти, изпълнени през програмен период 2007-2013 г., в рамките 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“.

Включените в доклада проучвания на случаи (case studies) включват общо 12 инвестиционни проекта, реализирани по ОПТ 2007-2013 г., разпределени както следва:

- 3 големи инвестиционни проекта за всяка една от приоритетните оси 1 и 2;
- 2 големи инвестиционни проекта и един малък инвестиционен проект по приоритетна ос 3 и;
- 3 малки инвестиционни проекта по приоритетна ос 4.

Проучванията на случаи са извършени като част от цялостната оценка на въздействието и ефектите от изпълнението на програмата за програмен период 2007-2013 г.,. Критериите за подбор на проектите включват степен на завършеност, период на експлоатация и наличие на отчетни данни за основни параметри във фазата на експлоатацията.

Избраният метод на проучване на случаи произтича от характеристиките на оперативната програма, насочена към мащабни инфраструктурни проекти, с дълъг жизнен цикъл и висока степен на сложност при подготовката и изпълнението. Проектите в сектора на транспорта изискват относително дълъг период за постигане на резултатите, поради тяхната сложност и голям мащаб. Често проблемите са свързани със забавяния в изпълнението, нарастване на разходите и проблеми в дългосрочната финансова устойчивост. Методът включва задълбочено проучване на случаите чрез комбиниран количествен и качествен анализ на данни. Тези проучвания целят да допълнят оценката на въздействието на програмата, извършена в рамките на Дейност 1.

За изготвянето на проучванията са използвани следните документи и информация:

- Текст на ОПТ и измененията на програмата;
- Материали и протоколи от заседанията на КН;
- Годишни доклади и Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ;
- Формуляри за кандидатстване, АРП, актуализирани финансови анализи и окончателни доклади на проектите;
- Данни от Модела за мониторинг към Окончателния доклад на ОПТ;
- Данни от бенефициентите и публичния официален сайт на АПИ за реализирания трафик по изградената инфраструктура за периода 2016-2019 г.;
- Данни на НСИ;
- Информация от проведената анкета и интервюта със заинтересованите страни – бенефициенти и УО.



I. РЕЗЮМЕ

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 от размера на извършените плащания по програмата, поради което техният задълбочен анализ е съществена част от оценката. Този подход е базиран на практиката за оценка на ниво ЕС за програмен период 2007-2013 г., намерила израз в два от основните доклади на въздействието¹, а голямата част от изследваните елементи в проучванията на случаи са обект на изследване и в оценителните доклади на ниво ЕС. Големите проекти съставляват около 30% от бюджета на ЕФРР и КФ на ниво ЕС, а от тях половината се реализират в транспортния сектор. Последващата оценка на въздействието от тяхната реализация разглежда въпросите с приноса им към икономическото развитие и качеството на живот, както и съпоставката между прогнозираните и постигнати ползи в средносрочен и дългосрочен план.

Ефектите от реализацията на големите инвестиционни проекти на макрониво са разгледани детайлно в Раздел IV от настоящия доклад чрез метода СИБИЛА 2.0. В рамките на проучванията на случаи оценката се допълва от следните допълнителни оценъчни разрези:

- **Ретроспективен анализ разходи-ползи**, който съпоставя реализирани проектни показатели с хоризонт до 2019 г. с прогнозните нива в първоначалните АРП, в т.ч. инвестиционни разходи, оперативни приходи и разходи, реализиран трафик, реализирани икономически ползи в периода на експлоатация;
- **Проблемен анализ и анализ на добри практики** във фазите на подготовка, реализация и експлоатация на обектите
- **Качествен анализ**, който обобщава и допълва резултатите по отделните проекти и транспортни сектори.

Оценката се базира на документален анализ и проведени интервюта с респонденти (представители на УО и бенефициентите) и обхваща въпроси за ефективността и ефикасността на проектите, както и постигнатата добавена стойност от реализацията на проектите. Проектите са групирани в следващите таблици по сектори (*пътен, железопътен, метро, воден транспорт*) а не по приоритетни оси, с цел да се открият секторни тенденции.

¹ 1. 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, 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;

2. 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)

https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/evaluations/2014/ex-post-evaluation-of-cohesion-policy-programmes-2007-2013-financed-by-the-erdf-and-the-cohesion-fund-wp1-synthesis-report



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 фазиращи следващия програмен период, а един е изпълнен в пълен обхват с национални средства. Забавянния в изпълнението се наблюдават основно в железопътния сектор и някои пътни проекти, както и проектите по ПО 4. 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 прогнозирания. Причините са свързани както с твърде оптимистична прогноза при разработването на АРП, така и с намаления обем на пътничопотоците 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 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 прогнозиране 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. ²

² 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;



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 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 г.

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 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.

В Таблица I-1 е разгледана **структурата на инвестиционните разходи** на проектите. При всички проекти основни източници на финансиране са европейските и определеното национално съфинансиране на ниво програма. Собствените средства на бенефициентите включват недопустими разходи и съфинансиране определено чрез АРП за приходогенериращите проекти. Недопустимите разходи са определяни за конкретните случаи и обхващат категории като:

- Разходи, извършени извън периода на допустимост, в т.ч. разходи за дейности, изпълнени след 2015 г. поради забавяне в реализацията на проектите;
- Финансови корекции върху допустими разходи вследствие от допуснати нарушения и нередности от страна на бенефициентите;
- Недопустими разходи, които са определени като такива от УО поради ограничения в бюджета на програмата.



Проектите в железопътния сектор и метрото са определяни в АРП като приходогенериращи, съответно бенефициентите имат собствен принос, базиран на изчисления чрез АРП финансов недостиг.

Таблица I-1 Структура на инвестиционните разходи

Сектор	Проект	Национално финансиране	Финансиране от ЕС	Собствени средства на бенефициента	Заеми/ Друго
Железопътне	BG161PO004-1.0.01-0005 Жп линия Първомай - Свиленград	✓	✓	✓	✓
	BG161PO004-1.0.01-0008 Жп линия Септември - Пловдив	✓	✓	✓	
	BG161PO004-3.0.01-0008 „Гарови комплекси	✓	✓	✓	
Пътен	BG161PO004-2.0.01-0004 АМ Тракия	✓	✓	✓	
	BG161PO004-2.0.01-0009 АМ Струма	✓	✓	✓	
	BG161PO004-2.0.01-0015 Западна дъга на СОП	✓	✓	✓	
Метро	BG161PO004-1.0.01-0006 Разширение на метрото, Етап II, лотове 1 и 2	✓	✓	✓	✓
	BG161PO004-3.0.01-0001 Разширение на метрото, Линия 2, Етап I	✓	✓	✓	
	BG161PO004-3.0.01-0005 Разширение на метрото, Линия 1, Етап III	✓	✓	✓	
Воден	BG161PO004-4.0.01-0003 Булрис	✓	✓	✓	
	BG161PO004-4.0.01-0005 VTMS, фаза 3	✓	✓	✓	
	BG161PO004-4.0.01-0007 Системи за навигация и топохидрографни измервания на р. Дунав	✓	✓	✓	

Източник: Окончателни доклади на проектите, собствени изчисления

В Таблица I-2 е представено обобщение на изменението на инвестиционните разходи по проектите. 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 прогнозирания и реализирания бюджет са отчетени при всички проекти за разширение на метрото. В пътния 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.



Таблица I-2: Изменение на инвестиционните разходи

Сектор	Проект	Общи инвестиционни разходи	БФП	Недопустими разходи
Железопътен	BG161PO004-1.0.01-0005 Жп линия Първомай - Свиленград	0	-1	3
	BG161PO004-1.0.01-0008 Жп линия Септември - Пловдив	-2	-1	-3
	BG161PO004-3.0.01-0008 „Гарови комплекси	0	1	-1
Пътен	BG161PO004-2.0.01-0004 АМ Тракия	-1	-1	1
	BG161PO004-2.0.01-0009 АМ Струма	0	-1	-
	BG161PO004-2.0.01-0015 Западна дъга на СОП	-3	3	3
Метро	BG161PO004-1.0.01-0006 Разширение на метрото, Етап II, лотове 1 и 2	0	0	0
	BG161PO004-3.0.01-0001 Разширение на метрото, Линия 2, Етап I	0	0	0
	BG161PO004-3.0.01-0005 Разширение на метрото, Линия 1, Етап III	0	0	0
Воден	BG161PO004-4.0.01-0003 Булрис	-1	-1	-1
	BG161PO004-4.0.01-0005 VTMIS, фаза 3	0	0	0
	BG161PO004-4.0.01-0007 Системи за навигация и топохидрографни измервания на р. Дунав	-3	-3	0

Източник: Окончателни доклади на проектите, собствени изчисления

Легенда на оценъчната скала:

- (-3) – намаление с повече от 50 %
- (-2) – намаление между 30 и 50%
- (-1) – намаление от 10 до 30%
- (0) – отклонение до 10% - увеличение или намаление
- (1) – увеличение от 10 до 30%
- (2) – увеличение от 30 до 50%
- (3) – увеличение над 50%

Оценката на ефективността е свързана със степента на постигането на целите и индикаторите на проекта, както и спазването на заложения график и бюджет. В следващите таблици е представена оценка на проектите която показва най-добри резултати за изпълнение на проектите за разширение на метрото и два от пътните проекти.

Таблица I-3: Оценка на постигането на проектните цели

Сектор	Проект	Оценка	Мотиви
Ж	BG161PO004-1.0.01-0005	4	Проектът е реализиран в пълен обхват през програмен период 2007-2013 г. и е постигнал



Сектор	Проект	Оценка	Мотиви
	Жп линия Първомай - Свиленград		заложените индикатори и целите си. Реализацията на проекта е забавена с около 30% спрямо първоначално планирания график.
	BG161PO004- 1.0.01-0008 Жп линия Септември - Пловдив	3	Проектът е реализиран със съществено закъснение и в намален обхват в периода 2007-2013 г. Изключени са някои от дейностите поради риск да не бъдат завършени в рамките на програмния период, поради което изпълнението на някои от индикаторите е частично.
	BG161PO004- 3.0.01-0008 „Гарови комплекси	4	Проектът е изпълнен в планирания обхват, със закъснение спрямо заложения график.
Пътен сектор	BG161PO004- 2.0.01-0004 АМ Тракия	5	Проектът е изпълнен в заложения обхват и не е отчетено забавяне в изпълнението му.
	BG161PO004- 2.0.01-0009 АМ Струма	5	Проектът е изпълнен в заложения обхват, въпреки че е отчетено известно забавяне в изпълнението.
	BG161PO004- 2.0.01-0015 Западна дъга на СОП	3	Проектът е изпълнен в намален обхват. Поради реализирано закъснение при стартиране на дейностите по изпълнение на участък 2 от проекта, участък 2 е предложен за фазиране.
Метро	BG161PO004- 1.0.01-0006 Разширение на метрото, Етап II, лотове 1 и 2	5	Проектът е реализиран в пълен обхват през програмен период 2007-2013 г. и е постигнал заложените индикатори и целите си. Не е отчетено закъснение в изпълнението.
	BG161PO004- 3.0.01-0001 Разширение на метрото, Линия 2, Етап I	5	Проектът е реализиран в пълен обхват през програмен период 2007-2013 г. и е постигнал заложените индикатори и целите си. Не е отчетено закъснение в изпълнението.
	BG161PO004- 3.0.01-0005 Разширение на метрото, Линия 1, Етап III	5	Проектът е реализиран в пълен обхват през програмен период 2007-2013 г. и е постигнал заложените индикатори и целите си. Не е отчетено закъснение в изпълнението.
Воден сектор	BG161PO004- 4.0.01-0003 Булрис	4	Проектът е изпълнен в намален обхват и с известно закъснение. Фаза 3, която се отнася до внедряване на нови технологии, отпада от проекта поради специфични законодателни промени на ниво ЕС, които тя трябва да съобрази. Независимо от това се постигат всички заложен проектни показатели.
	BG161PO004- 4.0.01-0005 VTMIS, фаза 3	5	Проектът е изпълнен в пълен обхват с известно закъснение, което не е застрашило постигането на резултатите му.
	BG161PO004- 4.0.01-0007 Системи за навигация и топохидрографни измервания на р. Дунав	3	Проектът е изпълнен в намален обхват – отпаднала е основна дейност, свързана с доставка на хидрографен кораб, поради забавяне на възлагането, свързано с процедури по обжалване на решението за избор на изпълнител.

Източник: Окончателни доклади за изпълнение на проектите, собствени изчисления

Легенда на оценъчната скала:

1 – проектът не е постигнал очакваните цели, поради вътрешни (ендогенни) фактори



- 2 – проектът не е постигнал очакваните цели, поради външни (ендогенни) фактори
3 – проектът е постигнал частично целите си и/или е изпълнен в намален обхват
4 – проектът е постигнал целите си със значително закъснение в изпълнението (над 30 % закъснение спрямо планирания период за изпълнение)
5 – проектът е постигнал всички поставени цели и е изпълнен в пълен обхват в заложения график за изпълнение.

Таблица I-4: Оценка на постигането на икономическите ползи

Сектор	Проект	Оценка	Мотиви
Железопътен	BG161PO004- BG161PO004- 1.0.01-0005 Жп линия Първомай - Свиленград Жп линия Първомай - Свиленград	3	Стойността на икономическите ползи за периода 2017-2019 г. е около 40% под прогнозираната в първоначалния АРП, поради по-ниския обем на трафик и високия ръст на цената на времето в първоначалния АРП, който е коригиран в модела за мониторинг на ОПТ от 2016 г. Въпреки това, проектът генерира съществени ползи и предвид възходящата тенденция при железопътния трафик за периода 2016-2019 г., се очаква стойността на тези ползи да се увеличава през референтния 30-годишен период на проекта
	BG161PO004- 1.0.01-0008 Жп линия Септември - Пловдив	4	Стойността на икономическите ползи за периода 2017-2019 г. е около 25% под прогнозираната в първоначалния АРП, поради по-ниския обем на трафика – с около 15% при пътническите превози и около 42% при товарните превози. Въпреки това, проектът генерира съществени ползи и предвид възходящата тенденция при железопътния трафик за периода 2017-2013 г., се очаква стойността на тези ползи да се увеличава през референтния 30-годишен период на проекта
	BG161PO004- 3.0.01-0008 „Гарови комплекси	Н/П	Н/П
Пътен	BG161PO004- 2.0.01-0004 АМ Тракия	5	Реализираният трафик в периода 2016-2019 г. бележи увеличение спрямо прогнозата в АРП, изготвен през 2009 г., с изключение на автобусния транспорт, при който се наблюдава минимално изпълнение спрямо прогнозните данни. Икономическите и екологичните ползи на проекта следва да са постигнати, доколкото тяхното прогнозиране произтича от прогнозирания трафик, при който се отчита увеличение спрямо прогнозните данни;
	BG161PO004- 2.0.01-0009 АМ Струма	-	Не може да се анализира доколко реализираният трафик в периода 2017-2019 г. търпи съществени отклонения от прогнозата в АРП, поради липса на АРП в ексел, предоставено за целите на анализа, но за изследвания период се наблюдава плавно увеличение на трафика. Основни показатели като спестено време за пътуване по пътищата и стойност на спестеното време за пътуване по пътищата



Сектор	Проект	Оценка	Мотиви
			бележат устойчива тенденция за увеличение в периода 2013-2019 г.;
	BG161PO004-2.0.01-0015 Западна дъга на СОП	5	Реализираният трафик в периода 2016-2019 г. търпи съществени отклонения от прогнозата в изготвения АРП за две от изследваните години, като през 2016 година съществено надвишава прогнозата за съответната година, а през 2018 г. е по-нисък от прогнозата; Доколкото икономическите ползи са базирани на обема трафик, то при тях се наблюдават същите отклонения.
Метро	BG161PO004-1.0.01-0006 Разширение на метрото, Етап II, лотове 1 и 2	3	Прогнозираните ползи са постигнати в размер на 58 %. Причината за това е, че прогнозираните ползи са в линейна зависимост от пътничкопотока, който в първоначалното АРП (при подготовката на проекта) е бил с ок. 40% повече от пътничкопотока в актуализираното АРП през 2016 г. (в което не са изчислявани ползите).
	BG161PO004-3.0.01-0001 Разширение на метрото, Линия 2, Етап I	5	Съпоставката на данните от актуализирания през 2016 г. АРП и преизчислените основни параметри показват висока степен на съвпадение както по отношение на пътничкопотока, така и на приходите и разходите от оперативна дейност. Прогнозираните икономически ползи са постигнати и има превишение с около 3% въз основа на изчисленията, базирани на реалните исторически данни;
	BG161PO004-3.0.01-0005 Разширение на метрото, Линия 1, Етап III	3	Прогнозираните ползи са постигнати в размер на 50,39 %. Причината за това е, че разглежданите ползи са в линейна зависимост от пътничкопотока, а при подготовката на проекта е прогнозиран брой пътуващи, който е около два пъти от реалния брой.
Воден	BG161PO004-4.0.01-0003 Булрис	Н/П	Н/П
	BG161PO004-4.0.01-0005 VTMIS, фаза 3	Н/П	Н/П
	BG161PO004-4.0.01-0005 VTMIS, фаза 3 BG161PO004-4.0.01-0007 Системи за навигация и топохидрографни измервания на р. Дунав	Н/П	Н/П

Източник: Окончателни доклади на проектите, собствени изчисления

Легенда на оценъчната скала:

- 1 – проектът е постигнал ползи, които са под 30% от прогнозираните в АРП
- 2 – проектът е постигнал ползи, които са между 30 и 50% от прогнозираните в АРП
- 3 – проектът е постигнал ползи, които са между 50 и 70 % от прогнозираните в АРП
- 4 – проектът е постигнал ползи, които са между 70 и 90 % от прогнозираните в АРП
- 5 – проектът е постигнал ползи, които са над 90% от прогнозираните в АРП



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 прогнозирания. При пътните проекти се наблюдава висока степен на изпълнение на прогнозите за трафика, поради което и икономическите ползи се считат за постигнати във висока степен. 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.

Таблица I-5: Принос на реализираните икономически и екологични ползи

Сектор	Проект	Ползи / ефекти					
		Спестено време за пътуване	Намалени оперативни разходи за ПС	Подобрена Безопасност	Намалени въглеродни емисии	Изменения на климата	Шум
Железопътен	BG161PO004-1.0.01-0005 Жп линия Първомай - Свиленград	+++	Н/П	++	++	Н/П	Н/П
	BG161PO004-1.0.01-0008 Жп линия Септември - Пловдив	+++	++	++	+	Н/П	Н/П
	BG161PO004-3.0.01-0008 „Гарови комплекси	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П
Пътен	BG161PO004-2.0.01-0004 АМ Тракия	+++	Н/П	++	Н/П	Н/П	Н/П
	BG161PO004-2.0.01-0009 АМ Струма	+++	++	++	-	-	+
	BG161PO004-2.0.01-0015 Западна дъга на СОП	+++	++	++	-	-	-
Метро	BG161PO004-3.0.01-0001 Разширение на метрото, Линия 2, Етап I	+++	++	++	+	Н/П	Н/П
	BG161PO004-1.0.01-0006 Разширение на метрото, Етап II, лотове 1 и 2	+++	++	++	+	Н/П	Н/П
	B0161P0004-3.0.01-0005 Разширение на метрото, Линия 1, Етап III	+++	++	++	+	Н/П	Н/П
В о д е	BG161PO004-4.0.01-0003 Булрис	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П



Сектор	Проект	Ползи / ефекти					
		Спестено време за пътуване	Намалени оперативни разходи за ПС	Подобрена Безопасност	Намалени въглеродни емисии	Изменения на климата	Шум
	BG161PO004-4.0.01-0005 VTMISS, фаза 3	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П
	BG161PO004-4.0.01-0005 VTMISS, фаза 3	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П	Н/П
	BG161PO004-4.0.01-0007 Системи за навигация и топохидрографни измервания на р. Дунав						

Източник: АРП на проектите, собствени изчисления

Легенда на оценъчната скала:

(-) ефектът е негативен за проекта, но влиянието му е компенсирано от други позитивни ефекти

(+) ефектът е позитивен за проекта с общ принос към ползите под 5%

(++) ефектът е позитивен за проекта с общ принос към ползите от 5% до 50%

(+++) ефектът е позитивен за проекта с общ принос към ползите над 50%

Н/П - ефектът не е релевантен към проекта или за проекта не е изготвен АРП или липсват данни за отчитане на ефекта

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

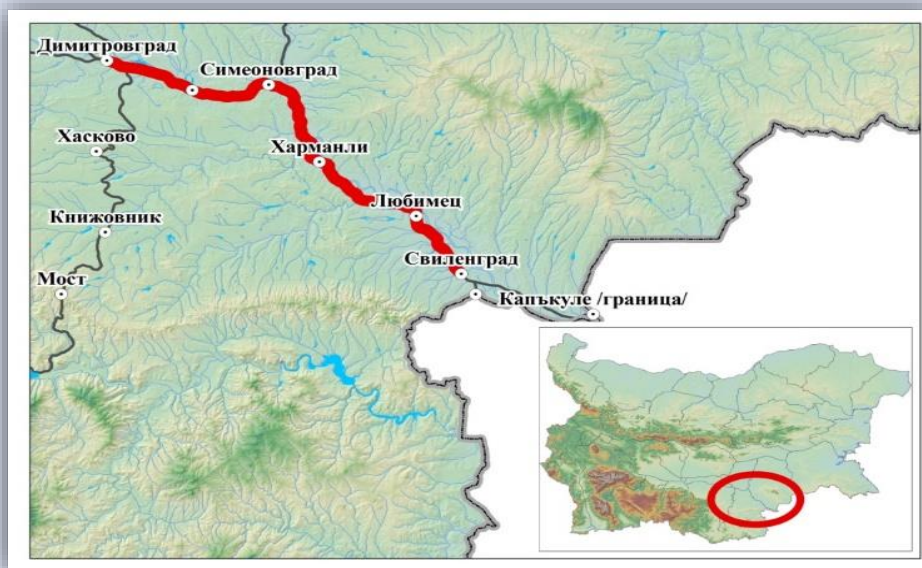


II. ПРОУЧВАНЕ НА НИВО ПРОЕКТ - ПРИОРИТЕТНА ОС 1

1. Проект BG161PO004-1.0.01-0005 "Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград"

1.1 Описание на проекта и основни данни

Проект BG161PO004-1.0.01-0005 " Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, фаза 2: участък Първомай-Свиленград "



Приоритетна ос	Приоритетна ос 1
Категория	Голям проект
Бенефициент	ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“
Бюджет	302 827 166,92 лв.
Период на изпълнение	06.03.2012 г. – 16.12.2016 г.

Източник на информация: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ 2007-2013

Проектът включва следните компоненти:

- Работи по съоръжения, железен път и електрификация – проектиране и строителство за железопътните участъци от Димитровград до Свиленград (от км 231+560 до км 298+800) и до границата с Гърция;
- Изграждане на системи за сигнализация, телекомуникации и SCADA за цялата железопътна линия от Пловдив до Свиленград и Турската и Гръцка граници – завършване на дейностите по проектиране и строителство, започнали по програма ИСПА;
- Проектиране и изпълнение на допълнителни работи, необходими за завършване на цялостния проект.



Проектът представлява завършващата част от проект „Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници по коридори IV и IX“. С реализацията на проекта се постига цялостна реконструкция и електрификация на железопътния участък Първомай-Свиленград, включително изградени тягови подстанции, системи за сигнализация, телекомуникации и SCADA (телеуправление на енергийната система), малки и големи съоръжения, които да позволяват бъдещо удвояване на цялата линия, модерни и удобни автомобилни и пешеходни надлези и подлези. Реализирането на проекта осигурява високи експлоатационни показатели: скорост на движение за пътническите влакове – 160 км/час (за съставите с наклонящи се кошове – 200 км/час), безнаставов релсов път със стоманено-бетонни траверси с еластичен тип скрепление, покриване на европейските изисквания за безопасност на движението, осигуряване на енергийна ефективност и опазване на околната среда, оперативна съвместимост на националната железопътна мрежа с европейската. С пускането в експлоатация на железопътния участък се оптимизират дейностите и по поддръжка и експлоатация на НКЖИ. В по-глобален план проектът допринася за растежа и развитието на железопътния транспорт по линията Белград – Ниш – София – Истанбул и значителен ръст на транзитния трафик от Турция и Гърция, има принос към икономическия растеж и развитието на транспортния сектор, спестяване на време за пътуване, намаляване на транспортните инциденти, намаляване на оперативните разходи и привличане на трафик от пътния транспорт.

Основните характеристики и съставни елементи на инфраструктурната инвестиция включват:

- Увеличаване на проектната скорост до 160 км/ч за пътнически влакове и до 120 км/ч за товарни влакове;
- Система за сигнализация ERTMS ниво 1, централизирано управление на трафика, установено в Пловдив за цялата линия до Гръцката и Турската граници;
- Трасето е с GSM-R комуникация;
- Информационна система за пътници, осигурена във всяка гара.

Проектът е реализиран чрез интервенции в три участъка:

- *Участък Първомай – Димитровград*
- *Участък Димитровград – Харманли*
- *Участък Харманли - Свиленград*

Бенефициент по проекта е НКЖИ – национална компания, създадена през 2002 г. като държавно предприятие и единствен управител на железопътната инфраструктура в България. Компанията организира, осъществява и отговаря за изпълнението на задължения по дългосрочен договор, сключен с държавата, планира цялостната дейност за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с него. Компанията развива и поддържа железопътната инфраструктура на базата на дългосрочни 10-годишни програми за развитие на железопътната инфраструктура и годишни бизнес планове. За периода на реализация на ОПТ 2007-2013 г. и в петгодишния период след приключване на програмата към 2020 г., НКЖИ продължава да съществува и да изпълнява функциите си.

1.2 Подготовка на проекта

Подготовката на проекта стартира още през 2000 г. с финансиране по програма ИСПА., а началото на предпроектните проучвания датира от 1994 г. Проектът представлява завършващата част от проект „Реконструкция и електрификация на ж.п. линия Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници по коридори IV и IX“. Поради забавяне изпълнението на започнатия по предприсъединителната програма ИСПА цялостен



проект, с Решения на Европейската комисия от м. декември 2011 г. обхватът на финансирането от ИСПА е редуциран до участъка от Пловдив до Димитровград (без гара Димитровград), а завършването на Фаза 2 от проекта е прехвърлено към ОПТ. Участъка от гара Първомай до гара Димитровград (29,3 км) е изпълнен в обхвата на ИСПА. Причините за забавянето на изпълнението са свързани с късно мобилизиране на ресурси, земеотчуждителни процедури, забавяния от общински и държавни институции, археологични разкопки и обекти и др.

Пред инвестиционните проучвания са изготвени през 2001 г. за целите на реализацията на проекта по програма ИСПА, а през 2010 г. е извършена актуализация на анализа на разходите и ползите за целите на кандидатстването по ОПТ. Процедурата по ОВОС е проведена през 2001 г., а Решението по Закона за биологичното разнообразие (Натура 2000) е издадено от МОСВ пред 2008 г. В рамките на ОПТ с Решение на ЕК № С(2011) 9936 от 22.12.2011 г. е одобрен Формуляр за кандидатстване за осигуряване на оставащите компоненти от работите, така че да се изпълнят обхвата и целите на мярката по Финансовия меморандум по ИСПА, Мярка №2001/BG/16/P/PA/003.

Прогнозата за трафика по проекта предвижда модернизацията да увеличи транспортните потоци съответно със 170% при пътническите превози и 10% при товарните превози. Допускането е основано на модела за прогноза за трафика от ОГПТ и привличането на потоци от пътния транспорт. Очаква се увеличената проектна скорост и електрификацията на отсечката да съкратят времето за пътуване, съответно с 47 минути за бързи и международни пътнически влакове и 33 минути за товарни влакове. Финансовите показатели на проекта са отрицателни и доказват необходимостта от финансиране от ЕС. Остойностените икономически ползи от реализацията на проекта за 30 годишния период възлизат на 201, 490 хил. евро и включват:

- Спестено време за пътуване, съответно за пътнически (27%) и товарни превози (26%);
- Ползи от премахване на пресичанията (17%);
- Ползи от намалени транспортни инциденти (19%);
- Екологични ползи (16%).

Посочени са и допълнителни ползи от създадена временна заетост по време на подготовката и строителството – 1430 работни места. Други икономически ползи, които не са остойности, включват: подобро качество и достъп до жп услугите, в т.ч. за хора с увреждания, осигурена съвместимост с железопътната мрежа на ЕС, принос към икономическото развитие и трансграничните връзки на България със съседните страни.

1.3 Изпълнение на проекта

Проектът по договора за БФП е реализиран в периода 06.03.2012 г. – 16.12.2016 г. Към първоначалния Договор за БФП са сключени три анекса през 2014 и 2016 г. Строителството за всички участъци по всички договори за изпълнението на проекта е завършено и модернизиранията и електрифицираната жп линия е в експлоатация от м. декември 2016 г. с въвеждането на новото разписание на влаковете, позволяващо трафик с електрическа тяга. Изпълнението на основните дейности е възложено по условията на Жълтата книга на ФИДИК в отделни договори, както следва:

- **Позиция 1:** Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Димитровград – Харманли, с приблизителна дължина 34 км;
- **Позиция 2:** Реконструкция и електрификация на железопътната отсечка Харманли – Свиленград с приблизителна дължина 32 км и рехабилитация и



- електрификация на железопътната линия Свиленград – граница с Република Гърция с приблизителна дължина 3 км;
- **Позиция 3:** Изграждане на нови тягови подстанции в Симеоновград и Свиленград и разширение на съществуващата тягова подстанция в Димитровград;
 - **Фаза Системи** обхваща проектиране и строителство за изграждане на системите за сигнализация, телекомуникация и СКАДА за цялата жп линия.

Проектът включва преходните договори, сключени от МТИТС в изпълнение на Финансов меморандум по КФ 1164/94/ИСПА, за които с Решение № С(2011) 9936 от 22.12.2011 г. ЕК дава съгласие финансирането им да бъде прехвърлено от ИСПА към ОПТ. В резултат от това, към първоначалните договори с изпълнителите са подписани допълнителни споразумения, по силата на които ДП НКЖИ поема правата и задълженията по договорите от МТИТС. Сключени са и други договори дейности, които не са обхванати от договорите по ИСПА, но са в обхвата на одобрения от ЕК формуляр за кандидатстване.

Договорът за БФП е подписан на 06.03.2012 г., с първоначален срок за изпълнение до 30.09.2014 г. (около 2 г. и 7 месеца). Впоследствие по договора за БФП са сключени три анекса: първият през 2014 г. за удължение на срока за изпълнение до 31.12.2015 г. (с една година и три месеца) поради цялостно забавяне в изпълнението и категоризирането на проекта като високорисков през 2013 г., вторият през 2015 г. за удължаване срока на изпълнение поради забавяне в изпълнение на дейностите, до 31.01.2016 г. (с още един месец), а в рамките на третия анекс от 29.12.2015 г. са отстранени технически грешки в договора. Така цялостното изпълнение на проекта по договора за БФП е около 46 месеца (с около 30% по-дълъг период от планирания).

Финансовото изпълнение на инвестиционните разходи почти съвпада с планирания бюджет, но е с променена структура. Размерът БФП е намален с около 14% (в т.ч. принос на КФ и на националното съфинансиране), а размерът на недопустимите разходи е увеличен с около 80%. Недопустимите разходи включват разходи за ДДС, разходи за сметка на бенефициента поради наложени финансови корекции и разходи за дейности, които са изплатени извън периода на допустимост на разходите – през 2016 г., поради забавяния в изпълнението. Наложените финансови корекции са свързани с нарушения на Закона за обществените поръчки при провеждането на процедурите по проекта.

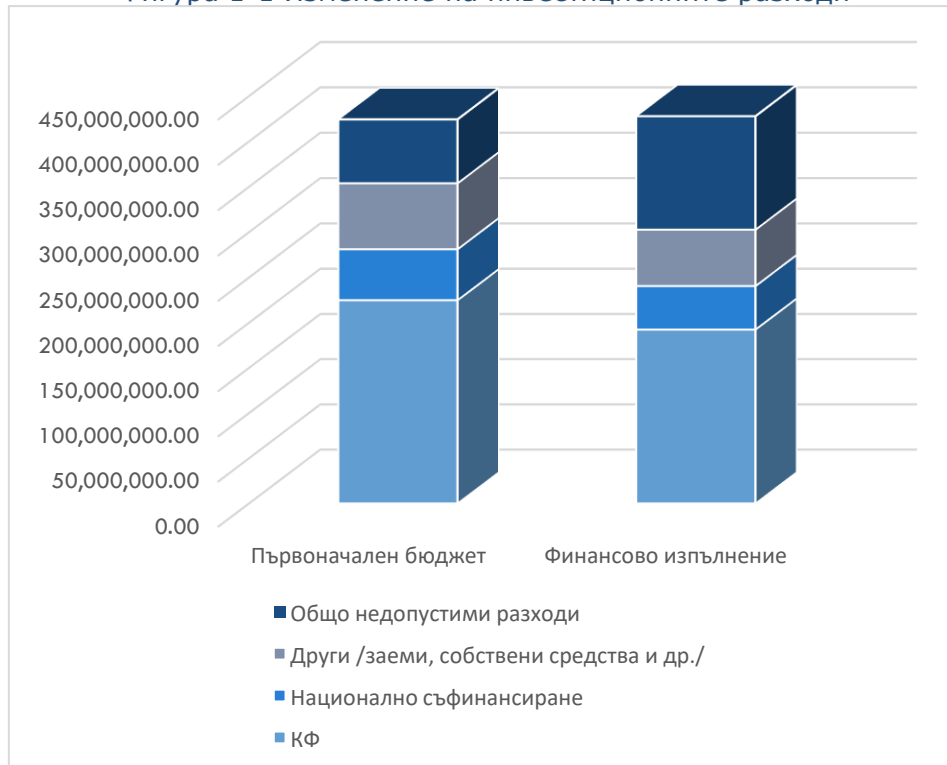
Таблица 1-1 Изменения в бюджета на проекта

Категории разходи	Първоначален бюджет	Финансово изпълнение
Обща стойност	424 352 978,21	427 848 540,05
КФ	225 023 799,56	192 519 295,15
Национално съфинансиране	56 255 949,89	48 129 823,74
Други /заеми, собствени средства и др./	72 676 043,22	62 178 048,03
Общо допустими разходи	353 955 792,67	302 827 166,92
Недопустими разходи		
Източник 1	70 397 185,54	70 811 320,08
Източник 2		54 210 053,05**
Общо недопустими разходи	70 397 185,54	125 021 373,13
** Сумата включва неверифицирани разходи по проекта и разходи изплатени през 2016 г.		



Източник: Окончателен доклад на проекта, отчетни данни за финансовото изпълнение на ПО 1 към 2020 г., Окончателен доклад на ОПТ 2007-2013 г.

Фигура 1-1 Изменение на инвестиционните разходи



Източник: Собствени изчисления, Източник: Окончателен доклад на проекта, отчетни данни за финансовото изпълнение на ПО 1 към 2020 г., Окончателен доклад на ОПТ 2007-2013 г.

Първоначално НКЖИ изпитва трудности с осигуряването на собствените средства за реализация на проекта, но през 2012 г. получава подкрепа чрез Кредитно споразумение с ЕИБ за проекта.

Показателите за реализацията на проекта са включени в следващата таблица. Всички планирани СМР са окончателно завършени и целевите стойности на основните индикатори за резултат са постигнати, а при някои е постигната по-висока от целевата стойност, поради допълнително включени дейности в хода на реализацията.

Таблица 1-2 Показатели за реализация на проекта

Показател	Мерна единица	Целева стойност	Постигната стойност
Дължина на реконструираното трасе	км	67,2	70,475
Инсталирана контактна мрежа на км железен път	км	70,9	73,666
Железопътни мостове, вкл. големи подлези/надлези	бр.	45	45
Дължина на железопътните мостове, вкл. големи подлези/надлези	м	2 359	2 733
Премахнати прелези	бр.	12	11
Гари с обновена сигнализация	бр.	6 (без гара Крумово)	7



Гари с подновено коловозно развитие	бр.	4 (без гари Симеоновград и Харманли)	6
Изградена рамка на дезинфекция в гара Свиленград	бр.	1	1
Изградено съоръжение за обслужване на вагони с опасни товари в задържаща (товарна) гара Свиленград	бр.	1	1
Изградена ветеринарна дезинфекционна станция в задържаща (товарна) гара Свиленград	бр.	1	1
Съоръжаване на гари с водопроводи за пожарни и аварийни нужди	бр.	6	6
Разрушени амортизирани бракувани сгради	бр.	30	30
Реконструкция на тягова подстанция Димитровград	бр.	1	1
Изградени нови тягови подстанции	бр.	2	2
Изграден нов подрайон	бр.	1	1
Далекопроводи	бр.	2	2
Монтаж на GSM-R кули и съоръжения	бр.	8	8
Монтаж на телекомуникационни съоръжения в тягови подстанции и основни секционни постове	бр.	5	5
Монтаж на СКАДА оборудване в експлоатационни пунктове	бр.	7	7
Монтаж на СКАДА оборудване в ТПС и ОСП	бр.	7	7

*Стойностите на показателите не включват частта от Фаза 2, изпълнена в обхвата на ИСПА

** Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ 2007-2013 г.

В дългосрочен план реализирането на проекта води до намаляване на оперативните разходи и по-добра техническа ефективност в поддръжката на железния път и експлоатацията на мрежата, високо ниво на безопасност, електрифицирането на железопътната линия води до намаляване негативното влияние върху околната среда, тъй като дизеловата тяга се заменя с електрическа, и до постигане на енергийна ефективност, с ERTMS европейските системи за сигнализация са уеднаквени, въвежда се единен автоматичен контрол на скоростта, намаляване нивата на шум и вибрации в градската среда, намаляване времето за пътуване. Постига се цялостна модернизация и повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт, електрификация на линията по Европейски транспортен Коридор № IV.

Основните проблеми във фазата на реализация са причина за значителното забавяне в изпълнението и включват:

- *Усложнени и бавни административни и земеотчуждителни процедури.* Забавянето на тези процедури представлява основен риск за изпълнението на проекта дори в определените удължени срокове. Като корективна мярка, бенефициентът е ангажирал специализирана юридическа помощ за ускоряване на все още незавършените процедури. Осигурено е заместващо национално финансиране за продължаване на строителството през 2016 г.;
- *Забавяне в издаването на разрешения за строеж;*
- *Неустановена собственост на земята за разширението на ТПС Димитровград.* В хода на реализацията е установено, че имота на ТПС Димитровград не е изцяло общинска собственост, поради което в период от 3 години са проведени процедури за промяна на собствеността и придобиване на имота от НКЖИ;



- Множество подадени искове от изпълнителите по договорите за проектиране и строителство (общо 97 иска);
- Неясноти и несъответствия, произтичащи от взаимодействието на условията на ФИДИК и ЗУТ в договорите за проектиране и строителство;
- Проблеми с „НЕОХИМ“ АД. Изпълнението на железния път и електрификацията в междугарието Димитровград-Нова Надежда (от км 234+290 до км 240+000) изисква: пресичане на новата жп линия с въздушни електропроводи 110 kV и 20 kV и 20 kV кабелен електропровод, собственост на „НЕОХИМ“; пресичане на новата жп линия с 2 водопровода, собственост на „НЕОХИМ“; взривни работи по проекта с възможно отражение върху работата на „НЕОХИМ“. През 2012 г. „НЕОХИМ“ АД първоначално отхвърля изготвения технически проект на изпълнителя, а впоследствие го съгласува с категорични ограничаващи условия. Вследствие невъзможността, до втората половина на 2015 г., линиите с високо напрежение да бъдат изместени, работите по изграждане на железния път и електрификацията в междугарието Димитровград-Нова Надежда са забавени с приблизително три години;
- Забавяне и временно спиране на строителството в някои участъци поради редица новооткрити археологически обекти и необходимост от извършването на непредвидени спасителни археологически разкопки, съгласно Закона за културното наследство. Като корективно действие допълнително са възложени, изпълнени и разплатени непредвидени спасителни археологически разкопки;
- Проблеми при подготовката и провеждането на тръжните процедури от Бенефициента, които са довели в някои случаи до обжалвания от участниците или до налагане на финансови корекции;
- Недостатъчно ефективно управление на строителните договори, поради несъответствия в договорите, произтичащи от противоречия на условията на ФИДИК и ЗУТ, недостатъчен инструментариум в договорите за въздействие върху изпълнителите и нереално планирани срокове за изпълнение. Като корективни действия са сключени допълнителни договорни споразумения и на договор за допълнителни услуги за строителен надзор до завършването на проекта;
- Недостиг на средства за финансиране на собствения принос и недопустимите разходи по проекта, както и липса на дългосрочно планиране по отношение собствения принос на НКЖИ почти до края на 2014 г.;
- Финансови корекции върху стойността на сключени от ДП НКЖИ договори по проекта във връзка с констатирани от УО на ОПТ нарушения на правилата на Закона за обществени поръчки, които варират от 5 до 25% от стойността на обществените поръчки.

1.4 Фаза на експлоатация

Във фазата на експлоатация НКЖИ представя на УО годишни доклади за устойчивост на УО на ОПТ, съгласно т. 16.1.3. от Процедурния наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт“. Докладите съдържат информация за предприетите мерки за поддържане на модернизирания инфраструктура и постигнатите резултати.

Поддържането на участъка Първомай – Свиленград се извършва от подрайон / Енергоразпределителен – Димитровград и подрайон / Енергоразпределителен – Свиленград. Изпълняват се месечен и годишен план-графици съгласно инструкция за експлоатация, текущо поддържане и ремонт на контактната система. Извършват се тестове за изправност и функционални тестове по посочената процедура. За поддържане параметрите на железопътната отсечка Първомай- Свиленград съгласно нормативната уредба се извършват проверки и измервания, съгласно действащите Правила за текущо поддържане на железния път. Извършват се и поправки по ос и ниво на железопътни стрелки с тежка пътна механизация в гарите. Периодично се



извършва изсичане на дървета и храсти за осигуряване на габарит и видимост, окосяване на високи треви, почистване на канавки и предпазни канали. Поддържането на техническите параметри на съоръженията на железопътния участък се осъществява чрез текуща и планова профилактика, както и чрез навременно отстраняване на възникнали повреди по съоръженията. Собствеността на активите не е изменена спрямо предвиденото във ФК.

През 2016 г. е изготвен актуализиран финансов анализ на проекта, във връзка с приключване на програмен период 2007-2013 г. и прилагане на чл.55 от Регламент 1083/2006. Резултатите от анализа показват, че за периода 2011-2016 г. са генерирани по-ниски приходи от прогнозираните в АРП, поради следните причини:

- Промяна в тарифната политика на НКЖИ;
- Спад в реализирания трафик в периода на извършване на строителните дейности;
- Промяната в макро-икономическата обстановка, резултат от Световната икономическа криза 2009-2011 г. и общия тренд за спад на обема на жп превози в България, който не е могъл да се вземе предвид при изготвяне на АРП към ФК. Спадът при товарните превози е по-голям (общо 23% за периода 2009-2015 г.), докато при пътническият трафик (4% годишно).

При преизчисляването на приходите са взети предвид и приходите от отдаване под наем на гарови и около гарови пространства.

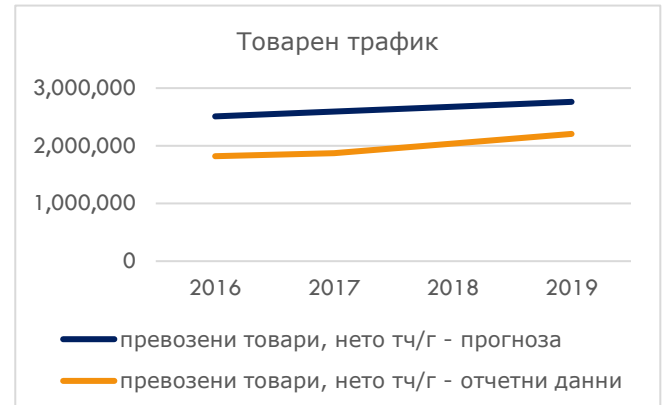
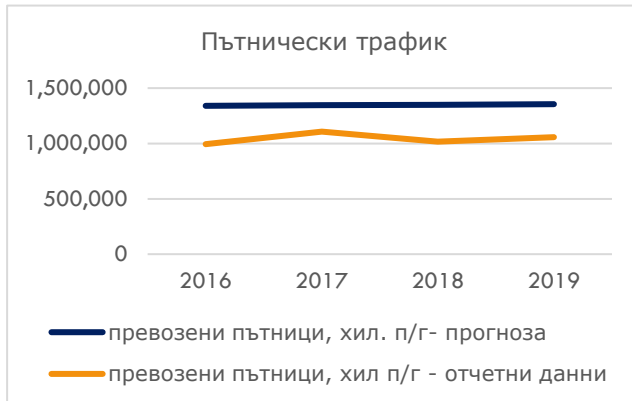
Отчетените разходи за периода 2011-2016 г. надвишават прогнозираните в АРП, поради следните причини:

- Промяна в системата за отчитане на разходите по участъци на жп мрежа, в резултат на която отчетените разходи по линията са с около 20% над прогнозираните;
- Технологичната необходимост от назначаване на допълнителен персонал по гарите, отговорен за управление движението на влаковете в периода на строителство, когато автоматизираните системи за управление движението на влаковете е изключено. Това е довело до повишение на разходите средно годишно с около 24%.

В резултат от горепосочените причини, отчетените разходи през първите години на проекта са значително по-високи от прогнозираните, докато през 2015 и 2016 г. прогнозните разходи започват да се доближават до реално отчетните. Във финансовия анализ сумите от Държавния бюджет за покриване на разходите за експлоатация и поддръжка са изравнени с разликата между тях и приходите от инфраструктурни такси. Резултатите от актуализирания финансов анализ показват отново, че проектът се нуждае от безвъзмездна помощ. Финансовият дефицит е преизчислен от 91,34% във ФК на 91,40%, поради което не се налага доплащане към ЕС за изравняване.

Съпоставката между прогнозния и отчетния трафик за периода от 2016 до 2019 г. показва, че все още отчетните данни все още показват по-нисък трафик от прогнозирания – около 22% при пътническия и около 24% при товарния трафик. Въпреки това е налице тенденция на нарастване на обема на трафик през разглеждания период и в дългосрочен план прогнозираните ползи от увеличаване жп трафик е вероятно да компенсират частично по-ниския трафик от прогнозирания в първите години на експлоатацията.

Фигура 1-2 Пътнически и товарен трафик



Източник: НКЖИ

Остойностените в АРП икономически ползи са в пряка зависимост от обема на трафика, поради което за периода 2016-2019 г. изчислените ползи са с около 40% от прогнозираните. Фактор за по-ниската стойност на ползите е и цената на времето, която в първоначалния АРП е с по-висок ръст от преизчисления ръст в модела за мониторинг на ОПТ от 2016 г.

Фигура 1-3 Икономически ползи



Източник: Данни от НКЖИ, собствени изчисления

1.5 Обобщени изводи

Въз основа на разгледаната информация за проекта във фазата на подготовка, реализация и експлоатация, могат да се направят следните изводи:

- Допуснати са съществени забавяния както на етапа на подготовка, така и във фазата на реализация на проекта. Подготовката на проекта датира от 1994 г., а



реалното изпълнение е стартирало през 2012 г. В хода на изпълнението срокът за завършване също е удължаван два пъти, като през 2013 г. е определен като високорисков от УО на ОПТ и са прилагани корективни мерки за успешното му приключване в периода 2007-2013 г. на ОПТ;

- Въпреки тези обстоятелства, НКЖИ успява да приключи и отчете всички дейности в обхвата на ОПТ 2007-2013 г.;
- Основните проблеми на проекта са свързани със забавената подготовка, със забавяне при отчуждителни процедури и прилагане на Закона за културното наследство за археологически обекти, с прилагане на Закона за обществените поръчки /дълги обжалвания, финансови корекции върху проведени поръчки/, трудности при осигуряване на собственото финансиране на НКЖИ, забавено изпълнение на строителните договори;
- Финансовото изпълнение на инвестиционните разходи почти съвпада с планирания бюджет, но е с променена структура – делът и размерът на БФП са намалени, а размерът на недопустимите разходи е значително увеличен. Недопустимите разходи включват разходи за ДДС, разходи за сметка на бенефициента поради наложени финансови корекции и разходи за дейности, които са изплатени извън периода на допустимост на разходите – през 2016 г., поради забавяния в изпълнението. Допусканията на предварителния финансов анализ на проекта от АРП са изследвани във фазата на експлоатация чрез актуализиран финансов анализ през 2016 г. Извършените изчисления показват по-нисък трафик от прогнозирания и съответно – по-ниски приходи, както и по-високи разходи за поддръжка и експлоатация на отсечката поради промяна в начина им на отчитане и допълнителни разходи по време на строителството. Финансовата устойчивост се осигурява от собствени приходи и субсидия от държавния бюджет. Изчислените финансови показатели на проекта през 2016 г. доказват отново необходимостта от подкрепа на ЕС;
- Стойността на икономическите ползи за периода 2017-2019 г. е около 40% под прогнозираната в първоначалния АРП, поради по-ниския обем на трафик и високия ръст на цената на времето в първоначалния АРП, който е коригиран в модела за мониторинг на ОПТ от 2016 г. Въпреки това, проектът генерира съществени ползи и предвид възходящата тенденция при железопътния трафик за периода 2016-2019 г., се очаква стойността на тези ползи да се увеличава през референтния 30-годишен период на проекта;
- Позитивна практика от изпълнението на проекта са навременните корективни мерки за успешното му приключване през програмен период 2007-2013 г. и успешното въвеждане в експлоатация на обектите в срока на допустимост на разходите по програмата.



2. Проект BG161PO004-1.0.01-0008 „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив“- част от Транс-европейската железопътна мрежа“

2.1 Описание на проекта и основни данни

Проект BG161PO004-1.0.01-0008 „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив“- част от Транс-европейската железопътна мрежа“



Приоритетна ос	Приоритетна ос 1
Категория	Голям проект
Бенефициент	Национална компания „Железопътна инфраструктура“
Бюджет	168 875 273,07 лв.
Период на изпълнение	Август 2011 г. – юни 2017 г.

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ 2007-2013 г.

Проектът „Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив - част от Транс-европейската железопътна мрежа“ е част от проект „Модернизация на ж.п. линията София – Пловдив“, част от железопътен маршрут от национално и международно значение, преминаващ през територията на България по Транс-европейски транспортни коридори IV и IX и представляващ главната жп връзка на европейските страни с Турция и направленията Централна Азия и Близкия изток.

С изпълнението на проекта се модернизира съществуващото трасе за постигане на проектна скорост 160 км/ч за конвенционален подвижен състав и 200 км/ч за подвижен състав с наклонящи се кошове, в участъка между гара Септември (страна вход от София на км 102 + 011) и гара Пловдив (страна вход от София на км 155 + 607) с обща дължина на от 53.596 км. двупътна жп линия. Модернизацията включва оптимизиране на нивелетата на трасето и частични изменения в единични криви, заздравяване на земното платно, подмяна на типа на горното строене, реконструкция на контактната мрежа и подмяна на съществуващите системи за управление на влаковете с нови, като се осигури по-високо ниво на безопасност. Основни цели на модернизацията на съществуващото трасе са: увеличаване на скоростта на движение на влаковете и създаване на конкурентост на жп транспорта с шосейния път; увеличаване на сигурността на придвижването чрез инсталиране на Европейската



система за контрол на влаковете (ETCS) ниво 1, сигнализация и телекомуникация с GSM-R по време на движението и премахване на жп прелезите (пресичанията на едно ниво) и тяхното заместване с жп надлези/подлези.

Реализацията на проекта през програмен период 2007-2013 г. е изпълнена в три участъка, с три отделни договора за проектиране и строителство:

- *Участък 1: Септември– Пазарджик;*
- *Участък 2: Пазарджик –Стамболийски;*
- *Участък 3: Стамболийски– Пловдив.*

Бенефициент по проекта е НКЖИ – национална компания, създадена през 2002 г. като държавно предприятие и единствен управител на железопътната инфраструктура в България. Компанията организира, осъществява и отговаря за изпълнението на задължения по дългосрочен договор, сключен с Държавата, планира цялостната дейност за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с него. Компанията развива и поддържа железопътната инфраструктура на базата на дългосрочни 10-годишни програми за развитие на железопътната инфраструктура и годишни бизнес планове. За периода на реализация на ОПТ 2007-2013 г. и в петгодишния период след приключване на програмата към 2020 г., НКЖИ продължава да съществува и да изпълнява функциите си.

2.2 Подготовка на проекта

Подготовката на инвестиционния проект е финансирана първоначално от програма ИСПА в предприсъединителния период, като в периода 2008-2012 г. в подготовката се включва и програма JASPERS. Проектът е заложен в първоначалната версия на ОПТ като приоритетен проект. Модернизацията на жп линия София – Пловдив (и съответно разработените идейни проекти) е разделена на три участъка: два „равнинни“ /София-Елин Пелин и Септември-Пловдив/ и един „планински“ – Елин Пелин-Септември. През 2009 г. участък Елин Пелин – Септември е отложен за следващия програмен период, а през 2010 г. се взема решение през програмен период 2007-2013 да се изпълни само единия участък – Септември – Пловдив. Промяната в обхвата на проекта налага преработки в техническата документация, АРП и ФК. На 16.01.2012 г. с решение С(2012) 23 на ЕК е одобрен ФК за финансиране на проекта от ОПТ.

Освен основният ефект от увеличената скорост в отсечката на жп линията Септември – Пловдив, проектът си поставя редица социално-икономически цели, свързани с увеличена мобилност на населението, подобрени железопътни услуги, подобрени връзки България- Турция и България – Гърция. Прогнозира се генериране на отклонен трафик към железопътния транспорт от 10% и увеличение на пътничкопотока, а вследствие на това - намаляване на въглеродните емисии и намаляване на пътните инциденти. Намаляването на броя на железопътните прелези с пресичания на две нива (надлези) генерира ползи, свързани с безопасността на пътния транспорт и намалява забавянията в движението на пътния транспорт. Като по-глобални ползи са отчетени стимулирането на икономическото развитие в региона и на национално ниво, опазване на околната среда поради отклонения трафик, подобряване на безопасността на движението. Проектът повишава надеждността на жп инфраструктурата, подобряване на оперативния контрол и намаляване на оперативните разходи, подобряване на безопасността, осигуряване на достъп за хора с увреждания.

В рамките на прединвестиционното проучване са разгледани три алтернативи, които са сравнени чрез мултикритериен анализ и АРП. Финансовият анализ на проекта е



базиран на модела и прогнозата на търсенето от Общия генерален план за транспорта на България, изготвен през 2010 г. Заложена е прогноза за увеличена скорост и намаляване на времето на пътуване за участъка Септември – Пловдив (53,6 км), съответно 12 минути за бързи и международни пътнически влакове и 3,25 мин. за товарни влакове. Моделът залага увеличение на товарния и пътническият трафик (съответно с 10 % и 13%), в резултат от съкратеното време за пътуване и подобрената инфраструктура и услуга като цяло.

Финансовите показатели на проекта са отрицателни и доказват необходимостта от финансиране от ЕС. Остойностените икономически ползи от реализацията на проекта включват:

- *Ползи от спестено време при пътуване* – при пътнически и товарни превози, съответно с дял 57,3% и 6,8%;
- *Намаляване на забавянията при пътният транспорт поради премахване на прелези* – с дял 21,2% от общите ползи;
- *Намаляване на пътните инциденти* поради привлечения трафик от пътният транспорт – съответно 1,1% за товарни превози и 2,5% за пътнически превози;
- *Екологични ползи* – 0,04% за товарни превози и 0,39% за пътнически превози
- *Намаляване на оперативните разходи* – 4,65% за товарните превози и 5,9% за пътническите превози.

Общата дисконтирана стойност на остойностените ползи за референтния 30-годишен възлиза на 291 534 570 евро и проектът демонстрира положителни икономически показатели (ИВНВ и ИННС). Посочени са и ползи, свързани със създаване на временна заетост по време на реализацията на проекта /около 900 работни места/.

Качествените ползи от реализацията на проекта са свързани с подобряване на достъпа и качеството на железопътните услуги, осигуряване на достъп за хора с увреждания, подобрена безопасност, подобрена съвместимост с железопътната мрежа на ЕС, подобрени трансгранични връзки и др.

Във фазата на подготовка на проекта са отчетени трудности, свързани с:

- Закъсняла и непълна подготовка на инвестиционния проект. Идейното проектиране е прието само като основание за последващо проектиране на обектите. Поради непълноти в обема, обхвата и качеството на разработките е удържана неустойка в размер на 10 % от стойността на договора за техническа помощ, финансиран по програма ИСПА
- изменението в обхвата на проекта, което налага преработки на проектната документация, в т.ч. АРП, които допълнително забавят процеса на подготовка и подаване на ФК по програмата.

2.3 Изпълнение на проекта

Изпълнението на проекта стартира с подписването на Договор № ДОПТ-11/05.08.2011г. На 05.08.2011 г. между УО на ОПТ и ДП НКЖИ е за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ по ОПТ, с първоначално заложена дата на приключване 30.09.2015г. (около 49 месеца). Поради съществени забавяния в изпълнението, през 2013 г. проектът е категоризиран като високорисков от Управляващия орган и са предприети допълнителни мерки за успешното му приключване през програмен период 2007-2013г. В резултат на това, изпълнението е удължено с четири месеца, а обхватът на дейностите спрямо първоначалния договор за БФП е намален, като са изключени дейности, свързани с изграждането на четири пътни надлеза и отчуждение на земи, чието изпълнение е извън периода на



допустимост на разходите. През 2016 г. е подписан Анекс на база окончателно искане за плащане по проекта, в който са променени финансовите параметри и разпределението на разходите.

Изпълнението на договорите за проектиране и СМР за отделните участъци е възложено чрез отделни договори, които стартират през м. декември 2012 г. с изпълнение на техническото проектиране. След неговото приключване е извършена оценка на съответствието на проектите и са издадени Разрешения за строеж, съответно през 2013 и 2014 г. за отделните участъци. Изпълнението на договорите за СМР приключва през 2016 и 2017 г. по съответните участъци.

Измененията в бюджета на проекта са представени в следващата таблица и се дължат на следните причини, констатирани от извършения актуализиран финансов анализ през 2016 г.:

- Промяна на индикативните стойности от ФК с реалните стойности на сключените договори, което води до намаляване на първоначално заложения общ размер на инвестициите с около 35%;
- Отпадане и промяна на дейности по проекта и спестявания от проведени тръжни процедури, отпадане на част от разходите, предвидени за верифициране, поради установени нередности и наложени финансови корекции;
- Отпадане на част от разходите за верифициране поради изтичане срока на допустимост на разходите, т.е. извършени след 31.12.2015 г.

Вследствие от намаляването на обхвата на дейностите, общият бюджет на проекта е редуциран почти наполовина през 2015 г., основно поради намаляване стойността на недопустимите разходи и поради по-ниските стойности на сключените договори от първоначално предвидените средства. В първоначалния ДБФП поради ограничение на възможностите за финансиране по ОПТ в размера на БФП не се включват 294 372 746,85 лв., които след проведени тръжни процедури към 30.09.2015 г. се свеждат до 31 152 868,44 лв., а общо разходите по проекта, които Бенефициентът е задължен да съфинансира - до 112 261 927,78 лв. Първоначално заложената стойност на приноса на ЕС е намалена от 160 млн. лв. на 128,5 млн. лв., но делът на приноса на ЕС се увеличава от 25,3% на 41,2%. През 2016 г. е направена окончателна корекция на всички финансови параметри на проекта след приключване на изпълнението.

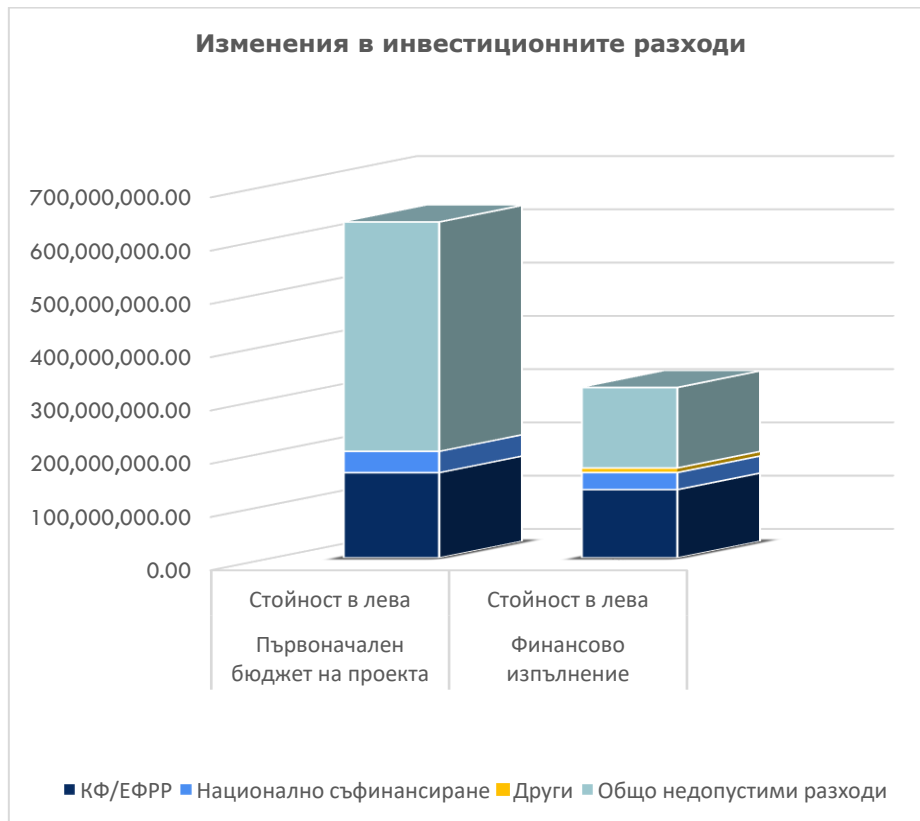
Първоначално НКЖИ изпитва трудности с осигуряването на собствените средства за реализация на проекта, но през 2012 г. получава подкрепа чрез Кредитно споразумение с ЕИБ за проекта.

Таблица 2-1 Изменения в бюджета на проекта

Източници на финансиране	Първоначален бюджет на проекта	Финансово изпълнение
	Стойност в лева	Стойност в лева
Обща стойност на проекта	630 626 259,27	319 872 094,32
КФ/ЕФРР	160 000 000,00	128 150 956,29
Национално съфинансиране	40 000 000,00	32 037 739,06
Други	0,00	8 686 578,07
<i>Общо недопустими разходи</i>	<i>430 626 259,27</i>	<i>150 996 820,90</i>

Източник: Окончателен доклад на проекта, данни за финансовото изпълнение на ОПТ от УО

Фигура 2-1 Изменения в инвестиционните разходи



Източник: Окончателен доклад на проекта, данни за финансовото изпълнение на ОПТ от УО

Сравнението между планирани и отчетени приходи за периода 2011-2016 г. показва намаляване на приходите спрямо планираното, като основна причина за намалението е промяната в тарифната политика в посока намаляване на инфраструктурните такси, спад в общия обем на жп превозите в България поради икономическата криза от 2009-2011 г., както и спад в движението по жп линията по време на строителните дейности. В актуализирания анализ са взети предвид и приходи от отдаване под наем на гарови и окологарови пространства. В размера на разходите за периода 2011-2016 г. също се наблюдава намаление, поради промяна в системата за отчитане на разходите по участъци на жп мрежа. Преизчислените финансови показатели показват, че проектът продължава да се нуждае от безвъзмездна помощ, тъй като ФННС е отрицателна, а ФВНВ е под 5%. Приходите по проекта от инфраструктурни такси не могат да покриват разходите за експлоатация и поддръжка и се налага да се изплащат средства от ДБ под формата на субсидии за гарантиране на финансовата стабилност на ДП НКЖИ.

Изпълнение на индикаторите

Целевите стойности на индикаторите по проекта са изпълнени, някои от които частично, както е показано на следващата таблица:

Таблица 2-2 Изпълнение на индикаторите по проекта

Изпълнение на индикаторите по проекта	
Дължина на рехабилитираното трасе	53,6 км.



Изградени железопътни линии	122,118 км.
Модернизирани коловозни развития на гарите	5бр.
Изградена контактна мрежа	146,376 км
Ремонтирани и модернизирани мостове :	23 бр.
Подмяна на стълбовете на контактната мрежа	2116 бр.
Подновена сигнализация на гари	36р.* (от 5 бр.)
Инсталирани GSM-R базови станции и антени (София-Пловдив);	15 бр.* (от 20 бр.)
Положени оптични кабели от София до Пловдив :	184 км;
Изградена ETCS Level 1 за участъка Септември-Пловдив –	0 бр.* (от 1 бр.)
Инсталирана телекомуникационна апаратура на гари :	12 бр.* (от 16 бр.)

*Частично изпълнените индикатори се изключават от обхвата на проекта на дейности, които се изпълняват до 2017 г., поради общото забавяне в изпълнението.

Източник: Окончателен доклад за изпълнението на проекта

Във фазата на реализация са отчетени следните **проблеми**:

- *Забавяне стартирането на проекта и произтичащи финансови претенции от трима изпълнители на строителни договори.* Забавянето се дължи на обжалване на обществената поръчка за извършване на строителен надзор, което генерира общо забавяне на избора на Консултант по проекта и стартирането на договорите за проектиране и строителство със 17 месеца. Създадена е контактна работна група в НКЖИ за определяне на загубите на изпълнителите и са подписани извънсъдебни спогодби по претенциите на изпълнителите, по които са извършени плащания;
- *Забавяне на процедурите за одобрение на ПУП и откриване на процедурите по отчуждаване на земя, необходима за построяването на 4 броя пътни надлези, поради обжалването на процедурата за избор на Консултант по проекта;*
- *Генерирани забавяния и удължавания на изпълнението на договорите за строителство, в т.ч. усвояване на гаранции за неизпълнения на задължения по договора. Забавянията в договорите за строителство налагат удължаване и повишаване стойността на договора за строителен надзор;*
- *Затруднения при обезпечаването на съфинансирането на проекта и средствата за недопустими разходи, в т.ч. ДДС и финансови корекции.* Съфинансирането се изисква поради факта, че проектът е приходогенериращ и изисква съфинансиране, а в допълнение част от разходите са определени като недопустими поради ограничения във възможностите за финансиране на проекта по ОПТ. За преодоляване на тези проблеми, през 2013 г. е взето решение за ползване на средства в размер около 60 млн. лв. от Кредитното споразумение за структурен програмен заем между РБ и ЕИБ;
- *В хода на изпълнението на проекта са наложени финансови корекции по няколко от обществените поръчки – по процедурите за строителство /между 5 и 10% от стойността им/ и други поръчки. Това допълнително усложнява проблема с осигуряването на собствено финансиране на НКЖИ за реализация на проекта;*
- *Технически проблем с GSM-R - Радиочестотният спектър, в който работи системата GSM-R, е определен от техническите спецификации за GSM-R на UIC (EIRENE FRS v.7, EIRENE SRS v.15). Използваните честотни ленти са 876 – 880 MHz и 921 – 925 MHz и се използват от всички страни в Европейския съюз. Издаването на разрешение за ползване на ограничен ресурс – радиочестотен спектър, което се*



извършва от Комисията за регулиране на съобщенията (КРС), зависи от съгласието на Министерството на отбраната. Извършени са корективни действия за осигуряване на радиочестотния спектър за GSM-R в участъка София – Пловдив. Трикратно от КРС са получавани временни разрешения за срок от по 6 месеца за ползване на ограничен ресурс – честотен спектър за GSM-R. Инсталирането на апаратурата на GSM-R се осъществява в условията на тези временни разрешения и ограничения от страна на МО.

Генерираните забавяния са довели да общо забавяне на проекта и необходимост от намаляване на неговия обхват в края на изпълнението му, с цел да се постигне завършването му в обхват за въвеждане в експлоатация в периода на допустимост на разходите по ОПТ 2007-2013 г..

2.4 Фаза на експлоатация

Във фазата на експлоатация НКЖИ представя на УО годишни доклади за устойчивост, съгласно т. 16.1.3. от Процедурния наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт“. Докладите съдържат информация за предприетите мерки за поддържане на модернизирания инфраструктура и постигнатите резултати. НКЖИ извършва:

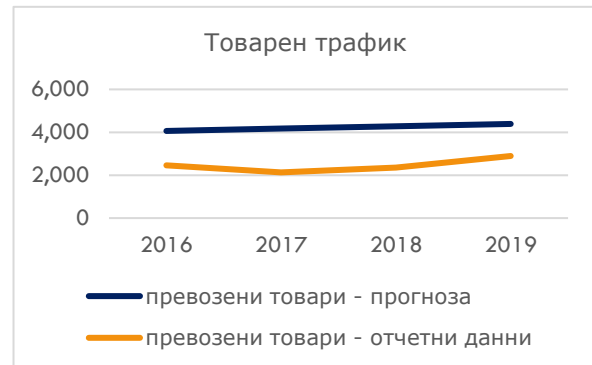
- Периодични проверки и измервания за поддържане на железопътната отсечка Септември – Пловдив, съгласно Правилата за текущо поддържане на железния път;
- Поддръжка на рехабилитирани здания, перони, вертикална планировка, подземи и съоръжения;
- Поддържане на контактната система;
- Поддръжка на сигнализация и телекомуникации.

В докладите за устойчивост се включва описание на горепосочените мерки и вложени средства за поддръжка и експлоатация. Активите, придобити в резултат от изпълнението на проекта, са прехвърлени за управление на съответните поделения в структурата на ДП НКЖИ. В докладите се представят актуални данни за трафика, както и информация за извършени проверки на място от бенефициента.

Прегледът на отчетните данни за трафика за периода 2017-2019 г. показва увеличение спрямо периода 2011-2016 г., но все още е налице по-малък обем спрямо прогнозирания трафик, особено при товарните превози.

Пътническият трафик е със средно 15% по-нисък от прогнозирания, а товарния - с 42 %. Прогнозираният трафик е базиран ОГПТ от 2010 г., който не отчита ефекта от намаление на трафика поради икономическата криза в периода 2008-2011 г.. Въпреки това отклонение, в периода 2017-2019 г. се наблюдава ръст както при пътническите, така и при товарните превози, който в дългосрочен план е възможно да компенсира частично наблюдаваните разлики в трафика и съответно – в изчислените икономически ползи от проекта.

Фигура 2-2 Пътнически и товарен трафик



Източник: Данни от НКЖИ

Изчислените в АРП икономически ползи се базират основно на обема на трафика, поради което съпоставката между прогнозираните и отчетените ползи следва тенденцията на отклоненията между прогнозиран и реализиран трафик, разгледана по-горе. Общият обем на прогнозираните ползи за периода 2017 – 2019 г. възлиза на 13 396,6 хил. евро, а преизчислените ползи на базата на по-ниския обем трафик са на стойност 10 186,5 хил. евро. Най-голям дял в ползите има спестеното време при пътническите превози (над 40%), следвано от ползите от намалените пресичания, които също са свързани със спестено време поради елиминиране на забавянията при пътния трафик (около 23 %). Съществен е и делът на ползите от намалени разходи за поддръжка.



Фигура 2-3 Икономически ползи, хил. евро



Източник: Собствени изчисления, данни от НКЖИ, данни от АРП

2.5 Обобщени изводи

Въз основа на разгледаната информация за проекта във фазата на подготовка, реализация и експлоатация, могат да се направят следните изводи:

- Допуснати са съществени забавяния както на етапа на подготовка, така и във фазата на реализация на проекта. В хода на подготовката и реализацията проектът обхващат на проекта е предефиниран неколккратно, поради бюджетни и времеви ограничения. В резултат от това, през 2013 г. проектът е определен като високорисков от УО и са предприети специфични корективни мерки за минимизиране на риска;
- Въпреки тези обстоятелства, НКЖИ успява да приключи и отчете успешно по-голямата част от планираните дейности в обхвата на ОПТ 2007-2013 г. Като



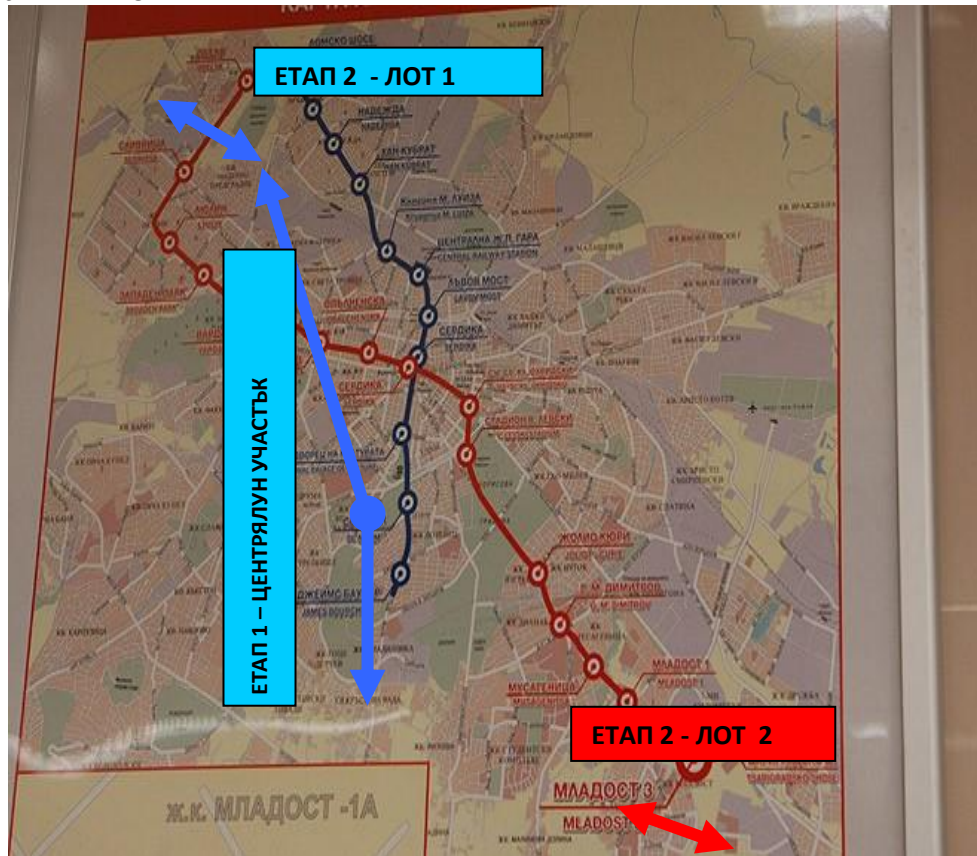
- корективна мярка дейностите, чието изпълнение е забавено, са изключени от обхвата на проекта и това е причината за частичното изпълнение на някои от първоначално заложените индикатори;
- Основните проблеми на проекта са свързани със забавената подготовка, с прилагане на Закона за обществените поръчки (дълги обжалвания, финансови корекции върху проведени поръчки), трудности при осигуряване на собственото финансиране на НКЖИ, допълнително възникнали работи по строителните проекти след изготвянето на техническите и работни проекти, забавено изпълнение на строителните договори;
 - Наблюдава се значителна разлика в посока намаление между първоначално заложените инвестиционни разходи и размера и структурата на инвестицията при окончателното отчитане на проекта през 2016 г. Тя се дължи на спестени средства при провеждане на тръжни процедури и изключване на дейности поради изтичане на срока на допустимост на разходите. Структурата на разходите също търпи промяна, като в окончателния бюджет делът на приноса на ЕС е значително по-висок поради намаления общ размер на инвестицията, а като отделно бюджетно перо в недопустимите разходи са отчетени наложените финансови корекции;
 - Допусканията на предварителния финансов анализ на проекта от АРП са изследвани във фазата на експлоатация чрез актуализиран финансов анализ през 2016 г. Извършените изчисления показват по-нисък трафик от прогнозирания и съответно – по-ниски приходи, но същевременно са отчетени и по-ниски разходи за поддръжка и експлоатация на отсечката поради промяна в начина им на отчитане. Финансовата устойчивост се осигурява от собствени приходи и субсидия от държавния бюджет. Изчислените финансови показатели на проекта през 2016 г. доказват отново необходимостта от подкрепа на ЕС;
 - Стойността на икономическите ползи за периода 2017-2019 г. е около 25% под прогнозираната в първоначалния АРП, поради по-ниския обем на трафика – с около 15% при пътническите превози и около 42% при товарните превози. Въпреки това, проектът генерира съществени ползи и предвид възходящата тенденция при железопътния трафик за периода 2017-2013 г., се очаква стойността на тези ползи да се увеличава през референтния 30-годишен период на проекта;



3. V0161P0004-3.0.01-0006 Проект за разширение на метрото в София: Етап II Лот 1 „Обеля – Надежда“ и Лот 2 „Младост I – Цариградско шосе“

КРАТКО НАЗВАНИЕ РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО, ЕТАП II, ЛОТОВЕ 1 И 2

Схема на Линиите



Приоритетна ос	Приоритетна ос 1
Категория	Голям проект
Бенефициент	„Метрополитен“ ЕАД
Бюджет	Общ бюджет: 705 852 958,53 лв. 360 896 887,01 евро Допустими разходи: 567 831 257,17 лв. 290 327 511,68 евро БФП: 456 219 816,41 лв. 233 261 488,17 евро Помощ от общността 364 975 853,13 лв. 186 609 190,54 евро
Период на изпълнение	22.02.2011 г. - 30.06.2013 г.

Източник: Окончателен доклад на проекта

Описание на проекта и основни данни

Проектът за разширението на метрото в столицата е реализиран със средства от Оперативна програма „Транспорт“ на два етапа. Двата лота включени в Етап II



предвиждат разширение на трасето на подземната железница от кв. „Младост 1“ до бул. „Цариградско шосе“ и от кв. „Обеля“ до „Надлез Надежда“. По този начин общата дължина на столичното метро става 31 км с 27 метростанции.

Етапът обхваща следните участъци:

- Лот 1 линия 2, участък „Обеля – ж.к. Надежда – Пътен възел Надежда“ от км.0+048 до км. 4+139,236. Представлява началото на IIри метродиаметър и е с дължина 4,2 км. и включва 4 метростанции.
- Лот 2 линия 1, участък „Младост I (МС 13) – бул. Цариградско шосе (МС 19) с буферен подземен паркинг“. Представлява продължение на първия метродиаметър от най-големите жилищни комплекси на града - ж. к. „Младост “ по посока на ж.к. Дружба и Летище София. Участъкът преминава през ж.к. Мадост III и достига до главната входна, източна пътна артерия в югоизточната част на града – бул. Цариградско шосе. Метроучастъка е с дължина 2,5 км, от които 2,2 тунелни участъци и 2 подземни метростанции.

Таблица 3-1 Времево изпълнение на проекта

Договор за БФП	22.02.2011г.
Анекс към договора за БФП във връзка с приключили тръжни процедури - стойността на БФП от 488 957 500 лева намалява на 456 219 816.41 лева. Общо допустимите разходи по проекта се договарят от 616 797 201,36 на 567 831 257,17лева.	22.02.2013 г.
ЛОТ 1 Участък от Км. 0+048 до км. 4+139.40 и МС 1 II , 2 II, 3 II и 4 II	
Крайна дата на изпълнение на проекта според първоначално одобрено проектно предложение/договора за безвъзмездна помощ	30.06.2013 г.
Крайна дата на изпълнение на проекта, съгласно приети изменения на договора за безвъзмездна помощ	30.06.2013 г.
Въвеждане в експлоатация	29.08.2012 г.
Фактическо приключване на проекта	16.01.2013 г.
ЛОТ 2 „Младост 1 (МС 13) – бул. Цариградско шосе (МС 19) с подземен паркинг“	
Крайна дата на изпълнение на проекта според първоначално одобрено проектно предложение/договора за безвъзмездна помощ	30.06.2013 г.
Крайна дата на изпълнение на проекта, съгласно приети изменения на договора за безвъзмездна помощ	30.06.2013 г.
Въвеждане в експлоатация	25.04.2012 г.
Фактическо приключване на проекта	27.11.2012 г.

Източник: Окончателен доклад на за изпълнение на ОПТ, Окончателен доклад за изпълнение на проекта

Възникнали проблеми в хода на изпълнение на проекта

Технически проблеми:

- В хода на строителството възникват технически проблеми, които са решавани в оперативен порядък и не са довели до нарушаване на графика на проекта.

Финансови проблеми

- В края на проекта възниква финансов проблем, тъй като Метрополитен ЕАД не разполага със средства да финансира последните разходи по проекта, които възлизат на 60,90 млн. лева. От тях 11.90 млн. лева са осигурени от Столична община, а останалите от държавния бюджет, с което се осъществява изплащане на всички разходи по проекта.



Съпоставка на прогнозите за ефектите от проекта и реално постигнатото

Финансово изпълнение

Проектът е изпълнен с помощта на безвъзмездна финансова помощ в размер на 456 219 816,41 лв./233 261 488,17 евро (ЕФРР и национално участие) и други източници в размер на 249 633 142,12 лв./127 635 398.84 евро (собствени средства и заем от ЕИБ).

Общо допустимите разходи за проекта са предназначени за

- Проектиране и подготовка – ~1,9 млн. лв., 0,35% от общо допустимите разходи, 0,28% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите)
- Строителство и изграждане – ~273 млн. лв., 48% от общо допустимите разходи, 38,8% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите)
- Оборудване – ~136 млн. лв., 24% от общо допустимите разходи, 19% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите)
- Подвижен състав – ~154 млн. лв., 27% от общо допустимите разходи, 22% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите)
- Надзор по време на изпълнението – ~ 2.4 млн. лв., 0,4% от общо допустимите разходи, 0,3% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите)

Степента на финансово изпълнение на проекта е много високо като разходите за безвъзмездна помощ са възстановени 99,00%, а недопустимите разходи са изплатени от Метрополитен ЕАД в размер на малко на 99,77% от първоначално предвидените. В Таблица 3-2 е представена стойността на общите разходи по проекта, размера на отпуснатата безвъзмездна помощ и недопустимите разходи при одобрение на проекта и след неговото изпълнение и окончателно плащане.

Таблица 3-2 Финансово изпълнение по отношение на инвестиционните разходи

	при изпълнение на проекта	след верифициране на разходите	степен на финансово изпълнение
допустими разходи	567 831 257,17 лв.	562 137 346,56 лв.	99.00%
от тях БФП	456 219 816,41 лв.	451 644 787,56 лв.	99.00%
недопустими разходи	138 021 701,36 лв.	137 700 218,92 лв.	99.77%
Общ размер на проекта	705 852 958,53 лв.	699 837 565,48 лв.	99.15%

Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта

Настоящият анализ е направен на база получена информация от бенефициента „Метрополитен“ ЕАД като е използвана методологията възприета в Анализа разходи-ползи, изработен при подготовката на проекта през 2010 г. и актуализиран през 2016г. Всички данни в анализа обхващат само двата лота от Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2.

Пътникопок

Важен параметър във всеки инвестиционен пътен проект е броя пътници (пътникопоток), които ще се възползват от изпълнението на проекта. Той е отправната точка за определяне на почти всички ползи от проекта – финансови, икономически, социални и екологични. Ето защо неговото точно прогнозиране има ключова роля за постигане на стойностите на индикаторите за въздействие на проекта. Затова, в настоящия доклад е направено сравнение на историческите данни за пътникопотока



за анализирания период след въвеждане в експлоатация на линията, а именно 2013-2019 г., съпоставени с прогнозираните такъв в АРП. Те са представени в Таблица 3-3.

Таблица 3-3 Данни за пътничкопотока на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2

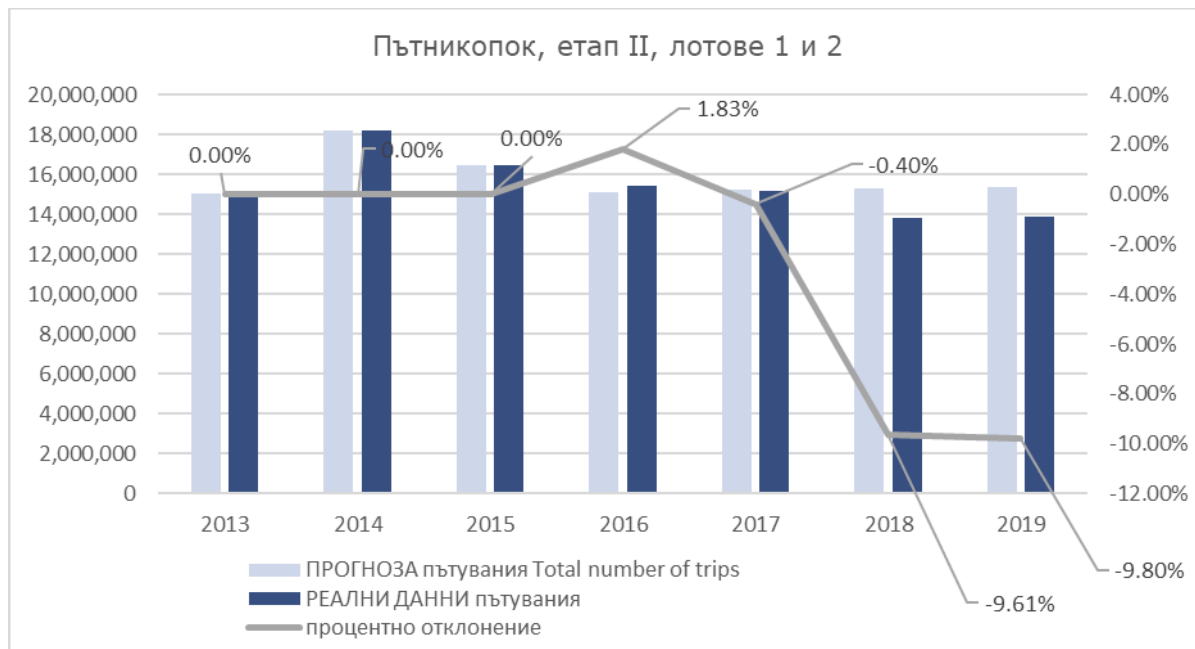
Общ пътничкопоток		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА	пътвания	15 024	18 187	16 483	15 123	15 220	15 310	15 363
	пътничкопотока	679	503	168	576	236	478	530
РЕАЛНИ ДАННИ	пътвания	15 024	18 187	16 483	15 400	15 160	13 838	13 857
	пътничкопотока	679	503	168	222	026	485	662

Източник: АРП, данни от Метрополитен ЕАД

Данните за периода 2013-2015 г. съвпадат, тъй като при актуализирането на АРП през 2016 г. са въведени реалните за тези години данни. За следващите години отклонението е малко в посока намаляване на реалния брой пътници с около 10%. Това се дължи на намаляване пътуванията на пътници влизащи в сп. Младост 1 - най вероятно, защото първоначално тази метростанция е поемала пътуващите от кварталите Младост 2 и Младост 4, а впоследствие когато се доизгражда метрото до Бизнес парка, този поток пътници отпада.

На графиката е представено визуално сравнението между прогнозираните и реалните брой пътници, както и процентното отклонение.

Фигура 3-1 Съпоставка на прогнозираните с реалния пътничкопоток по Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2



Източник: АРП, данни от Метрополитен ЕАД, собствени изчисления

Приходи

В настоящият доклад е направен преглед на оперативните разходи и приходите по исторически данни, които са вследствие на оперирането на Разширението на метрото,



етап II, лотове 1 и 2 и тяхната съпоставка спрямо планираните за линията в АРП. За преизчисляването им са ползвани данни за оперативните приходи, оперативните разходи и реален пътнико поток, предоставени от Метрополитен ЕАД.

Приходите, реализирани от Метрополитен ЕАД след пускането в експлоатация на линията, са разгледани и сравнени спрямо заложените в АРП в Таблица 3-4. Там са представени както общите приходи от оперативна дейност, така и присъщите приходи без допълнителни компенсации, които Метрополитен получава от Столична община и държавния бюджет. В присъщите приходи съгласно подхода, използван в АРП са включени приходите от продажби на билети и карти, наеми, реклами и др. Така са направени и преизчисленията, които са на база реални исторически данни за разглеждания период. Представените приходи са само тези, които се дължат на превоза на пътници по Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2 в обхванатите по проекта участъци, а не за цялата метро мрежа.

Таблица 3-4 Съпоставка между преизчислените и прогнозираните приходи дължащи се на оперирането на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2

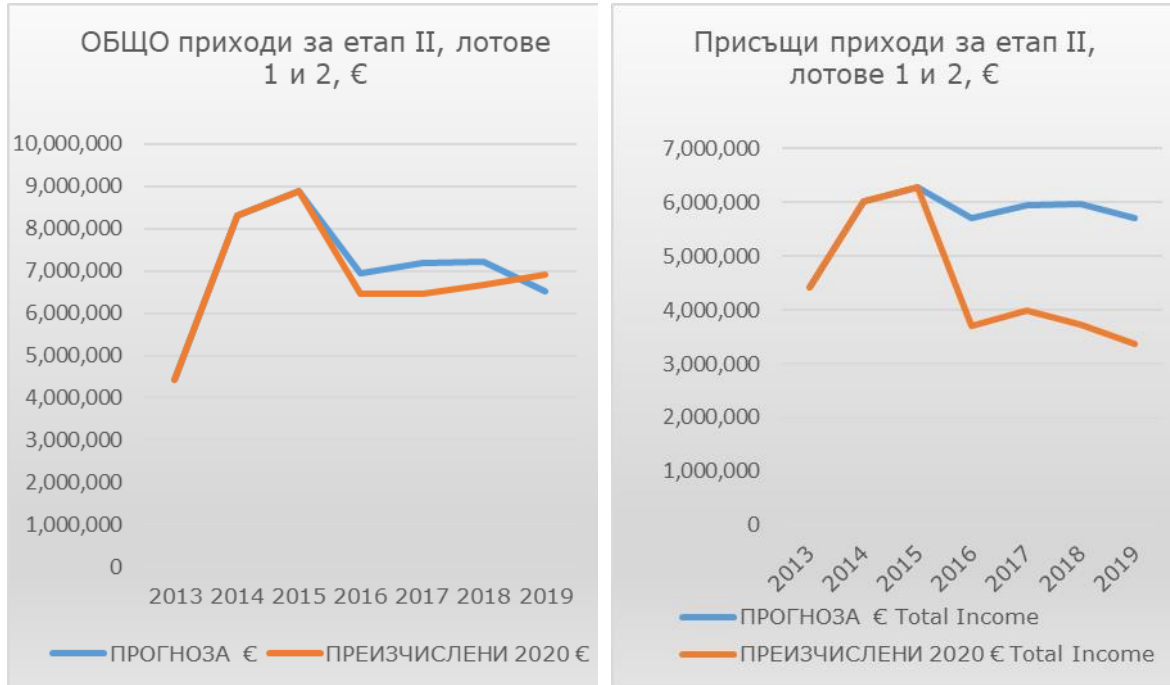
ОБЩО приходи от дейността		обща за периода	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА	€	40 051 647	4 417 957	8 321 026	8 890 168	6 956 471	7 183 218	7 218 931	6 502 372
ПРЕИЗЧИСЛЕНИ 2020	€	38 968 872	4 417 957	8 321 026	8 890 168	6 457 477	6 451 910	6 679 088	6 896 720
Присъщи приходи без компенсации			2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА	€	32 328 951	4 417 957	6 013 644	6 270 894	5 714 668	5 933 478	5 961 781	5 704 266
ПРЕИЗЧИСЛЕНИ 2020	€	26 003 455	4 417 957	6 013 644	6 270 894	3 713 485	3 996 210	3 733 858	3 359 256

Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Ясна визия за съпоставката между планирани и реализирани приходи се вижда от графиките по-долу.



Фигура 3-2 Съпоставка на прогнозираните и реалните приходи от Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2



Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Видна е **високата степен на припокриване** на прогнозните спрямо реализираните общи приходи въпреки, че броят на пътниците са намалели. Това се дължи на допълнителните компенсациите, които дружеството получава за изпълнение на дейностите по превоз на пътници.

Съпоставката на прогнозираните с преизчислените приходи, базирани на реални данни показва, че общите приходите на Метрополитен ЕАД дължащи се на пускането в експлоатация на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2 са близки до прогнозираните. Така тяхната обща стойност за периода 2013 - 2019 г. година (дисконтирана с 5,5%) дава отклонение в размер на **-2,7%**. Това приближение на реалните с прогнозираните приходи се дължи на факта, че освен приходите от продажби на билети и карти и приходите от компенсации, които зависят от пътническия поток, има приходи от компенсации, които не зависят от пътническия поток, а се определят на база стойността на инвестициите на линиите. В допълнение, приходите от компенсации бележат ръст през периода 2016-2019 г. с ок. 29%, което компенсира намаляването на присъщите приходи.

Разходи

Относно разходите анализът показва по-ниски реални оперативни разходи в сравнение с прогнозираните.

В таблицата по-долу са представени размера на оперативните разходи за периода 2016-2019 г. и прогнозираните по АРП.

Таблица 3-5 Съпоставка между преизчислените и прогнозираните разходи дължащи се на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2

Оперативни разходи	обща за периода	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019



ПРОГНОЗА 2012	€	44 404 893	7 214 947	5 605 127	8 872 900	8 483 578	8 688 066	8 085 448	8 166 998
ПРЕИЗЧИСЛЕНИ 2020	€	32 322 810	5 040 083	5 055 316	4 837 367	5 714 632	6 370 275	6 373 132	6 945 803

Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Визуализация на данните за прогнозираните и реални разходи е представена на следващата графика.

Фигура 3-3 Сравнение на прогнозираните и реалните оперативни разходи за Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2



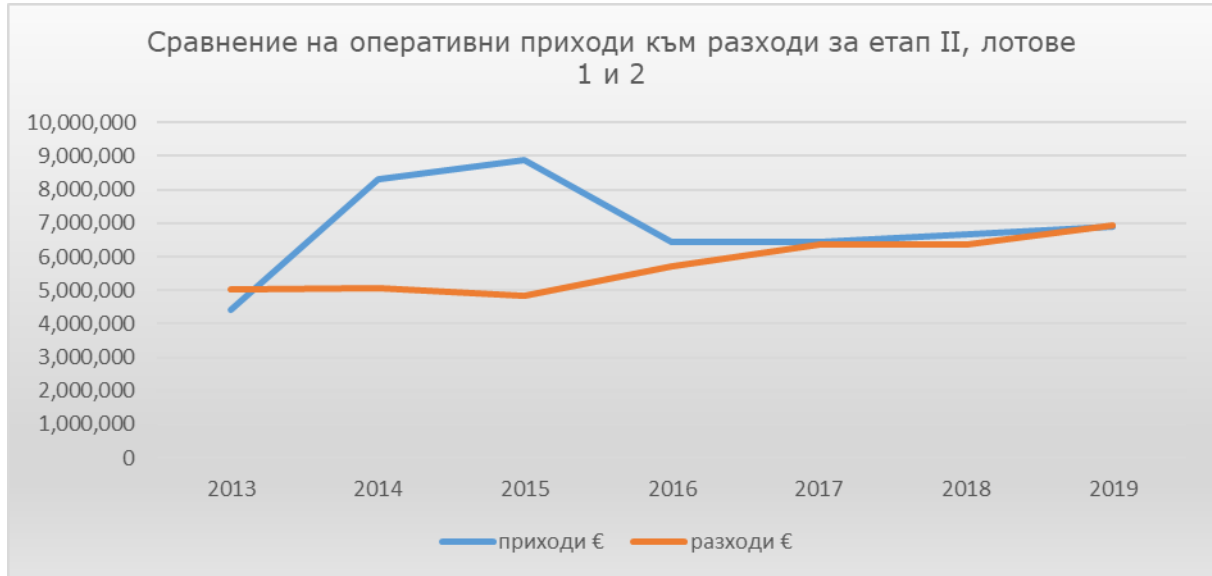
Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Сумата на общите оперативни разходи (дисконтирана с 5,5%) за периода 2013-2019г. съгласно АРП е в размер 44 404 893 евро, а сумата на преизчислените общи оперативни приходи за същия период е 32 322 810 евро, което прави разлика от ок. 27%.

Сравнението на оперативните приходи към разходите за опериране на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2 показва възможност за покриване на оперативните разходи от реализираните приходи за разглеждания период за отсечките, предмет на проекта, т.е. осигурена е финансовата стабилност на проекта.



Фигура 3-4 Сравнение на преизчислените оперативни приходи и разходи за Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2



Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Икономически ползи

Метрото в София е планирано като гръбнак на обществения градски транспорт и има за цел да обезпечи ефективното превозване на големите пътнически потоци в града, при което да се постигне значително облекчаване на трафика и намаляване на замърсяването на въздуха. Проектът е свързан с изграждането на екологично устойчиви транспортни мрежи в градската среда. С реализирането Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2 е осигурена достъпност до транспортната система на града, което води до следните ползи:

- Намаление на трафика на наземния градски транспорт, което ще доведе до намаление на броя на използваните автомобили, намаляване на пътно-транспортните произшествия и инцидентите;
- Намаляване на вредните емисии във въздуха;
- Съкратеното времетраене на пътуванията по маршрута на отсечките, обхванати от проекта.

Вследствие на тези ползи още в етапа на подготовка на проекта са изведени икономически ползи от реализацията на проекта. Съгласно АРП и преизчисленията направени на базата на реалния пътникопоток следвайки модела на одобреното АРП, общите (дисконтирани с 5,5%) стойности на тези ползи за периода 2013-2019 г. са както следва:

Таблица 3-6 Стойност на икономическите ползи от въвеждане в експлоатация на Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2

Обща за периода 2013-2019 стойност на икономическите ползи	Прогнозирана	Преизчислена
Разходи за ЕиП на ПС	€ 43 585 078	25 550 126

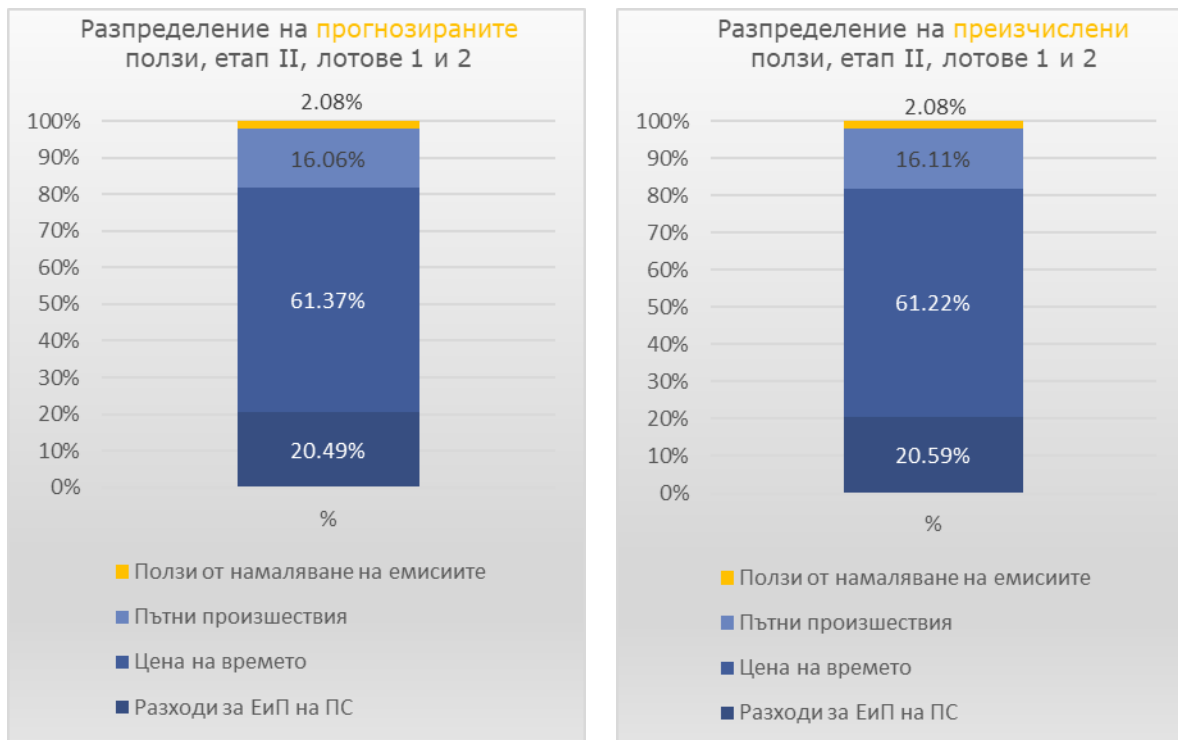


Цена на времето	€	130 529 153	75 970 066
Пътни произшествия	€	34 150 421	19 984 497
Ползи от намаляване на емисиите	€	4 414 849	2 579 199
ОБЩО ИКОНОМИЧЕСКИ ПОЛЗИ (СПЕСТЕНИ РАЗХОДИ)		212 679 501	124 083 887

Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Тези данни показват, че прогнозираните ползи са постигнати в размер на 58 %. Причината за това е, че прогнозираните ползи са в линейна зависимост от пътничкопотока, който в първоначалното АРП (при подготовката на проекта) е бил с ок. 40% повече от пътничкопотока в актуализираното АРП през 2016 г. (в което не са изчислявани ползите). Въпреки това, приносът на ползите се запазва в почти същото съотношение, като спестеното време за пътуване е с най-голям дял (малко над 60%), следвано от ползите от намалените разходи за поддръжка на другите превозни средства. Разпределението на дела на всяка от икономическите ползи е показано графично на следващата фигура.

Фигура 3-5 Процентен принос на икономическите ползи от проекта



Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

В допълнение на постигнатите икономически ползи, за изпълнението на проекта и ползите от него трябва да се отбележи следното:

- Спазен е графикът за развитие и изпълнение на проекта, като същия е завършен предсрочно с няколко месеца;
- Постигнати са основните индикатори за резултат – изградени 6,7 км метролинии с 6 метростанции, закупени са 18 бр. вагони;
- Осигурен е достъп за хора в неравностойно положение;
- Изградени са буферни паркинги - Лот 1 - 2бр. със 600 паркоместа и Лот 2 – 1бр. с 1300 паркоместа;



- За намаляване на нивото на шума от преминаващите влакове в района на естакадата между метростанция „Обеля 2“ и метростанция „Бели Дунав“ е изпълнен релсов път с монтирани специално поставени за целта шумопоглъщащи каучукови ивици, релсовият път е с еластични скрепления и метроучастъка е покрит с поликарбонатно покритие;
- Създадени са условия да бъдат осъществявани нови 92 460 хил. пътувания средно дневно или 19 618 750 пътувания годишно с метро по участъците от тази линия;
- Допълнителният брой на населението, което може да се възползва от подобрения градски транспорт с изграждането на тези участъци от метрото е 190 хил.;
- С въвеждането в експлоатация на 18 нови метро вагона се увеличава капацитета на метрото, като се създават условия за повишаване на средната скорост на придвижване и по този начин се подобряване на качеството на транспортната услуга;
- Устойчивостта на инвестицията се гарантира чрез:
 - Поддръжка на създадената инфраструктура от страна на Метрополитен ЕАД. С пускането в експлоатация на участъка от Разширението на метрото, етап II, лотове 1 и 2 в дружеството са разкрити допълнителни 251 нови постоянни работни места. Създадените експлоатационни служби на Метрополитен са специализирани съобразно спецификата на отделните дейности. За осигуряването на необходимите ключови специалисти в отделните експлоатационни служби, аварийни групи и бригади за ремонт и поддръжка на съоръженията се извършва постоянна работа по подготовката и квалификацията на кадрите. В дружеството има внедрена система за подготовка съгласно която при допълване на отделните звена се провеждат съответните обучения и се провеждат регулярни изпити.
 - Актуализиране на тарифната политика (през 2016 г.) при съобразяване на нивата на цените, които могат да бъдат понесени от клиентите и осигуряване на допълнителен финансов ресурс под формата на компенсации от Столична община и Държавния бюджет.

Обобщени изводи

- Спазен е графикът за развитие и изпълнение на проекта.
- Не се наблюдават съществени отклонения в размера на инвестициите – след проведените тръжни процедури за избор на изпълнители, разходите по проекта са намалели с малко под 8%;
- Верифицирани са 99% от направените допустими разходите;
- Основните проблеми на проекта, които са в етапа на неговото изпълнение са били от техническо естество и са предприети корективни мерки.
- Накрая на проекта, бенефициентът е изпитал затруднение с осигуряване на последните 10% от разходите по инвестицията;
- Допусканията на предварителния финансов анализ на проекта от АРП са изследвани във фазата на експлоатация чрез актуализиран финансов анализ през 2016 г. Извършените изчисления доказват отново необходимостта от подкрепа на ЕС. Финансовата устойчивост се осигурява от собствени приходи и компенсации от държавния бюджет и от бюджета на Столична община;
- Стойността на икономическите ползи за периода 2013-2019 г е около 42% по-ниска от прогнозираната, което се дължи на по-малкия пътничкопоток в сравнение с прогнозираните;
- Без компенсациите, които Метрополитен ЕАД получава от Общинския и Държавния бюджети проектът би бил финансово неустойчив;



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ
ЕВРОПЕЙСКИ СТРУКТУРНИ И
ИНВЕСТИЦИОННИ ФОНДОВЕ



ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА
ТРАНСПОРТ И
ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

-
- Спестеното време за пътуване е с най-голям дял (малко над 60%) от всички ползи, следвано от ползите от намалените разходи за поддръжка на другите превозни средства.

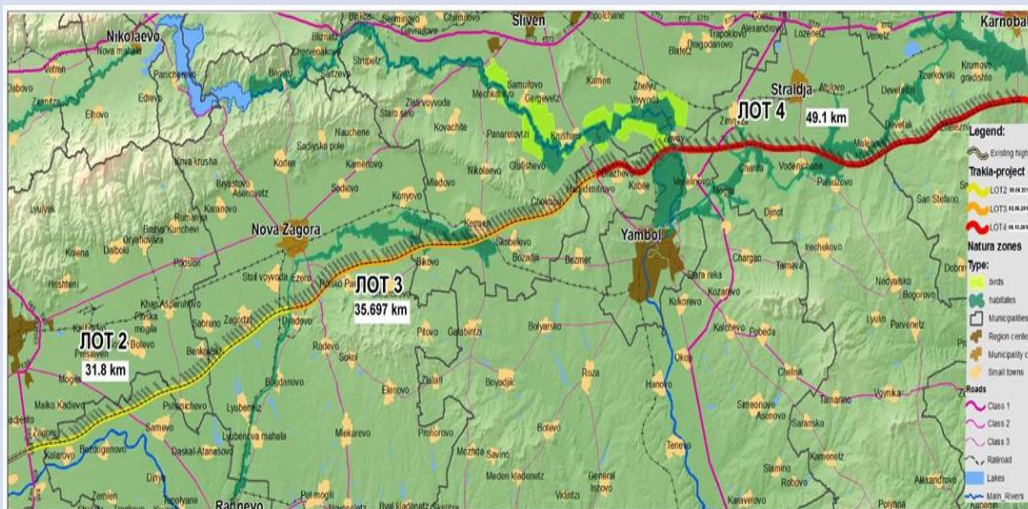


III. ПРОУЧВАНИЯ НА НИВО ПРОЕКТ - ПРИОРИТЕТНА ОС 2

4. Проект BG161PO004-2.0.01-0004 „Доизграждане на автомагистрала „Тракия“, Лотове 2, 3 и 4“

4.1 Описание на проекта и основни данни

Проект BG161PO004-2.0.01-0004 „Доизграждане на автомагистрала „Тракия“, Лотове 2, 3 и 4“



Приоритетна ос	Приоритетна ос 2
Категория	Голям проект
Бенефициент	Агенция "Пътна инфраструктура"
Бюджет	Бюджет ^{3*} : 503 165 876,24 лв.
Период на изпълнение	23.04.2010 г. - 15.07.2013 г.

Източник: Окончателен доклад на проекта

Автомагистрала „Тракия“ е част от Пан-Европейски транспортен коридор № 8 (Албания – Македония - Черно море), която свързва София с черноморския град Бургас. Нейното изграждане има национално и международно значение.

Дължината на автомагистралата от 116,6 км е разделена на три лота:

³ Бюджетът на проекта включва верифицираните допустими разходи по проекта в т.ч. БФП и съфинансиране от бенефициента



- Лот 2 „Стара Загора – Нова Загора“ от км 210+100 до км 241+900 – дължина 31,8 км;
- Лот 3 „Нова Загора – Ямбол“ от км 241+900 до км 277+597 – дължина 35,697 км;
- Лот 4 „Ямбол - Карнобат“ от км 276+200 (съвпада с км 277+597 от Лот 3) до км 325+280 - дължина 49,080 км.

Основните цели на проект АМ Тракия са подобряване на регионалната икономика на южна България като цяло, намаляване на броя на злополуките, икономия на време за леки и тежкотоварни превозни средства, намаляване на вредните емисии от отработени газове, подобряване на околната среда за тези, които живеят в градове и села по съществуващото трасе, намаляване на експлоатационните разходи за леки и тежкотоварни превозни средства и други. Чрез реализиране на проекта се постига намаляване на времето за пътуване от град София до град Бургас чрез увеличаване на скоростта на движение от средната скорост от 68 км/ч на 105 км/ч, с което разстоянието София - Бургас се изминава за 3 часа и половина.

Проектът не е приходогенериращ и в тази връзка не е правено последващо АРП, при което да бъдат актуализирани данните за ,икономическите и екологични ползи.

Проектът не включва държавни помощи.

Лот 2 „Стара Загора- Нова Загора“, от км 210+100 до км 241+900 е с дължина от 31,8 км и преминава през две области – Старозагорска и Сливенска.

Лот 3, „Нова Загора - Ямбол“, от км 241+900 до км 277+597 е с дължина от 35,697 км и е разположен в две области – Сливенска и Ямболска.

Лот 4, „Ямбол – Карнобат“ от км 276+200.

4.2 Подготовка на проекта

Проект „Доизграждане на АМ Тракия – лотове 2, 3 и 4“ е включен в програмата с първото ѝ изменение от 2011 г., когато се дава приоритет на проекти в процес на изпълнение или проекти в най-напреднала фаза на подготовка с оглед минимизиране на рисковете, свързани с забавеното финансово и физическо изпълнение на програмата. Първоначално проектът е бил предвиден за реализация чрез публично-частно партньорство (концесия). В последствие правителството е взело решение за изпълнението на проекта да се използва финансиране от фондовете на Европейския съюз, вместо да се реализира чрез публично-частно партньорство. Като е отчетена зрелостта на проекта, както и факта, че автомагистралата е част от Общоевропейски коридор VII и от Трансевропейската транспортна мрежа в България и е ориентирана към конкретно подобряване на трансграничната транспортна свързаност, Автомагистрала „Тракия“ е добавена в списъка на проектите по ОПТ.

Допълнително значение за включване на АМ Тракия в програмата с първото ѝ изменение има и публикуването през 2009 г. на Съобщението на комисията „Устойчиво бъдеще на транспорта – интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система“, така че програмата 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.

На етап на включване на проекта в програмата са налични:



- изготвен технически проект;
- подготвени тръжни процедури;
- подготвени отчуждителни процедури.

Поради сравнителната проектна зрялост на проекта на етапа на включването му в програмата съществени проблеми на етап подготовка не са отчетени в рамките на ОПТ.

Тръжните процедури за избор на изпълнител и консултант (строителен надзор) за трите Лота са проведени в периода ноември 2009-2010 г..

Отчуждителните процедури за директното трасе са извършени в периода 2004-2009 г. Съпътстващата инфраструктура е отчуждена през 2010 г.

Трасето на АМ Тракия Лот 2 и Лот 4 е освободено от археологически проучвания през 2010 г., а обектите при Лот 3 са доработени през 2011 г.

В изготвения Анализ разходи-ползи е направен прогнозен анализ на натоварването на автомагистралата от автомобили. Изготвени са прогнози за 2015 г., 2020 г., 2025г. и за 2030 г., като 2008 г. е взета за базова година.

4.3 Изпълнение на проекта

Начало на проекта е 23.04.2010 г. със сключване на договор за безвъзмездна помощ ДБФП № ДОПТ-1/23.04.2010 г. Впоследствие към него е сключен Анекс №1 № ДОПТ-23/30.11.2012 г.

Физически старт на изпълнението е 09.06.2010 г., а край на проекта - 15.07.2013 г.

➤ Времево изпълнение на проекта:

Не е отчетено забавяне в изпълнението на проекта, обектите по трите лота са поэтапно пускани в експлоатация, фактическото приключване на проекта е 14.07.2013 г. – издадено разрешение за ползване на последния участък, при крайна дата на изпълнение на проекта според първоначално одобрено проектно предложение/договора за безвъзмездна помощ - 31.12.2013 г. – срок на договор за БФП от 23.04.2010 г. и крайна дата на изпълнение на проекта, съгласно приети изменения на договора за безвъзмездна помощ - 31.12.2013 г.

➤ Финансово изпълнение на проекта/ изменения в договора за БФП

Подписаният на 23.04.2010 г. Договор за предоставяне на БФП с № ДОПТ-1/23.04.2010г., е на обща стойност 709 166 776,03 лева, от които: БФП за 699 648 287,32 лева (КФ - 559 718 629,86 лева; НС - 139 929 657,46 лева) и недопустими разходи - 9 518 488,71 лева. Договорът е подписан на база на изготвената (и впоследствие одобрена от ЕК) Апликационна форма за проекта, по индикативни стойности, преди сключване на договорите с изпълнителите. След сключване на договори с изпълнители се отчита значително намаление на общия бюджет. В следствие на това, на 30.11.2012 г. е подписан Анекс № 1 с № ДОПТ-23/30.11.2012 г. към договор ДОПТ-1/23.04.2010 г., с който общата стойност по проекта се променя на 709 166 775,89 лева, от които: БФП за 513 970 279,58 лева (КФ - 411 176 223,66 лева; НС - 102 794 055,92 лева) и недопустими разходи - 10 508 620,30 лева.



Единствено реалните недопустими разходи се увеличават с 10% спрямо планираното в първоначалния бюджет на проекта.

Таблица 4-1 Изменения в бюджета на проекта

Категории разходи	Първоначален бюджет на проекта	Бюджет след анекс, 2012
Източници на финансиране	Стойност в лева	Стойност в лева
Обща стойност на проекта	709 166 776,03	524 478 899,88
Допустими разходи	699 648 287,32	513 970 279,58
КФ/ЕФРР	559 718 629,86	411 176 223,66
Национално съфинансиране	139 929 657,46	102 794 055,92
Общо допустими разходи	699 648 287,32	513 970 279,58
Общо недопустими разходи	9 518 488,71	10 508 620,30

Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта

Фигура 4-1 Изменения в бюджета на проекта



Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта



➤ Изпълнение на показателите

Целевите стойности на показателите по проекта са напълно изпълнени, както е показано на следващата таблица:

Таблица 4-2 Изпълнение на показателите на проекта

Наименование	Мерна единица	Базова стойност	Целева стойност	Постигната стойност
Изградена автомагистрала	км	0	116,6 км	116,6 км
Изградени пътни възли	брой	0	5	5
Изградени мостове (с обща дължина)	брой	0	10	10
Изградени надлези на пътища от РПМ ⁽²⁾	брой	0	16	13
Изградени подлези на пътища от РПМ ⁽²⁾	брой	0	3	3
Изградени надлези на железопътни пътища	брой	0	3	3
Изградени надлези на селскостопански пътища	брой	0	22	23
Изградени подлези на селскостопански пътища	брой	0	12	12
Изградени места за почивка/обслужване	м ²	0	20 160	20 160

Източник: Окончателен доклад на проекта

➤ Степен на изпълнение на целите на проекта

Изпълнени са следните цели на проекта:

- Подобро е техническото състояние на националната и Транс-Европейската пътна мрежа чрез завършването на южната част на автомагистралния пръстен в България. Чрез изграждането на този проект е осъществена връзка между италианското пристанище Бари и черноморското пристанище Бургас през направление Дуръс-Тирана-Скопие-София;
- Намалено е времето за пропътуване от град София до град Бургас чрез увеличаване на скоростта на движение - средната скорост от 68 км/ч е увеличена на 101-105 км/ч, с което разстоянието София - Бургас се изминава за 3 часа и половина;
- Намалени са случаите на пътно-транспортни произшествия с фатален край;
- Ограничението на пропускателната способност на първокласния път, преминаващ през населени места, което довежда до образуване на автомобилно задръстване, е премахнато. Изградената автомагистрала от 116.6 км не преминава през населени места и е с габарит А29, включващ две платна за движение;
- Създадени са по-добри условия за превоз на пътници и товари (вътрешен и международен), което довежда до по-добро развитие на региона и на икономиката като цяло;



- Намалено е замърсяването от вредни емисии и шум в населените места, чрез изнесеното движение извън селищата.

Постигането на съответните социално-икономически и екологични ползи, свързани с поставените цели на проектното предложение са изследвани по-долу в част 4. Фаза на експлоатация.

➤ **Проблеми при изпълнението на проекта и предприети мерки за решаването им**

Проблемите, които са идентифицирани в хода на изпълнение на проекта, са типични за проектите по ПО 2 на ОПТ 2007-2013 г.: необходимост от допълнителни действия по отчуждителни процедури, което забавя изпълнението, необходимост от промени в инвестиционния проект на етап строителство поради възникнали обстоятелства, неотразени в инвестиционния проект, както и проблеми с оглед изпълнението на мерки за опазване на околната среда.

За всеки от дефинираните проблеми са предприети своевременно мерки за тяхното управление, така че те оказват значително влияние върху първоначално зададената рамката за изпълнение на проекта – времева и финансова.

Предприетите мерки включват:

- лабораторни изпитвания във връзка с качеството на използваните материали;
- навременни мерки за преместване на съобщения на други ведомства, неотразени в инвестиционния проект;
- процедиране на незавършени и допълнителни отчуждителни процедури
- своевременно решаване на възникнали геоложки проблеми чрез осъществяване на дейности за стабилизиране на земна основа под пътен насип на Лот 4;
- осъществени за мерки по опазване на околната среда по отношение на защитените зони, през които преминава трасето на Лот 3 и Лот 4.

4.4 Фаза на експлоатация

За управлението на АМ Тракия е създаден и прилаган План за управление и използване на резултатите от проекта, както следва:

Съгласно Закона за пътищата АМ „Тракия“ е част от Републиканската пътна мрежа и е със статут на изключителна държавна собственост, която се управлява от Агенция „Пътна инфраструктура“.

Съгласно Правилника за структурата, функциите и организацията на работата на агенцията, Дирекция "Развитие на пътната инфраструктура с бюджетни средства" ръководи, организира, координира и контролира дейностите по строителство, ремонт и поддържане на републиканските пътища.

Във фазата на експлоатация АПИ следва да представя на УО годишни доклади за устойчивост, съгласно т. 16.1.3. от Процедурния наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт“. Докладите следва да съдържат

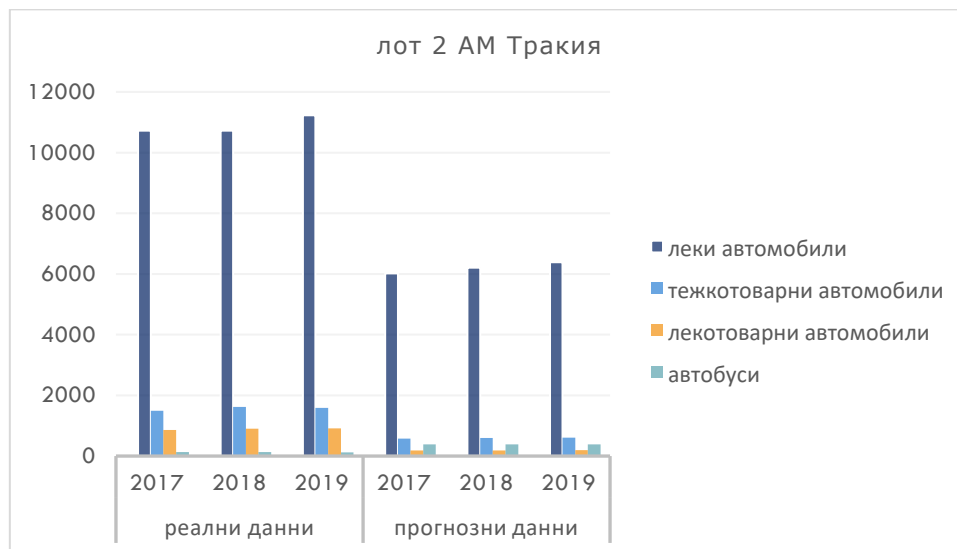


информация за предприетите мерки за поддръжане на модернизиранията инфраструктура и постигнатите резултати.

В докладите за устойчивост се включва описание на горепосочените мерки и вложени средства за поддръжка и експлоатация. В докладите се представят актуални данни за трафика, както и информация за извършени проверки на място от бенефициента. Докладите за устойчивост на АМ Тракия не са предоставени на Консултанта. От проведеното количествено проучване се очертава проблем с осигуряване на средства за ремонт и поддръжка на изградени по проекта участъци от автомагистралата.

За целите на настоящото проучване са ползвани данните за трафика на обектите на трите лота на АМ Тракия от АУЗПТ. Прегледът на реалните данни за трафика за периода 2017-2019 г. показва увеличение спрямо периода 2011-2016 г., който е отчетен в Мониторинговия модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, като по всички основни категории – автомобили, тежкотоварни автомобили и лекотоварни автомобили чувствително надвишава прогнозните стойности за периода. Единствено сериозно отрицателно отклонение от прогнозата се наблюдава при автобусния трафик, както е показано на фигурите по-долу.

Фигура 4-2 Реални и прогнозни данни за трафика на лот 2, АМ Тракия в периода 2017-2019 г.

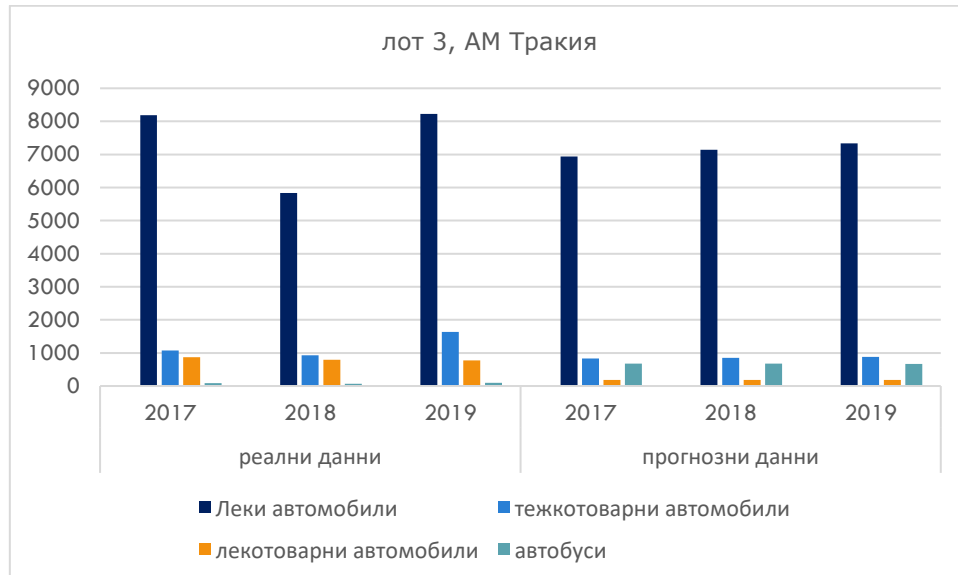


Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ, АРП на проекта

Реалните данни за трафика по лот 2 за периода 2017-2019 г. надвишава с 75% прогнозирания трафик в АРП-то за автомобилите, 162% при тежкотоварните автомобили, 376% при лекотоварните автомобили. Единствено отклонение по посока неизпълнение на прогнозираните данни имаме при автобусните превози – едва 32% от прогнозата за периода се изпълнява. За целите на анализа са разгледани осреднени данни за периода.



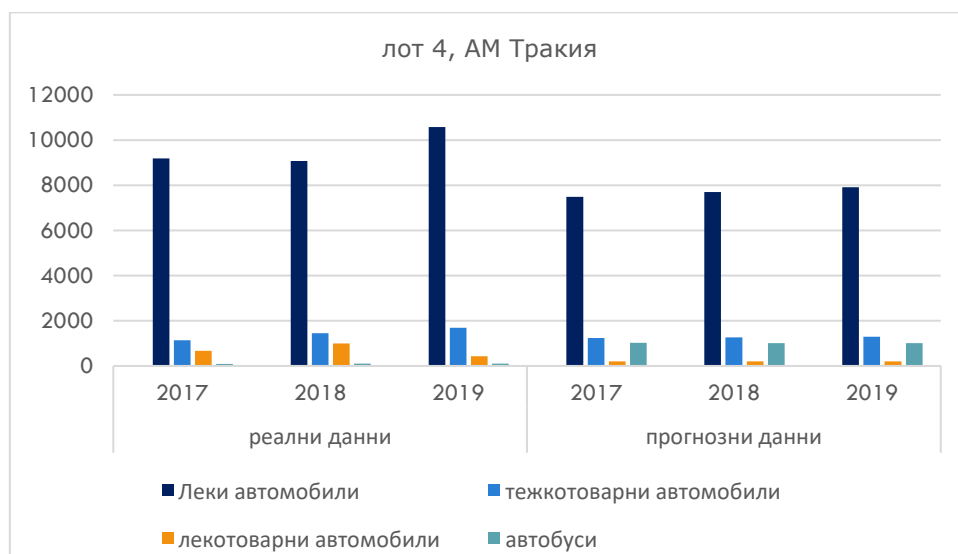
Фигура 4-3 Реални и прогнозни данни за трафика на лот 3, АМ Тракия в периода 2017-2019 г.



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ, АРП на проекта

Реалните данни за трафика по лот 3 за периода 2017-2019 г. надвишава с 3% прогнозирания трафик в АРП-то за автомобилите, 42% при тежкотоварните автомобили, 348% при лекотоварните автомобили. Единствено отклонение по посока неизпълнение на прогнозираните данни имаме при автобусните превози – едва 12% от прогнозата за периода се изпълнява. За целите на анализа са разгледани осреднени данни за периода.

Фигура 4-4 Реални и прогнозни данни за трафика на лот 4, АМ Тракия в периода 2017-2019 г.





Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ, АРП на проекта

Реалните данни за трафика по лот 3 за периода 2017-2019 надвишава с 25% прогнозирания трафик в АРП-то за автомобилите, 13% при тежкотоварните автомобили, 251% при лекотоварните автомобили. Единствено отклонение по посока неизпълнение на прогнозираните данни имаме при автобусните превози – едва 10% от прогнозата за периода се изпълнява. За целите на анализа са разгледани осреднени данни за периода.

Фигура 4-5 Спестено време за пътуване по пътищата



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ, АРП на проекта, собствени изчисления

Фигура 4-6 Стойност на спестеното време за пътуване по пътищата





Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ, АРП на проекта, собствени изчисления

Прогнозираният трафик е базиран АРП от 2009 г., което не е актуализирано, защото проектът не е приходогенериращ и не отчита ефекта от намаление на трафика поради икономическата криза в периода 2008-2011 г. Независимо от това в периода 2017-2019 г. се наблюдава ръст както при пътническите (с изключение на автобусния), така и при товарните превози, което и обуславя постигане на изчислените икономически ползи от проекта, доколкото тяхното изчисляване в АРП-то се базират на трафика.

Изчислените в АРП икономически ползи се базират основно на обема на трафика, поради което съпоставката между прогнозираните и отчетените ползи следва тенденцията на постигане на прогнозиран трафик, разгледана по-горе.

Фигура 4-7 Икономически ползи, преизчислени по отчетни данни за трафик – в хил. евро



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ, АРП на проекта, собствени изчисления

Основните икономически ползи от реализиране на проекта – намаляване на производствата и спестено време, преизчислени по отчетни данни за трафик за периода 2016-2020 г. в хиляди евро показват минимален ръст.

На база на анализа на влиянието на проектите по ОПТ върху натовареността на транспортната мрежа в рамките на ОВ Въпрос по дейност 1 – Оценка на въздействието на ОПТ може да се заключи, че изпълнението на проекта пропускателната способност на пътя е увеличена от 3.5 до 4 пъти. Използването на капацитета към 2005 г. е 40.7%, а към 2019 г. – 18.7%. Въпреки увеличаването на трафика с над 60%, изпълнението на проекта е спомогнало за намаляване натоварването на пътя с 22 процентни пункта.

Добра ефективност по отношение на намаляване на натовареността на транспортната инфраструктура показва проектът за АМ Тракия, защото е отчетен ръст на трафика, но натоварването на инфраструктурата е по-ниско в сравнение с базовата година поради повишения капацитет.



Проектът допринася за постигане на много висока степен на интеграция към TEN-T, като е изпълнено най-същественото техническо условие за автомагистрала или високоскоростен път - не се пресича на едно ниво с железопътни линии, има изградени зони за спиране и почивка и единствено липсват безопасни и сигурни паркинги за товарните автомобили. Неизпълнението на това изискване 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. Освен това, на европейско ниво дискусиата дали осигуряването на такива съоръжения следва да е задължение на инфраструктурния управител или да се остави на частния бизнес все още продължава, като надделява мнението в полза на бизнеса.

Обобщени изводи

Въз основа на разгледаната информация за проекта във фазата на подготовка, реализация и експлоатация, могат да се направят следните изводи:

- Проектът допринася за постигане на много висока степен на интеграция към TEN-T мрежа;
- Наличната проектна готовност на проекта към момента на включването му в програмата позволява неговото навременно и ефективно изпълнение с минимални изменения на договора за БФП;
- Не са наблюдавани съществени забавяния във фазата на изпълнение, характерни за повечето комплексни инфраструктурни проекти;
- Не се наблюдават съществени отклонения от бюджета, които да породят нуждата от неговото увеличение и съответно да създават проблеми с осигуряване на допълнително финансиране. Дейностите по БФП са изпълнени с намаление спрямо предварително заложените и одобрен бюджет, вследствие на редукция при търгуването;
- Основните проблеми на проекта са свързани с нужда от допълнителни отчуждителни процедури, геоложки проучвания и управление на мерките за опазване на околната среда, като това са типични тесни места за повечето инфраструктурни проекти. Реализирани са адекватни и навременни мерки за управлението на идентифицираните проблеми;
- Реализираният трафик в периода 2016-2019 г. бележи увеличение спрямо прогнозата в АРП, изготвен през 2009 г., с изключение на автобусния транспорт, при който се наблюдава минимално изпълнение спрямо прогнозните данни;
- По лот 3 и Лот 4 на АМ Тракия не може да се отчете устойчиво намаление на ПТП-тата и броя на жертвите и ранените. За Лот 2 се наблюдава намаляване на броя на ПТП-тата спрямо предходни години, включително 2013 г. - годината на пускане в експлоатация на АМ Тракия, но при намален брой на ПТП не се наблюдава намаление на броя на жертвите и ранените.⁴;
- Икономическите и екологичните ползи на проекта следва да са постигнати, доколкото тяхното прогнозиране произтича от прогнозирания трафик, при който се отчита увеличение спрямо прогнозните данни;
- По АМ Тракия 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 по пътищата.

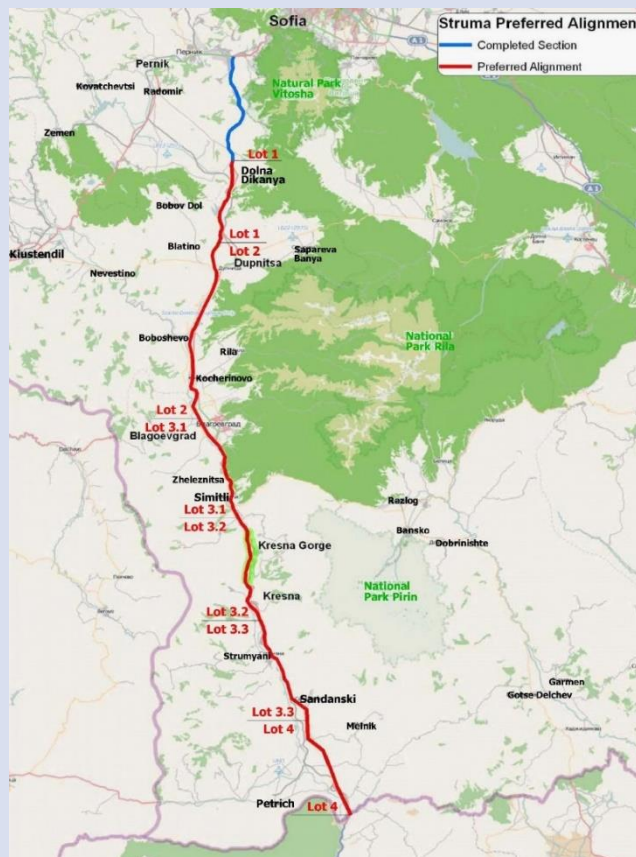
⁴ По данни, предоставени от АПИ



5. Проект BG161P0004-2.0.01-0009 „Автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4“

5.1 Описание на проекта и основни данни

Проект BG161P0004-2.0.01-0009 „Автомагистрала „Струма“, лотове 1, 2 и 4“



Приоритетна ос	Приоритетна ос 2:
Категория	Голям проект
Бенефициент	Агенция "Пътна инфраструктура"
Бюджет	525 125 520,32 лв.
Период на изпълнение	01.12.2011 г. - 28.12.2015 г.

Източник: Окончателен доклад на проекта

Трасето на Автомагистрала „Струма“ е част от коридор № IV на Транс – европейската транспортна мрежа. Целият коридор IV осигурява връзка между моста на река Дунав при Видин в Румъния през София до гръцката граница на юг при Кулата.

Дължината на автомагистралата, подлежаща на доизграждане, е разделена на 4 лота и е както следва:



- Лот 1 „Долна Диканя - Дупница“ от км 305+220 до км 322+000 (дължина - 16,780 км)– техническият проект е изработен през 2008 г. и одобрен от МРРБ през септември 2011г.;
- Лот 2 „Дупница - Благоевград“ от км 322+000 до км 359+483.52 (дължина - 37,483.52 км) - техническият проект се изработи едновременно с изпълнението на СМР в периода 2013-2015 г.;
- Лот 3 „Благоевград - Сандански“ от км 359+483.52 до км 423+800 ще се изпълнява по Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 -2020 г.";
- Лот 4 „Сандански - Кулата“ от км 423+800 до км 438+500 (дължина - 14,700 км)- техническият проект е изработен през 2008 г. и е одобрен от МРРБ през април 2012г. за участъците от км 423+800 до км 424+640 и от км 435+560 до км 438+500 и през юни 2012 г. за участъка от км 424+640 до км 435+560 и етапна връзка при км 438+500 (от км 438+500 до км 438+780).

В рамките на проекта, финансиран по ОПТ са включени лот 1, 2 и 3. Целта на реализацията на проекта е подобряване на регионалната икономика на Югоизточна България като цяло, намаляване на броя на злополуките, икономия на време за леки и тежкотоварни превозни средства, намаляване на вредните емисии на отработени газове, подобряване на околната среда за тези, които живеят в градове и села по съществуващото трасе, намаляване на експлоатационните разходи за леки и тежкотоварни превозни средства и др.

За цялата автомагистрала е изработен Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда и постановено Решение на МОСВ с № 1-1/2008 г. от 15.01.2008 г.

Тръжните процедури за избор на изпълнител стартират през месец март 2011 г. за Лот 1; през месец юни 2011 г. за Лот 4 и през месец февруари 2012 г. за Лот 2.

Проектът не е приходогенериращ и в тази връзка не е правено последващо АРП, при което да бъдат актуализирани данните за финансовото изпълнение и социално-икономическите ползи.

Проектът не включва държавни помощи.

5.2 Подготовка на проекта

Проект АМ Струма е включен в първоначалния вариант на ОПТ и ИСПП, но в различна форма (планирано се е Лот 1 и Лот 4 да стартират през 2008 година, а Лот 2 и Лот 3 (които са нямали технически проекти) през 2009-2010 г.). Закъснението на старта на Лот 1 и Лот 4 е почти три години спрямо ИСПП, а причината – недостатъчни финансови средства за отчуждаване на земя и археологически проучвания и дълги съгласувателни процедури с общините. Поради липса на достатъчен административен капацитет формулярът за кандидатстване за проектиране на Лот 3 не е могъл да бъде започнат. Дългите съгласувателни процедури с АОП, и съответно отразяването на забележките по тръжната документация за изготвяне на Формуляр за кандидатстване за финансиране Лот 1, 2 и 4, както и изготвянето на тръжната документация за проектиране на Лот 2, са довели също до забавяне на подготвителните етапи на проекта. Отчита се и е закъснение и по отношение отразяване коментарите на JASPERS по доклада по ОВОС. Лот 3 е изведен от обхвата на проекта по ОПТ и е прехвърлен за финансиране по ОПТТИ. Закъснението на старта на проекта го прави рисков за приключване в рамките на програмния период, но усилията на бенефициента и УО водят до успешното му приключване.



В рамките на ПО 5 е използвано финансиране за подготовка на проектното предложение на АМ Струма чрез два договора: BG161PO004-2.0.01-0003-C0001 Оказване на консултантски услуги за попълване на формуляри за кандидатстване за финансиране на проект „Строителство на АМ Струма“ от Кохезионен фонд и BG161PO004-2.0.01-0002-C0001 Изготвяне на технически проект на обект: АМ „Струма“ Лот 2, участък Дупница - Благоевград от км 322+000 до км 356+000.

Особен факт за първия проект е, че две години не е бил избран изпълнител поради връщане на тръжните процедури. По втория проект също има прекратена тръжна процедура и последващо решение за изменение в стратегията за изпълнение на инфраструктурния проект за изграждане на АМ Струма.

Финалната консултантска и експертна помощ на инициатива Jaspers е използвана преди подаване към ЕК на проектното предложение.

Възприетата стратегия за изпълнение на проекта е инженерингов (Design&Build) подход за всеки от трите лота.

При разработването на финансовия анализ е прието, че инвестиционният период е от 2011 до 2015 г., период на експлоатация е 30 години – от 2015 до 2044 г.

За целите на АРП-то, независимо от подхода на фазиране на проект АМ Струма, се приема опростен подход за изследване на въздействията вследствие на изграждане на цялата АМ.

За цялата автомагистрала има изработен Доклад за Оценка на въздействието върху околната среда и постановено Решение на МОСВ с № 1-1/2008 г. от 15.01.2008 г.

През месец март 2011 г. започва провеждането на тръжната процедура за избор на изпълнител за Лот 1, през месец юни 2011 г. – за избор на изпълнител на Лот 4, а през месец февруари 2012 г. - за избор на изпълнител за Лот 2.

Отчуждителните процедури за директното трасе на Лот 1 приключват през 2011г., на Лот 4 – през 2012 г. и на Лот 2 – през 2013 г. В хода на изпълнение на обектите се налага извършването на допълнителни отчуждения в следствие на преоткосиране на Лот 1, необозначени инженерни мрежи на Лот 4 и изместване на трасето на Лот 2.

Направени са археологически проучвания, като трасето на АМ „Струма“ Лот 1 е освободено през 2012 година, а на Лот 2 през 2015 г.

5.3 Изпълнение на проекта

Началото на проекта е 01.12.2011г. със сключване на договор за БФП между УО на ОПТ и АПИ в качеството му на директен бенефициент ДОПТ-18/01.12.2011 г. В хода на изпълнение на проекта са направени три изменения, обективирани чрез: Анекс №1 № ДОПТ-35/16.10.2013 г.; Анекс №2 № ДОПТ-15/01.08.2014 г. и Анекс №3 № А-2/01.09.2015 г.

Физическият старт на изпълнението е 01.10.2011г., край на проекта 28.12.2015 г., а изпълнението на отделните обекти е както следва:

Лот 1, участък „Долна Диканя - Дупница“ от км 305+220 до км 322+000 с дължина - 16,780 км се въвежда в експлоатация с Разрешение за ползване на обекта № СТ-05-2494/22.12.2015 г.



Лот 2, участък „Дупница - Благоевград“ от км 322+000 до км 359+483.52 с дължина - 37,483.52 км се въвежда в експлоатация с Разрешение за ползване на обекта № СТ-05-2090/11.11.2015 г.

Автомагистрала „Струма“ Лот 4, участък „Сандански - Кулата“ от км 423+800 до км 438+500 с дължина - 14,700 км се въвежда в експлоатация с Разрешение за ползване на обекта № СТ-05-1488/10.09.2015г. за директно трасе и № СТ-05-2566/28.12.2015 г. за жп линията.

Времево изпълнение на проекта:

Началото на проекта е 01.12.2011 г. със сключване на договор за БФП между УО на ОПТ и АПИ в качеството му на директен бенефициент ДОПТ-18/01.12.2011 г.

На 01.09.2015 г. е подписан Анекс № 3 към Договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. с рег. № А-2 между МТИТС (Договарящ орган) и АПИ (Бенефициент).

Удължава се срока на приключване на договора за БФП до 31.12.2015 г. Променя се размера на допустимите разходи за проекта на база проведени и предстоящи тръжни процедури, съгласно изменено приложение по чл. 2, ал. 1 „Финансово разпределение на разходите“.

Физическият старт на изпълнението е 01.10.2011 г., крайт на проекта 28.12.2015 г.

Финансово изпълнение на проекта/ изменения в договора за БФП

На 16.10.2013 г. е подписан Анекс №1 към Договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. с рег. № ДОПТ-35 между МТИТС (Договарящ орган) и АПИ (Бенефициент).

Променя се размера на допустимите разходи за проекта, като се отделят и средства за подготовката на лот 3 от АМ „Струма“, с бенефициент НКСИП,

На 01.08.2014 г. е подписан Анекс № 2 към Договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. с рег. № ДОПТ-15 между МТИТС (Договарящ орган) и АПИ (Бенефициент).

Променя се размера на допустимите разходи за проекта на база проведени и предстоящи тръжни процедури, Въвеждат се и допустими разходи, които няма да се финансират от БФП.

На 01.09.2015г. е подписан Анекс № 3 към Договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. с рег. № А-2 между МТИТС (Договарящ орган) и АПИ (Бенефициент), с който се променя освен срокът и размерът на допустимите разходи по проекта на база проведени и предстоящи тръжни процедури,

Таблица 5-1 Изменения в бюджета на проекта

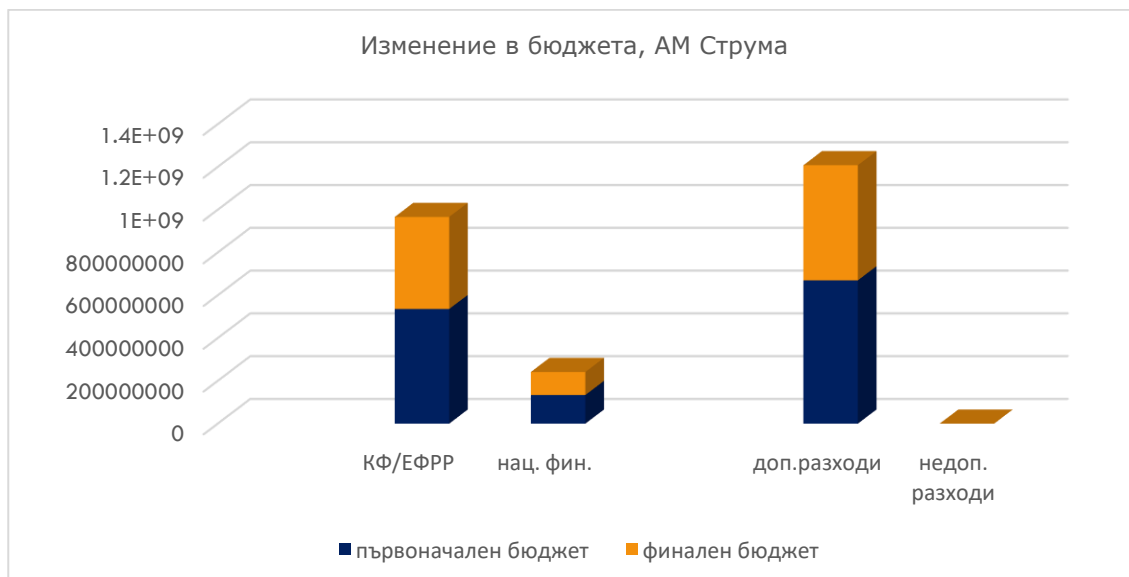
Категории разходи	Първоначален бюджет на проекта	Финален бюджет
-------------------	--------------------------------	----------------



Източници на финансиране	Стойност в лева	Стойност в лева
Обща стойност на проекта	669 969 029,03 ⁵	669 969 029,03 ⁶
Допустими разходи	669 969 029,03	538 031 140,30
КФ/ЕФРР	535975222,9	430 424 912,24
Национално съфинансиране	133993805,7	107 606 228,06
Общо допустими разходи		538 031 140,30 ⁷
Общо недопустими разходи	0	0

Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта

Фигура 5-1 Изменения в бюджета на проекта



Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта

Изпълнение на показателите

Целевите стойности на показателите по проекта са в голяма степен изпълнени, както е показано на следващата таблица:

⁵ общата стойност на проекта е съгласно Формуляра за кандидатстване, одобрен с Решение на ЕК С(2013) 1045/27.02.2013г

⁶ общата стойност на проекта е съгласно Формуляра за кандидатстване, одобрен с Решение на ЕК С(2013) 1045/27.02.2013г

⁷ допустимите разходи, съгласно Анекс № 2, рег. № ДОПТ-15/01.08.14г. към Договор за БФП №ДОПТ-18/01.12.2011г. са 543 199 754,12 лв. с ДДС, от тях 538 031 140,30 лв. с ДДС са допустими разходи за БФП и 5 168 613,82 лв. с ДДС са допустими разходи, които няма да се финансират от БФП.



Таблица 5-2 Изпълнение на показателите на проекта

Показател	изпълнение
Изграждане на нови пътища (TEN)	70,34км
Изграждане на автомагистрала	68,96км
Изграждане на уширение на първокласен път	1,375км
Изграждане на ленти за движение (две плюс една аварийна в посока)	2+1 бр.
Изграждане на пътни възли и връзки	10 бр.
Изграждане на надлези на пътища от РПМ	10 бр.
Изграждане на подлези на пътища от РПМ	8 бр.
Преминаване над ж.п. линии	6 бр.
Изграждане на селскостопански надлези	4 бр.
Изграждане на селскостопански подлези	16 бр.
Изграждане на надлези за животни	1 бр.
Изграждане на подлези за животни	1 бр.
Изграждане на водостоци	201 бр.
Изграждане на шумозащитни стени	3 879 м
Изграждане на еластични огради и предпазни огради	279 395 м
Изграждане на предпазни мрежи	133 636 м
Изграждане на мостове	30 бр.
Обща дължина на всички мостове	6 719,59 м
Изместване на железопътна линия	4,758 18 км
Изграждане на жп мост	1 бр.
Изграждане на жп подлез	1 бр.
Изграждане на тунел	2 бр.
Обща дължина на тунела	730 м
Изграждане на стени за защита от преминаване на костенурки	7380 м
Изграждане на осветление на пътни възли и връзки	9 бр.
Изграждане на подпорна стена за защита на археологически обект	1бр.

Източник: Окончателен доклад на проекта

Съгласно апликационната форма ключовите показатели са изградени на нови пътища (TEN)- 68,48 км., като е видно, че показателят е изпълнен.

Степен на изпълнение на целите на проекта

Основните цели на проекта са:

- Подобряване на ефективността на националната и Транс-европейската мрежа чрез осигуряване на високо качество на автомагистралния път от Долна Диканя до гръцката граница;
- Намаляване на броя на пътнотранспортните произшествия;
- Намаляване на задръстванията и увеличаване скоростта на пътуване чрез премахване на ограниченията на капацитета, особено като се избягват населени райони;
- Поемане на прогнозния растеж на пътническият и товарния трафик, което води до развитие на регионалните и международни икономики;
- Намаляване на излагането на хората на замърсяването на въздуха, шума и пътно-транспортни произшествия;
- Предоставяне на хармонизирани условия на пътуване и подобрени услуги за потребителите.

Проблеми при изпълнението на проекта и предприети мерки за решаването им



Проблемите, които са идентифицирани в хода на изпълнение на проекта, са типични за проектите по ПО 2 на ОПТ 2007-2013 г.: неприключили процедури по промяна на предназначение на имоти, археологически проучвания, необходимост от допълнителни действия по отчуждителни процедури, което забавя изпълнението, необходимост от промени в инвестиционния проект на етап строителство поради възникнали обстоятелства, неотразени в инвестиционния проект, както и възникване на форсмажорни обстоятелства – неблагоприятни климатични условия.

За всеки от дефинираните проблеми са предприети своевременно мерки за тяхното управление.

- *Изпълнение на неприключили процедури по промяна на предназначение на имоти – горски фонд и отчуждителни процедури;*

Извършване на Археологическо проучване на АМ "Струма" Лот 2, въпреки забавянето му поради липса на интерес от археологическите среди за участие в процедурата;

- *Извършени допълнителни отчуждения в резултат на отстранени грешки в идейния проект;*
- Съгласуване и подготвяне на *на обходен маршрут на път I-1 (E79) при Лот 4;*
- Мерки по смекчаване на въздействието на *Форсмажорно обстоятелство* - неблагоприятни метеорологични условия катосе изменя графика за изпълнение на обекта, чрез прехвърляне на дейности от един етап в друг етап чрез окрупняване на дейностите.

5.4 Фаза на експлоатация

Съгласно Закона за пътищата АМ „Струма“ е част от Републиканската пътна мрежа и е със статут на изключителна държавна собственост, която се управлява от Агенция „Пътна инфраструктура“. Съгласно Правилника за структурата, функциите и организацията на работата на агенцията, Дирекция "Поддържане на пътната инфраструктура" ръководи, организира, координира и контролира дейностите по ремонт и поддържане на републиканските пътища.

В изпълнение на разпоредбите на Закона за пътищата, а именно осигуряване на нормално функциониране и експлоатационни условия на участъци от РПМ Агенция „Пътна инфраструктура“ управлява обекта, като сключва договори за нейното поддържане и осигуряване на експлоатационни условия на автомагистралата.

Във фазата на експлоатация АПИ представя на УО годишни доклади за устойчивост, съгласно т. 16.1.3. от Процедурния наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт“. Докладите съдържат информация за предприетите мерки за поддържане на модернизирания инфраструктура и постигнатите резултати.

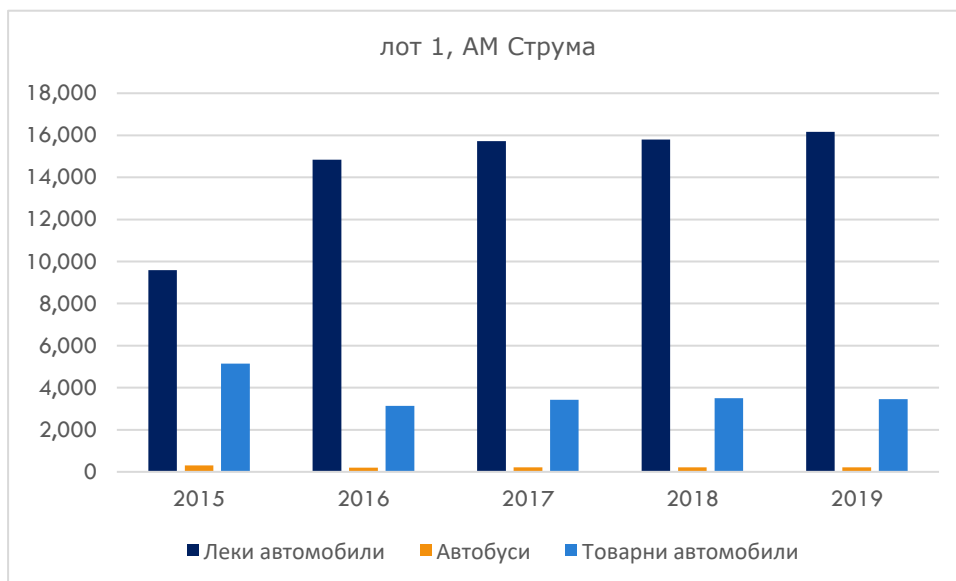
В докладите за устойчивост се включва описание на горепосочените мерки и вложени средства за поддръжка и експлоатация. В докладите се представят актуални данни за трафика, както и информация за извършени проверки на място от бенефициента. Към момента на извършване на оценката Изпълнителят разполага с доклад за устойчивост за 2018 година, поради което не може да изведе данни за поддръжка, ремонт и реконструкция на изградените по проект АМ Струма участъци за период 2015-2019г., които да съпостави с прогнозните данни в АРП-то и съответно анализира доколко е постигнат свързаният икономически ефект.



Разглежданите основни икономически ползи в АРП-то на проекта са: стойност на времето, оперативни разходи за превозни средства, инциденти, замърсявания на въздуха, изменение на климата и шум. Всички те са производни от прогнозирания трафик. Доколкото Оценителят не разполага с АРП на проекта в ексел, в което да са видни прогнозни данни за изследваните години, то в настоящото проучване е изследвана тенденцията в реалния трафик за периода на експлоатация на АМ Струма, както и постигнатите стойности на показатели за спестено време за пътуване по пътищата и стойност на спестеното време за пътуване по пътищата, като е използван Мониторинговия модел за остойностяване на показателите по ОПТ.

За целите на настоящото проучване са ползвани данните за трафика на обектите на трите лота на АМ Струма от АУЗПТ. Прегледът на отчетните данни за трафика за периода 2015-2019 г. показва плавно нарастване по всички основни категории, като поради липса на АРП в ексел не може да се направи съпоставка за изпълнение на прогнозните данни за този период.

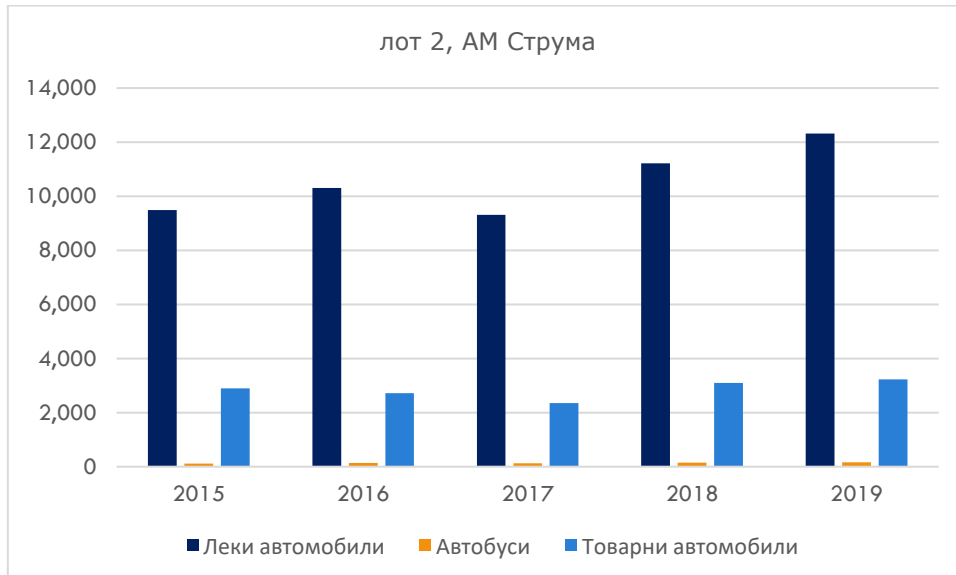
Фигура 5-2 Реални данни за трафик - средно-денонощна годишна интензивност на движение на лот 1, АМ Струма в периода 2015-2019 г.



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ

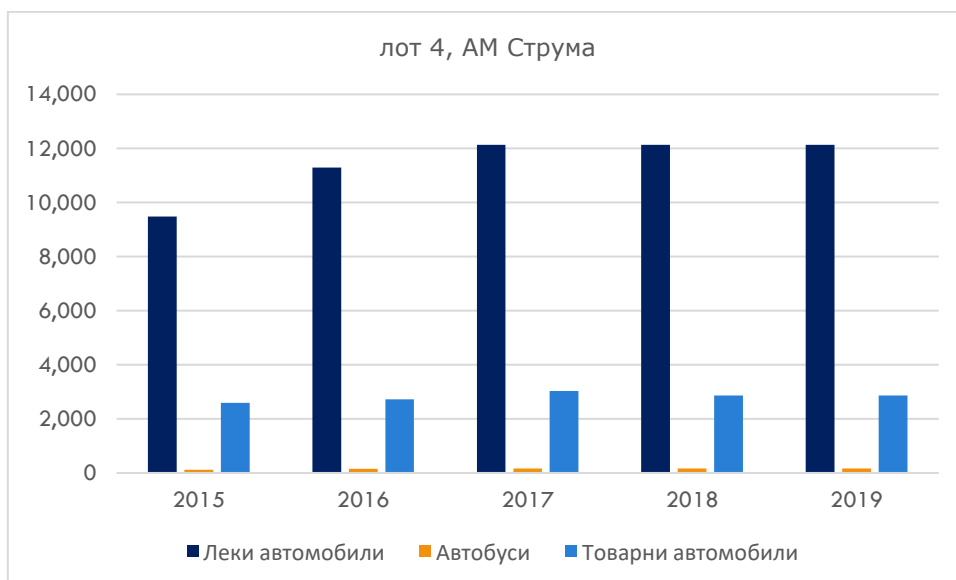


Фигура 5-3 Реални данни за трафик - средно-денонощна годишна интензивност на движение на лот 2, АМ Струма в периода 2015-2019 г.



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ

Фигура 5-4 Реални данни за трафик - средно-денонощна годишна интензивност на движение на лот 4, АМ Струма в периода 2015-2019 г.



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ, собствени изчисления



Фигура 5-5 Спестено време за пътуване по пътищата



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ, собствени изчисления

Фигура 5-6 Стойност на спестеното време за пътуване по пътищата



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ

Видно от **Фигура 5-5** и **Фигура 5-6** Спестеното време за пътуване по автомагистрала Струма, както и стойността на спестеното време нараства устойчиво след въвеждане на обектите в експлоатация.

Изчисленията в АРП икономически ползи се базират основно на обема на трафика, но поради липсата на АРП в ексел е невъзможна съпоставката за изследваните години на прогнозираните икономически ползи спрямо реално постигнатите.



На база на анализа на влиянието на проектите по ОПТ върху натовареността на транспортната мрежа в рамките на ОВ Въпрос по дейност 1 – Оценка на въздействието на ОПТ може да се заключи, че вследствие на изпълнението на проекта пропускателната способност на пътя е увеличена от 3.5 до 4 пъти. Използването на капацитета към 2005 г. е 45.2%, а към 2019 г. – 24.6%. Въпреки увеличаването на трафика, изпълнението на проекта е спомогнало за намаляване натоварването на пътя с 20.6 процентни пункта.

Добра ефективност по отношение на намаляване на натовареността на транспортната инфраструктура показва проектът за АМ Струма, защото е отчетен ръст на трафика, но натоварването на инфраструктурата е по-ниско в сравнение с базовата година поради повишения капацитет.

Проектът допринася за постигане на много висока степен на интеграция към TEN-T, като е изпълнено най-същественото техническо условие за автомагистрала или високоскоростен път - не се пресича на едно ниво с железопътни линии, има изградени зони за спиране и почивка и единствено липсват безопасни и сигурни паркинги за товарните автомобили. Неизпълнението на това изискване 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. Освен това, на европейско ниво дискусиата дали осигуряването на такива съоръжения следва да е задължение на инфраструктурния управител или да се остави на частния бизнес все още продължава, като надделява мнението в полза на бизнеса.

5.5 Обобщени изводи

Въз основа на разгледаната информация за проекта във фазата на подготовка, реализация и експлоатация, могат да се направят следните изводи:

- Наблюдават се съществени забавяния във фазата на подготовката на проектното предложение – подаването на апликационната форма закъснява с 3 години спрямо предварително планирания период, като това се дължи на промяна на стратегията за изпълнение, както и забава при тръжните процедури за избор на консултант и проектант – изпълнители по договори за техническа помощ по ос 5;
- Експертната помощ на JASPERS подпомага процеса на финализиране и одобрение на апликационната форма⁸;
- Не се наблюдават съществени забавяния във фазата на изпълнение, характерни за повечето комплексни инфраструктурни проекти;
- Не се наблюдават съществени изменения спрямо първоначалния бюджет, структурата на финансиране остава непроменена;
- Налични са три изменения на договора за БФП, които имат отражения към бюджета, свързани със спестявания от реализирани тръжни процедури, както и с прехвърляне на лот 3 за финансиране в следващия програмен период по ОПТТИ;
- Основните проблеми на фаза изпълнение са свързани с неприключили процедури по промяна на предназначение, археологически проучвания, необходимост от допълнителни действия по отчуждителни процедури, което забавя изпълнението, необходимост от промени в инвестиционния проект на етап строителство поради възникнали обстоятелства, неотразени в инвестиционния проект, както и възникване на форсмажорни обстоятелства – неблагоприятни климатични условия;

⁸ На база на информация от проведено интервю с представители на бенефициента АПИ е изведена висока степен на удовлетворение от сътрудничеството с JASPERS



- Не се наблюдава забавяне в изпълнението вследствие на процедури по ЗОП за избор на изпълнители на основните дейности по проекта, което е рядко срещано при подобни комплексни инфраструктурни проекти.
- Не може да се анализира доколко реализираният трафик в периода 2017-2019г. търпи съществени отклонения от прогнозата в АРП, поради липса на АРП в ексел, предоставено за целите на анализа, но за изследвания период се наблюдава плавно увеличение на трафика;
- Основни показатели като спестено време за пътуване по пътищата и стойност на спестеното време за пътуване по пътищата бележат устойчива тенденция за увеличение в периода 2013-2014 г.;
- По лот 1 на АМ Струма може да се отчете устойчиво намаление на ПТП-тата и броя на жертвите и ранените в периода 2017-2019 г. спрямо предходни години. За Лот 2 и 4 не се наблюдава тенденция за намаляване на броя на ПТП-тата и спрямо предходни години.⁹

Отчетена е добра ефективност по отношение на намаляване на натовареността на транспортната инфраструктура.

⁹ По данни, предоставени от АПИ.



6. Проект BG161PO004-2.0.01-00015 „Изграждане на АМ Калотина – София - лот 1: „Западна дъга на софийски околоръстен път“

6.1 Описание на проекта и основни данни

Проект BG161PO004-2.0.01-00015 „Изграждане на АМ Калотина – София - Лот 1: „Западна дъга на софийски околоръстен път“



Приоритетна ос	Приоритетна ос 2:
Категория	Голям проект
Бенефициент	Агенция "Пътна инфраструктура"
Бюджет	64 929 582,17 лв.
Период на изпълнение	на 21.08.2012 г. - 29.12.2015 г.

Източник: Окончателен доклад на проекта

Проектът „Изграждане на АМ Калотина – София - Лот 1: Западна дъга на Софийски околоръстен път“ е естествено продължение на АМ Люлин. Проектът осигурява връзка от и към Република Сърбия с изграждащия се магистрален пръстен в Република България и осигурява безконфликтно разпределение на локалния и транзитния трафик. Проектът има ефект върху трансграничната свързаност, като се хомогенизира транзитният поток в посока север-юг. Софийски околоръстен път е важна пътна артерия, по която преминават европейски пътища E79, E80 и E 871. Той е част от републикански път II-18 и от Общоевропейски транспортен коридор № IV, свързващ Видин с Кулата.



Проектът „Изграждане на АМ Калотина – София: Лот 1: „Западна дъга на Софийски околновръстен път“ е разделен на два участъка:

Участък 1 от Лот 1 представлява част от западната дъга на софийски околновръстен път (СОП) и започва от км 59+400 на СОП, като проектът е съобразен с проекта на п.в. на АМ Люлин.

В обхвата на участък 1 са включени:

- реконструкция и разширение на директно трасе с обща дължина 3,01 км, трасето е с 6 бр. ленти за движение - по 3 бр. в посока, 1 бр. разделителна ивица, 2 бр. тротоари; локални платна 2бр, с по една разделителна ивица между платната за движение и локалите, габарит Г46м;
- изграждане на довеждащи платна;
- изграждането на два пътни възела с две естакади (п.в. „Царица Йоанна“ км 60+500 и п.в. Сливница км 0+000);
- изграждане на 2 моста над р. Какач (км 0+745 и при п.в. Сливница км 0,000).

В обхвата на проекта за Лот 1 на АМ Калотина – София, съгласно Анекс №3 към договора за безвъзмездна помощ – ДОПТ-41/11.12.2015 г., е включено и изграждането на обект „Пътен надлез на ул. „Филиповско шосе“

Участък 2 от Лот 1 е от км 59+400 до км 6+309 от км 4+437 до 5+000 и от км 6+103,72 до 6+300 – е с финансиране от ОПТ.

Проектът „Изграждане на АМ Калотина – София: Лот 1: „Западна дъга на Софийски околновръстен път“ е от т.н. „фазирани проекти“, съгласно Решение на Европейската комисия С(2016) 2283 от 19.04.2016 г. – изграждането стартира със средства на ОПТ и приключва със средства от ОПТТИ. Обхватът на проекта с **финансиране по ОПТ (фаза 1)** е дефиниран с Анекс № 3 към договора за безвъзмездна помощ – ДОПТ-41/11.12.2015 г. и **включва участък 1, пътният надлез на ул. „Филиповско шосе“ над СОП, и части от участък 2 – от км 1+290, 46 до км 1+634,46 ляво, от км 4+430 до км 4+900 дясно и от км 6+100 до км 6+308,17 дясно.** Финансирането по ОПТТИ – фаза 2 – се осъществява чрез дефиниране на проекта BG161M1OP001-2.001-0002 за доизграждане на участък 2 от лот 1 на автомагистралата.

Проектът не е приходогенериращ и в тази връзка не е правено последващо АРП, при което да бъдат актуализирани данните за финансовото изпълнение и социално-икономическите ползи.

Проектът не включва държавни помощи.

6.2 Подготовка на проекта

Проектът не е наличен в първоначалния вариант на ОПТ и ИСПП, включен е в списъка на проекти с първото изменение на програма, като при второто ѝ изменение обхватът на проекта е намален на „Изграждане на АМ Калотина-София - Лот 1: „Западна дъга на Софийски околновръстен път (СОП)“. През 2011 г. е решено проектът да се раздели с отделни ФК за участъците Западна дъга, Северна тангента и Калотина - София. През 2013 г. Поради ограничение на финансовия ресурс, проектът за изграждане на Северна скоростна тангента (част от АМ „Калотина“) е предложен за финансиране по Оперативна програма „Регионално развитие“ и е изваден от списъка с проекти по ОПТ, по решение на КН от 2013 г.. През 2015 г. - се предлага лот 2 от Западната дъга да се фазира поради закъснение с изпълнението.

Проект „Автомагистрала “Калотина - София“, Лот 1: Западна дъга на Софийски



околовръстен път" е в обхват от км 59+400 до км 61+629,18=0+000 и от км 0+000 до км 6+309. Проектът е разделен на два участъка:

- Участък 1 от км 59+400 до км 61+629,18=0+000 и от км 0+000 до км 0+780, с обща дължина 3,01 км;
- Участък 2 от км 0+780 до км 6+309, с обща дължина 5.53 км.

В проекта се включва и изпълнение на обект „Пътен надлез на ул. „Филиповско шосе“ над „Софийски околовръстен път“ при км 59+500, в участъка от бул. „Добринова скала“ до ул. „3-ти март“.

С Решение № 250 на Министерски съвет от 25 април 2013 г. републикански път „Софийски околовръстен път“ - Западна дъга, участък е обявен за обект с национално значение и за национален обект, съгласно Закона за устройство на територията и Закона за държавната собственост (ЗДС).

Поради реализирано закъснение при стартиране на дейностите по изпълнение на участък 2 от проекта, , участък 2 е предложен за фазиране. Дейностите от участък 2, които не е възможно да бъдат изпълнени в срока на ОПТ 2007-2013, са предложени за включване в обхвата на ОПТТИ 2014-2020 г. За обезпечаване на строителството и строителния надзор на Участък 2 Министерски съвет дава съгласие Агенция „Пътна инфраструктура“ да сключи договори за изпълнение на дейностите по част от Участък 2 преди окончателното решение за одобрение на финансирането му по ОПТТИ „2014-2020 г. от Европейската комисия. С това се позволява своевременното стартиране на строителните дейности по участък 2 от Западна дъга на Софийски околовръстен път.

Техническият проект за участък 1 от ЛОТ 1 на обект „АМ „Калотина – София“ е разработен през 2009 г. и е дарен от проектанта на Столична община (СО), тя прехвърля собствеността на АПИ. която предприема последващи действия по реализация на инвестиционното намерение, в това число провеждане на необходимите отчуждителни и тръжни процедури.

За обект „АМ „София- Калотина“ Лот 1, „СОП – Западна дъга“, има влязло в сила Решение на МОСВ № 34-ПР/2010, съгласно което не е констатирана необходимост от извършване на оценка на въздействието върху околната среда за инвестиционно предложение

За теренното обезпечаване на участък 1 от Западна дъга на СОП са проведени отчуждавания , на имоти частна собственост за държавни нужди.

В процеса на реализация на обекта са констатирани имоти – частна собственост, които не са били предмет на гореспоменатите решения, в резултат на което са проведени допълнителни отчуждителни мероприятия.

На 28 юни 2011 г. АПИ сключва договор № РД-27-5/28.06.2011 г. с НАИМ - БАН за провеждане на теренни обходи и издирване на културни ценности в участъка на бъдещото трасе на СОП, като е заключено, че в обхвата на разглежданият участък липсват археологически структури и материали, в резултат на което трасето е освободено за строителство.

В изготвения Анализ разходи-ползи е направен прогнозен анализ на натоварването на Западна дъга на Софийски околовръстен път от автомобили. Изготвени са прогнози за трафика за периода 2012-2041 г. (2015 г., 2020 г., 2025 г., 2030 г., 2040 г. и за 2041 г.), като 2012 г. е взета за базова година. **Изпълнение на проекта**



Времево изпълнение

Проектът стартира с подписване на договор за безвъзмездна финансова помощ ДОПТ-12 на 21.08.2012 г. на обща стойност 250 656 833,04 лв. Отпуснатата БФП по проекта възлиза на 44 803 075,94 лв.

На 30.04.2015 г. е подписан Анекс №2 към договора за безвъзмездна помощ – ДОПТ-12/30.04.2015 г., с който се удължава крайната дата за приключване на дейностите по проекта до 31.01.2016 г.

На 11.12.2015 г. е подписан Анекс №3 към договора за безвъзмездна помощ – ДОПТ-41/11.12.2015 г за дефиниране на обхвата на Фаза 1 по проекта, в която влизат участък 1, пътният надлез на ул. „Филиповско шосе“ над СОП, и определени части от участък 2 –. Крайният срок за завършването на СМР от Фаза 1 е удължен до 31.12.2015г. Общата стойност на проекта, след провеждане на тръжните процедури и за двата участъка е 90 617 569,59 лв.

Физическият старт на изпълнението на проект АМ Калотина е 12.09.2012 г.а краят на **проекта е 29.12.2015 г.** с издаден Протокол Образец №16 за Участък 1 на 29.12.2015 г.

Финансово изпълнение

Проектът стартира с обща стойност 250 656 833,04 лв. и отпуснатата БФП по проекта 44 803 075,94 лв.

На 19.08.2014 г. е подписан Анекс №1 към ДОПТ-12 – ДОПТ-20/19.08.2014 г., с който се увеличава БФП проекта в размер на 64 236 872,00 лв.

На 11.12.2015г. е подписан Анекс №3 към договора за безвъзмездна помощ – ДОПТ-41/11.12.2015 г. за дефиниране на обхвата на Фаза 1 по проекта, в която влизат участък 1, пътният надлез на ул. „Филиповско шосе“ над СОП, и определени части от участък 2 –. Стойността на БФП по проекта е увеличена на 68 385 402,46 лв., Общата стойност на проекта, след провеждане на тръжните процедури и за двата участъка е 90 617 569,59 лв.

Таблица 6-1 Изменения в бюджета на проекта

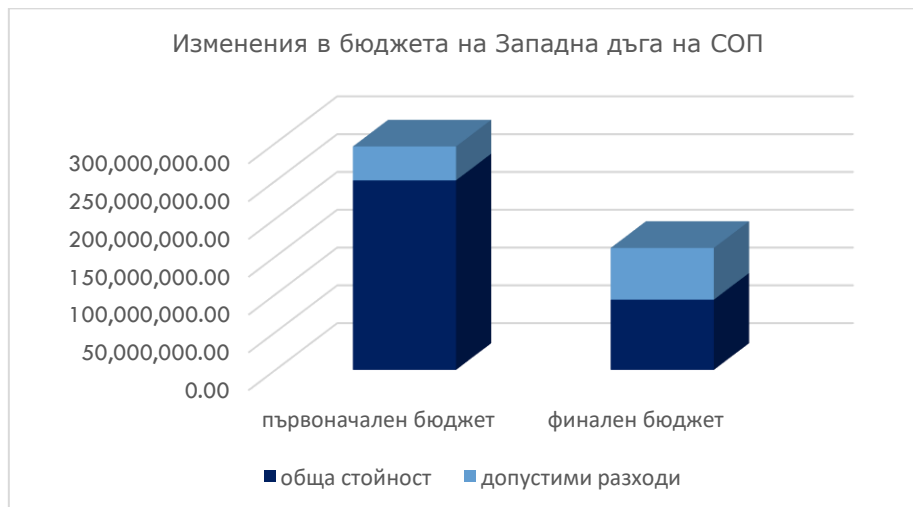
Категории разходи	Първоначален бюджет на проекта	Финален бюджет
Източници на финансиране	Стойност в лева	Стойност в лева
Обща стойност на проекта	250 656833,04	92 883 315,28 ¹⁰
Допустими разходи	44 803 075,94	68 385 402,46
КФ/ЕФРР		54 708 321,97
Национално съфинансиране		13 677 080,49
Общо допустими разходи		68 385 402,46
Общо недопустими разходи		22 232 167,13

Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта

¹⁰ Данни от окончателен доклад по проекта



Фигура 6-1 Изменения в бюджета на Западна дъга на СОП



Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта

Финалният вариант на проекта съществено се различава от първоначалния, общата стойност на проекта е чувствително намалена, поради фазирането на части от проекта, като БФП е увеличена спрямо предварително дефинирана поради по-висока стойност на разходите за СМР и СН.

Показатели за реализацията на проекта

Целевите стойности на индикаторите по проекта са изпълнени, както следва:

Таблица 6-2 Изпълнение на показателите на проекта

Показатели за реализация на проекта			
1.	Изградена магистрала	Мерна единица	Постигната стойност
	Участък 1: от км 59+400 на СОП (края на автомагистрала Люлин) до км 61+629 на СОП (=0+000 – пресичане на бул. Сливница) и до км 0+780 СОП	км	3,009
2.	Изградени ленти за движение		
	Участък 1: от км 59+400 на СОП (края на автомагистрала Люлин) до км 61+629 на СОП (=0+000 – пресичане на бул. Сливница) и до км 0+780 СОП	бр.	10
3.	Изградена разделителна ивица		
	Участък 1: от км 59+400 на СОП (края на автомагистрала Люлин) до км 61+629 на СОП (=0+000 – пресичане на бул. Сливница) и до км 0+780 СОП	бр.	3
4.	Изградени пътни възли (бул. Царица Йоана, бул. Сливница)		
	Участък 1: от км 59+400 на СОП (края на автомагистрала Люлин) до км 61+629 на СОП (=0+000 – пресичане на бул. Сливница) и до км 0+780 СОП (бул. Царица Йоанна и бул. Сливница)	бр.	2
5.	Изградени мостове (над река)		
		бр.	2



	Участък 1: от км 59+400 на СОП (края на автомагистрала Люлин) до км 61+629 на СОП (=0+000 – пресичане на бул. Сливница) и до км 0+780 СОП		2
6.	Изградени надлези над пътища (Участък 1: Пътен надлез на ул. Филиповско шосе над СОП)	бр.	1
7.	Изградени надлези над жп линии, пътища	бр.	1
8.	Изградени естакади (части от пътните възли)	бр.	
	Участък 1: от км 59+400 на СОП (края на автомагистрала Люлин) до км 61+629 на СОП (=0+000 – пресичане на бул. Сливница) и до км 0+780 СОП	бр.	2

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Степен на изпълнение на целите на проекта

Изпълнени са следните цели на проекта:

- Подобро е техническото състояние на националната и транс-европейската пътна мрежа. Чрез завършването на този проект е увеличена степента на интегриране на националната транспортна инфраструктура в транспортната мрежа на ЕС, запълнена е една от „липсващите връзки“ в Транс-европейски транспортен коридор IV, на който се намира и новоизграденият Дунав мост 2 между градовете Видин (България) и Калафат (Румъния). Проекта допринася за подобряване на транспортната връзка на България, Гърция и Турция със Западна Европа;
- Хомогенизира се транзитното движение през участъка по посока Видин – София и София- Калотина. По-ефективно е преминаването на движението – спестява се време, увеличена е средната скорост и пътната повърхност е по-добра, като носещият капацитет на настилка е 11.5 тона/ос;
- Намалени са случаите на пътно-транспортни произшествия;
- Намалено е замърсяването от вредни емисии, вибрации и шум в населеното място, чрез изнесеното движение извън града;
- Ограничението на пропускателната способност на второкласния път, преминаващ през територията на София - град, което довежда до образуване на автомобилно задръстване, е премахнато;
- Създадени са по-добри условия за превоз на пътници и товари (вътрешен и международен), което довежда до по-добро развитие на региона и на икономиката като цяло;
- Създадени са нови възможности за развитие на туризма.

Проблеми при изпълнението на проекта и предприети мерки за решаването им

Проблемите и мерките за тяхното управление са описани в последващата част, като те са типични за инфраструктурни проекти от подобна сложност – отчуждителни процедури, археологически проучвания и забавяния в процедурите по ЗОП за избор на изпълнители.

Действия по неприключили/закъснели отчуждителни процедури:

- Забавено сключване и изпълнение на договор за извършване на спасително археологическо проучване
- Обжалване на процедурата за избор на изпълнител за участък 2 и последващо ѝ прекратяване на два пъти, което води до фазиране - и прехвърляне на участък 2 към ОПТТИ 2014-2020 г.
- изграждането на участък 2 започва със средства на ОПТ и приключва със средства от ОПТТИ.



6.3 Фаза на експлоатация

За управлението на Западна дъга СОП е създаден и прилаган План за управление и използване на резултатите от проекта, както следва:

След приключване на проекта, новопостроеният участък от западната част на околновръстния път става част от Републиканската пътна мрежа и се управлява като част от нея.

Управлението на пътната мрежа, т.е. организацията, въвеждането в експлоатация, финансирането и контрола на дейностите, свързани пряко с проектирането, изграждането, управлението, ремонта и поддръжката на пътищата, е задължение на Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ).

Съгласно Правилника за структурата, функциите и организацията на работата на агенцията, Дирекция "Поддържане на пътната инфраструктура" ръководи, организира, координира и контролира дейностите по ремонт и поддържане на републиканските пътища. Част от задачите, които изпълнява дирекцията, са следните:

- разработва планове, финансови разчети и програми за ремонт и поддържане, въз основа на които прави обосновани искания за разпределение на средствата;
- одобрява задания за текущ ремонт и поддържане на републиканската пътна мрежа в рамките на осигурения годишен бюджет;
- предлага план за възлагане на обществени поръчки, свързани с дейността на дирекцията.

Във фазата на експлоатация АПИ не е предоставила на УО годишни доклади за устойчивост, съгласно т. 16.1.3. от Процедурния наръчник за управление и изпълнение на Оперативна програма „Транспорт“, тъй като проектът е фазиран и втора фаза се изпълнява в рамките на ОПТТИ.

Прегледът на отчетните данни за трафика за периода 2016-2019 г. показва съществени отклонения от прогнозата в изготвения АРП за две от изследваните години, като през 2016 година съществено надвишава прогнозата за съответната година, а през 2018 е по-нисък от прогнозата.



Фигура 6-2 Спестено време за пътуване по пътищата



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ

Фигура 6-3 Стойност на спестеното време за пътуване по пътищата



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ

Спестеното време за пътуване по пътищата и съответно неговата стойност показват най-високи стойности през 2016 г., непосредствено след приключване на проекта с последващо намаление до 2018 г., като през 2019 г. отново се наблюдава повишение на стойностите на тези два показателя.

Изчислените в АРП икономически ползи се базират основно на обема на трафика, поради което съпоставката между прогнозираните и отчетените ползи следва тенденцията на постигане на прогнозиран трафик, разгледана по-горе.



Фигура 6-4 Икономически ползи – прогнозирани и преизчислени по отчетни данни за трафик



Източник: Мониторингов модел, изготвен за отчитане на показателите по ОПТ, данни за трафика от АУЗПТ

На база на анализа на влиянието на проектите по ОПТ върху натовареността на транспортната мрежа в рамките на ОВ Въпрос по дейност 1 – Оценка на въздействието на ОПТ може да се заключи, че вследствие на изпълнението на проекта пропускателната способност на пътя е увеличена от 3.5 до 4 пъти. Използването на капацитета към 2005 г. е 59.4%, а към 2019 г. – 21.8%. Въпреки увеличаването на трафика с над 28%, изпълнението на проекта е спомогнало за намаляване натоварването на пътя с 37.6 процентни пункта.

6.4 Обобщени изводи

Въз основа на разгледаната информация за проекта във фазата на подготовка, реализация и експлоатация, могат да се направят следните изводи:

- Непълна проектна готовност към момента на включването на проекта в програмата, което води до промяна на първоначалния обхват, както и до фазиране на проекта;
- Проектният бюджет е променян неколккратно, поради промяна на обхвата на проекта, както поради по-високи разходи за СМР и СН вследствие на проведени тръжни процедури от предварително планираните;
- Основните проблеми на проекта на етап изпълнение са свързани с неприключили/ допълнителни отчуждителни процедури, археологически проучвания и забава в избора на изпълнител на лот 2. Реализирани са адекватни и навременни мерки за управлението на идентифицираните проблеми;
- Реализираният трафик в периода 2016-2019 г. търпи съществени отклонения от прогнозата в изготвения АРП за две от изследваните години, като през 2016г. година съществено надвишава прогнозата за съответната година, а през 2018 г. е по-нисък от прогнозата;
- Доколкото икономическите ползи са базирани на обема трафик, то при тях се наблюдават същите отклонения.

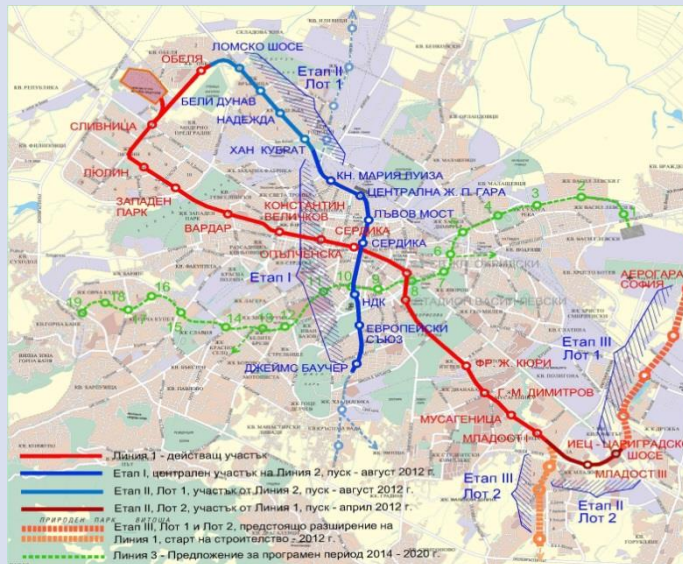


IV. ПРОУЧВАНИЯ НА НИВО ПРОЕКТ - ПРИОРИТЕТНА ОС 3

7. Проект BG161PO004-3.0.01-0001 „Проект за разширение на метрото в София: I Етап- II метродиаметър: участък „Пътен възел „Надежда“ (МС 5-II) - бул. „Черни връх“ (МС 11-II)“

7.1 Описание на проекта и основни данни

„ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ: I ЕТАП- II МЕТРОДИАМЕТЪР: УЧАСТЪК „ПЪТЕН ВЪЗЕЛ „НАДЕЖДА“ (МС 5-II) - бул. „ЧЕРНИ ВРЪХ“ (МС 11-II)“



Приоритетна ос	Приоритетна ос 3
Категория – голям/малък	Голям проект
Бенефициент	„Метрополитен“ ЕАД
Бюджет	741 485 759,55
Период на изпълнение	09.07.2009 г. – 29.08.2012 г.

Източник: Окончателен доклад на проекта

Целта на настоящия проект е да свърже Централната жп гара и Международна автогара с централната градска част и с големите жилищни райони на изток и на запад с метрото.

Проектът е предварително предвиден за финансиране по ОПТ още при нейното разработване в рамките на Приоритетна ос: Подобряване на интермодалността при превозите на пътници и товари от ОПТ.

Проектът за разширение на метрото в София, I Етап – II метродиаметър: участък от „Пътен възел „Надежда“ (МС 5-II) – бул. „Черни връх“ (МС 11-II)“ съставлява Етап I на разширението на II метродиаметър: Участък „Пътен възел Надежда – Централна ж.п. Гара – пл. Света Неделя - бул. „Черни връх“ и представлява 53 % от дължината на II метродиаметър като включва най-натовареният му централен участък.



Схемата за развитие на метрото в София е в съответствие с развитието на града, като се вземе предвид изграждането на големи жилищни райони в периферията на града през последните години, където общото население е повече от 450 000 души. Съгласно данни от НСИ, населението на териториите на районите през които преминава Линия 2 на Метрото е повече от 300 000 човека към края на 2019 г.

Проектът допринася до реализиране на стратегията от Генералния план за екологично чисто и устойчиво градско развитие чрез изместване и намаляване на трафика, особено в централната част на града. Позволява формирането на зони с намален трафик - пешеходна зона по бул. "Витоша", предвидения археологически, пешеходен проход и непокрито археологическо пространство в района на Станция 8-II и др.

Конкретните **основни параметри** на проекта са:

- Изграждане на конструкциите на 5 нови подземни метростанции;
- Саниране и довършване на конструкциите на две изградени метростанции (МС-9 и МС-10 при НДК);
- Цялостно архитектурно оформяне на 7-те метростанции;
- Строителство на участъкови тунели между: МС 5-II ÷ МС 9-II и МС 10-II ÷ МС 11-II с дължина 4,4 км (вкл. двата пункта за обръщане на посоката на движение в началото и края на трасето);
- Саниране на метроучастъка между МС 9-II и МС 10-II (при НДК) с дължина 1 050м;
- Релсов път и контактна релса с дължина 6,5 км двоен коловоз;
- Три диспечерски системи за управление – на движението, на енергоснабдяването и на санитарно-техническите устройства за участък с дължина 6,5 км;
- Система за радиовръзка за 6,5 км трасе;
- Система за електроснабдяване в това число 7 тягово-понижителни станции, кабелни линии за 6,5 км трасе и външно ел. захранване на възловите тягово-понижителни ел. подстанции;
- Системи за автоматика на движението и регулиране на скоростта на влаковете за трасе с дължина 6,5 км;
- Комплексни аудиовизуални системи и слаботокови системи за функциониране на метрото за трасе с дължина 6,5 км.

Начало на проекта: 09 юли 2009 гд. - ДБФП

Апликационната форма за кандидатстване за финансиране е одобрена с решение ССИ 2008.BG.161.PR.001 от 22.09.2009 г. на Европейската комисия.

- Основен договор - ДОПТ-7/09.07.2009 г.;
- Анекс към договора - ДОПТ-9/ 04.07.2011 г.

Физически старт на изпълнението: 01 декември 2008 г. – (начало на строителството)

Край на проекта: съгласно ДБФП: 29 август 2012 г.

Разрешение за ползване № ОТ – 05 - 1076/ 29.08.2012 г. на строеж

Участъкът е напълно завършен и на 31.08.2012 г. официално е открит и въведен в експлоатация.

7.2 Изпълнение на проекта

Възникнали проблеми в хода на изпълнение на проекта

Технически проблеми:



- Авария на тунело-пробивната машина вследствие на непредвидимо натъкване на заровени значителни количества армировка от стари строежи; Предприет е Спешен ремонт на ТПМ и интинзифициране на проходката;
- Тежки хидроложки условия при МС I-8 (Сердика), довели до допълнителни отводнителни мерки и хидроизолации;
- Сложна координация при изпълнението на работите от различни строители по отделни договори, включително финансирани от различни източници;

Финансови проблеми:

- Възникнал през 2012 г. финансов проблем относно продължаване на разплащането на изпълнените строителни и монтажни работи след достигане на 90% от разплатените суми по договора за БФП. Проблемът е решен с приемане на ПМС № 212/ 13.09.2012 г., с което се осигуряват необходимите средства за текущи разплащания.

Съпоставка на прогнозите за ефектите на проекта и постигнатото

Финансово изпълнение

Проектът е изпълнен с помощта на безвъзмездна финансова помощ в размер на 362 206 777.47 лв. (ЕФРР и национално участие) и други източници в размер на 358 123 812.98 лв.

Общо допустимите разходи за проекта са предназначени за

- Планиране и проектиране – ~12 млн. лв., 2,5% от общо допустимите разходи, 1,7% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите);
- Строителство и изграждане – ~341 млн. лв., 70,6% от общо допустимите разходи, 47,4% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите);
- Машини и съоръжения - ~118 млн. лв., 24,4% от общо допустимите разходи, 16,4% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите);
- Публичност - ~ 31 хил. лв., 0,01% от общо допустимите разходи;
- Надзор по време на изпълнението - ~ 12 млн. лв., 2,5% от общо допустимите разходи, 1,7% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите).

Недопустимите разходи са предназначени покриване на ДДС, за закупуване на подвижен състав, за закупуване на земя.

Степента на финансово изпълнение на проекта е много високо като разходите за безвъзмездна помощ са възстановени 100%, а недопустимите разходи са изплатени от Метрополитен ЕАД в размер на малко над 90% от първоначално предвидените. В Таблица 7-1 Финансово изпълнение по отношение на инвестиционните разходи е представена стойността на общите разходи по проекта, размера на отпуснатата безвъзмездна помощ и недопустимите разходи при одобрение на проекта и след неговото изпълнение и окончателно плащане.

Таблица 7-1 Финансово изпълнение по отношение на инвестиционните разходи

	При изпълнение	След верифициране на разходите	Степен на финансово изпълнение
допустими разходи	483 374 184,00 лв.	483 374 184,1 лв.	100.00%
от тях БФП	362 206 777,47 лв.	362 206 777,47 лв.	100.00%
недопустими разходи	258 111 575,55 лв.	236 950 017,90 лв.	91.80%
Общ размер на проекта	741 485 759,55 лв.	720 324 202,11 лв.	97.15%



Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта

Всички данни в анализа се отнасят само до Линия 2 на Метрото.

Пътникопок

Важен параметър във всеки инвестиционен пътен проект е броя пътници (пътникопоток), които ще се възползват от изпълнението на проекта. Той е отправната точка за определяне на почти всички ползи от проекта – финансови, икономически, социални и екологични. Ето защо неговото точно прогнозиране има ключова роля за постигане на стойностите на индикаторите за въздействие на проекта. Затова, в настоящия доклад е направено сравнение на историческите данни за пътникопотока за анализирания период след въвеждане в експлоатация на линията, а именно 2013-2019 г., съпоставени с прогнозираните такъв в АРП. Те са представени в Таблица 7-2 Данни за пътникопотока на Линия 2, етап I.

Таблица 7-2 Данни за пътникопотока на Линия 2, етап I

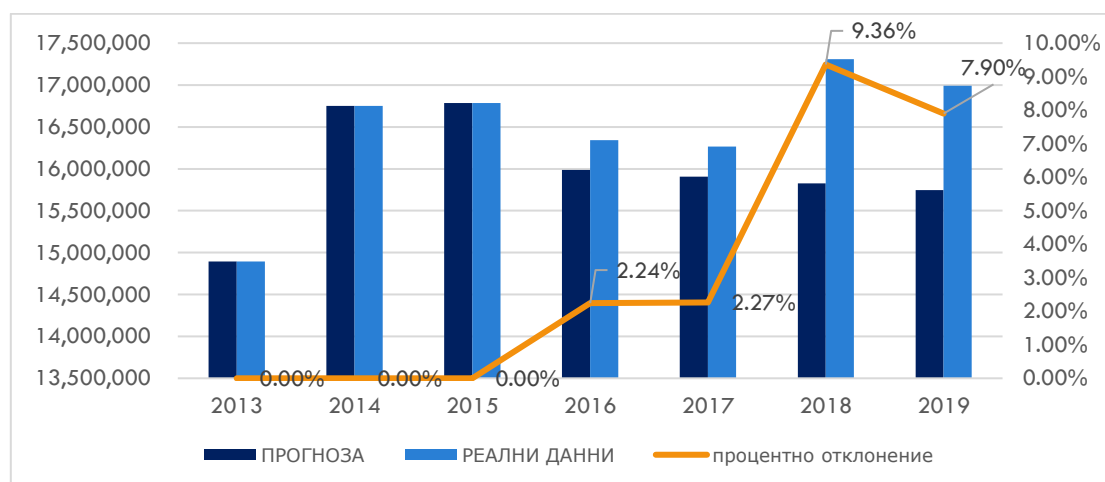
Пътникопоток		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА 2016	пътувания	14893133	16751660	16785333	15985545	15905618	15826090	15746959
РЕАЛНИ ДАННИ	пътувания	14893133	16751660	16785333	16343954	16265903	17307787	16990734

Източник: актуализирано през 2016 г. АРП, данни от Метрополитен ЕАД

Данните за периода 2013-2015 г. съвпадат, тъй като при актуализирането на АРП през 2016 г. са въведени реалните за тези години данни. За следващите години **отклонението е малко и е в полза на реалния пътникопоток**, който нараства в сравнение с прогнозата. Нарастването на реалния пътникопоток през 2019 г. спрямо 2013 г. е 14.08% докато по прогноза е бил 5,73%.

На графиката е представено визуално сравнението между прогнозираните и реалните брой пътници, както и процентното отклонение.

Фигура 7-1 Пътникопоток, Линия 2, етап I



Източник: Актуализиран АРП от 2016, г., данни от Метрополитен ЕАД

Приходи



В настоящият доклад е направен преглед на оперативните разходи и приходите по исторически данни, които са вследствие на оперирането на Линия 2 на Метро и тяхната съпоставка спрямо планираните за линията в АРП. Използвани са данните от актуализирания през 2016 г. АРП. За преизчисляването им са ползвани данни за оперативните приходи, оперативните разходи и реален пътничко поток, предоставени от Метрополитен ЕАД.

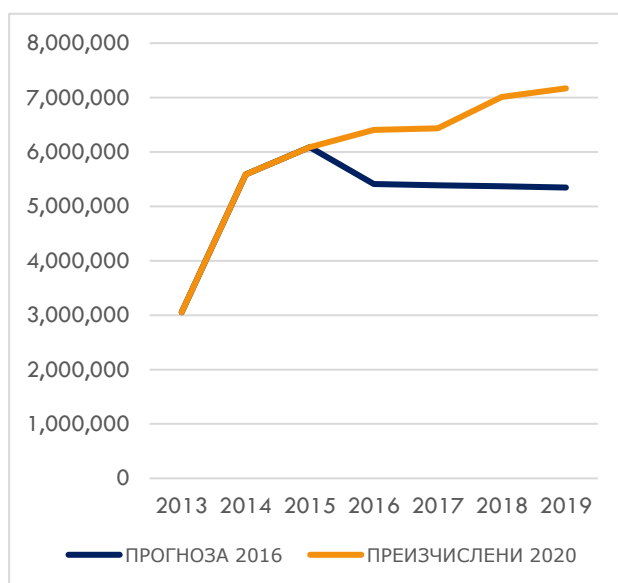
Приходите, реализирани от Метрополитен ЕАД след пускането в експлоатация на линията, са разгледани и сравнени спрямо заложените в АРП в Таблица 7-3 Съпоставка между преизчислените и прогнозираните приходи дължащи се на оперирането на Линия 2, етап I. Там са представени както общите приходи от оперативна дейност, така и присъщите приходи без допълнителни компенсации, които Метрополитен получава от Столична община и държавния бюджет. В присъщите приходи съгласно подхода, използван в АРП са включени приходите от продажби на билети и карти, наеми, реклами и др. Така са направени и преизчисленията, които са на база реални исторически данни за разглеждания период. Представените приходи са само тези, които се дължат на превоза на пътници по Линия 2 в обхванатите по проекта участъци, а не за цялата метро мрежа.

Таблица 7-3 Съпоставка между преизчислените и прогнозираните приходи дължащи се на оперирането на Линия 2, етап I

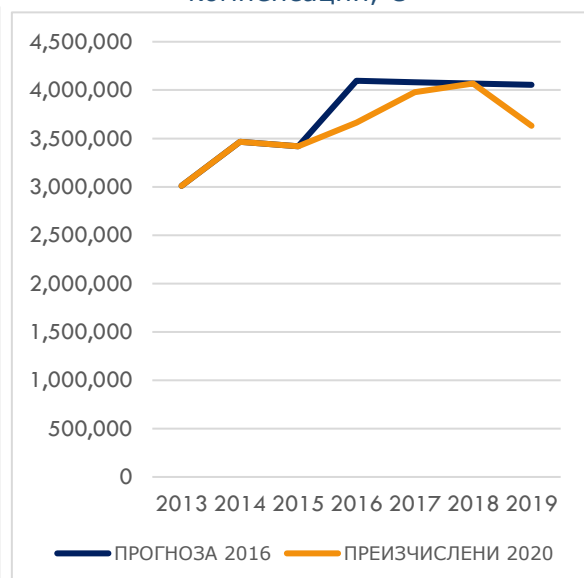
ОБЩО приходи от дейността		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА 2016	€	3 051 964	5 589 309	6 087 704	5 409 048	5 388 552	5 368 159	5 347 868
ПРЕИЗЧИСЛЕНО 2020	€	3 051 964	5 589 309	6 087 704	6 406 229	6 433 956	7 013 178	7 168 799
Присъщи приходи		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА 2016	€	3 009 909	3 464 086	3 420 414	4 096 468	4 082 535	4 068 672	4 054 879
ПРЕИЗЧИСЛЕНО 2020	€	3 009 909	3 464 086	3 420 414	3 662 238	3 978 257	4 067 949	3 631 335

Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Фигура 7-2 ОБЩО приходи от дейността, €



Фигура 7-3 Присъщи приходи без компенсации, €



Източник: АРП и собствен изчисления въз основа на данни от Метрополитен



Ясна визия за съпоставката между планирани и реализирани приходи се вижда от графиките.

Видна е **високата степен на припокриване** на прогнозните спрямо реализираните присъщи приходи. Общите оперативни приходи в абсолютна стойност и като темп са по-високи от прогнозираните в АРП, което се дължи на нарастване на допълнителните компенсациите, които дружеството получава за изпълнение на дейностите по превоз на пътници.

Сумата на общите оперативни приходи (дисконтирана с 5,5%) за периода 2013-2019г. съгласно АРП е в размер 29 157 752.92 лв., а сумата на преизчислените общи оперативни приходи за същия период е 33 207 388.11 евро, което прави по-малко от 14% разлика. За присъщите приходи разликата между прогнозираните и преизчислени на база исторически данни е **още по-малка – 3,43%**.

Разходи

Относно разходите анализът показва отново висока степен на съпоставка на исторически понесените разходи за Линия 2, етап I към прогнозираните такива. В таблицата по-долу са представени размера на оперативните разходи за периода 2013-2019 г. и прогнозираните по АРП.

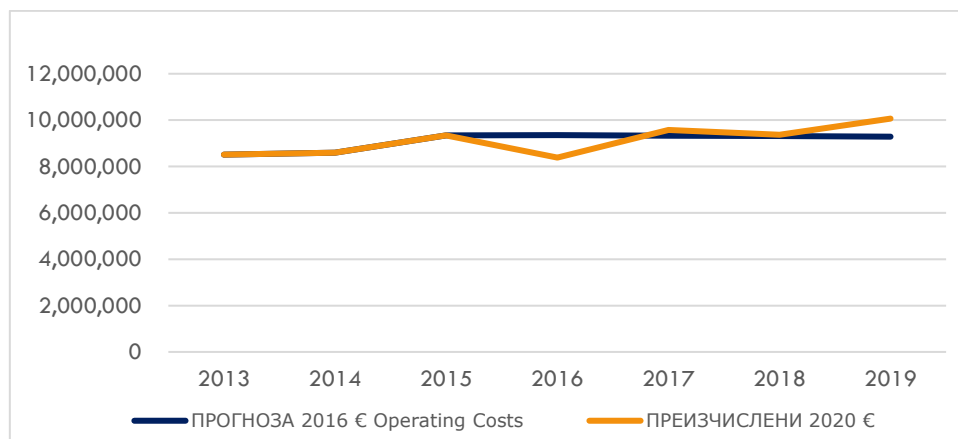
Таблица 7-4 Съпоставка между преизчислените и прогнозираните разходи дължащи се на оперирането на Линия 2, етап I

Оперативни разходи		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА 2016	€	8 511 189	8 591 188	9 340 789	9 353 516	9 330 089	9 306 779	9 283 586
ПРЕИЗЧИСЛЕНИ 2020	€	8 511 189	8 591 188	9 340 789	8 383 337	9 575 349	9 373 833	10 063 974

Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

От графиката по-долу може да се види високата степен на припокриване на прогнозираните с преизчислените разходи.

Фигура 7-2 Оперативни разходи, Линия 2, етап I, €



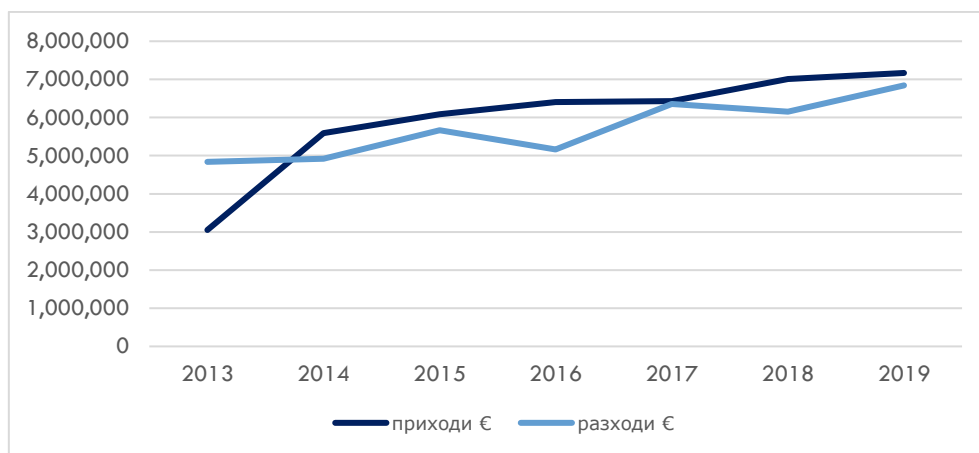
Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Сумата на общите оперативни разходи (дисконтирана с 5,5%) за периода 2013-2019г. съгласно АРП е в размер 51 561 662.52 евро, а сумата на преизчислените общи оперативни приходи за същия период е 51 551 273.01 евро, което прави изключително **малка разлика – 0,02%**.



Съгласно подхода възприет при разработването на АРП, като част от оперативните разходи са предвидени всяка година допълнително да се отделят по 1,2% от стойността на инфраструктурата и по 1,8% от стойността на подвижния състав като разходи за допълнителна поддръжка на линията. Така са направени и преизчисленията в таблицата по-горе. В други модели на АРП този тип разходи се предвиждат след 15тата или 20тата година и целта им е подмяна на изхабена инфраструктура и подвижен състав. Ако в настоящия модел същите се изключат от стойността на разходите (в началото на експлоатацията те не са присъщи), тогава може да се направи сравнение на оперативните приходи и разходи за Линия 2, етап I. Това е показано в графиката по-долу.

Фигура 7-3 Сравнение на оперативни приходи към разходи за Линия 2, етап I



Източник: Собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Графиката показва възможност за покриване на оперативните разходи от реализираните приходи за разглеждания период. Единствената година, в която приходите са по-малко от разходите е 2013 г., като това се дължи основно на факта, че независимо от по-малкия трафик в през първата година, всички предвидени разходи за опериране на линията са направени.

Икономически ползи

С реализирането на Линия 2, етап I от разширението на метрото е осигурена достъпност до транспортната система на града, което води до следните ползи:

- намаляване на превозните средства в наземния масов градски транспорт на база отпадащи и реорганизиранни линии и облекчаване на трафика при наличие на метро, в сравнение с трафика без метро;
- намаляване на пътно-транспортните произшествия и инцидентите с облекчаване на трафика при наличие на метро;
- намаляване на вредните емисии във въздуха;
- съкратеното времетраене на пътуванията с 16 минути.

Вследствие на тези ползи още в етапа на подготовка на проекта са изведени икономически ползи от реализацията на проекта. Съгласно актуализираното АРП през 2016 година и преизчисленията направени на базата на реалния пътникопоток следвайки модела на одобреното АРП, общите (дисконтирани с 5,5%) стойности на тези ползи за периода 2013-2019 са както следва:



Таблица 7-5 Стойност на икономическите ползи от въвеждане в експлоатация на Линия 2, етап 1 на Метро в София

Обща за периода 2013-2019 стойност на икономическите ползи		Прогнозирана	Преизчислена
Икономия на време на пътуванията	€	106 586 836	110 051 192
Намаление на ПТП и инциденти	€	52 260 108	53 695 267
Намаление на превозните средства за градския транспорт	€	19 009 651	19 531 691
Икономия на разходи за гориво на личните автомобили поради ползване на метро	€	13 659 248	14 034 356
Намаление на трансп. задача на градския транспорт	€	12 375 956	12 715 823
Икономия на разходи за поддръжка на личните автомобили поради ползване на метро	€	11 694 562	12 015 716
Намаляване на парниковите и вредни газове	€	7 012 732	7 205 314
Намалена стойност на пътуването	€	3 762 043	3 865 356
ОБЩО ИКОНОМИЧЕСКИ ПОЛЗИ (СПЕСТЕНИ РАЗХОДИ)		226 361 137	233 114 715

Източник: АРП и собствени изчисления

Тези данни показват, че прогнозираните ползи са постигнати и има превишение с около 3%. Сравнителният анализ на размера на стойността на най-съществената икономическа полза - спестеното време за пътуване за всяка от годините в разглеждания период също показва добро съвпадение с прогнозираната. Данните за сравнението на ползите са представени графично в следващата фигура.

Фигура 7-4 Обща за периода 2013-2019 г. стойност на икономическите ползи, €

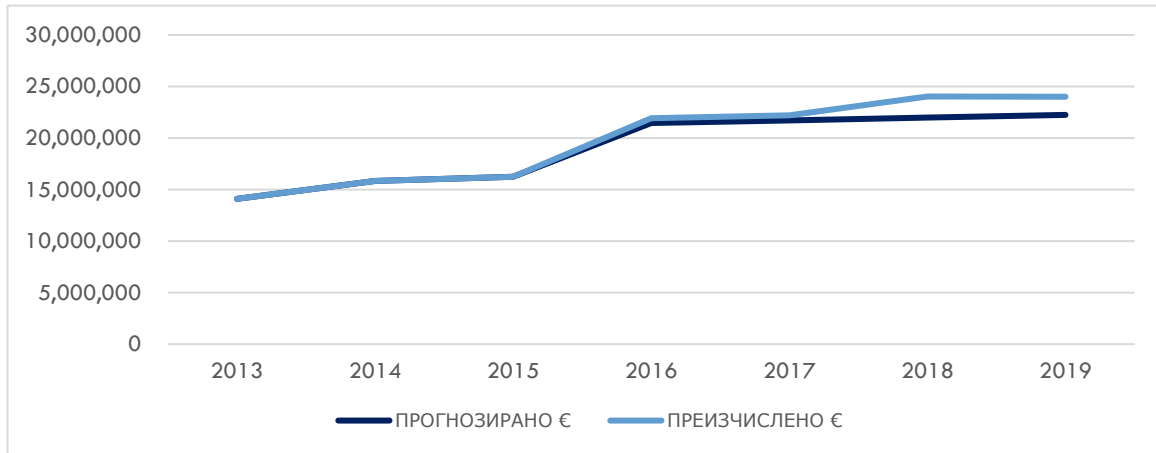


Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Приносът на ползите се запазва в почти същото съотношение, като отново спестеното време за пътуване е с най-голям принос. Това е показано графично на следващата фигура.



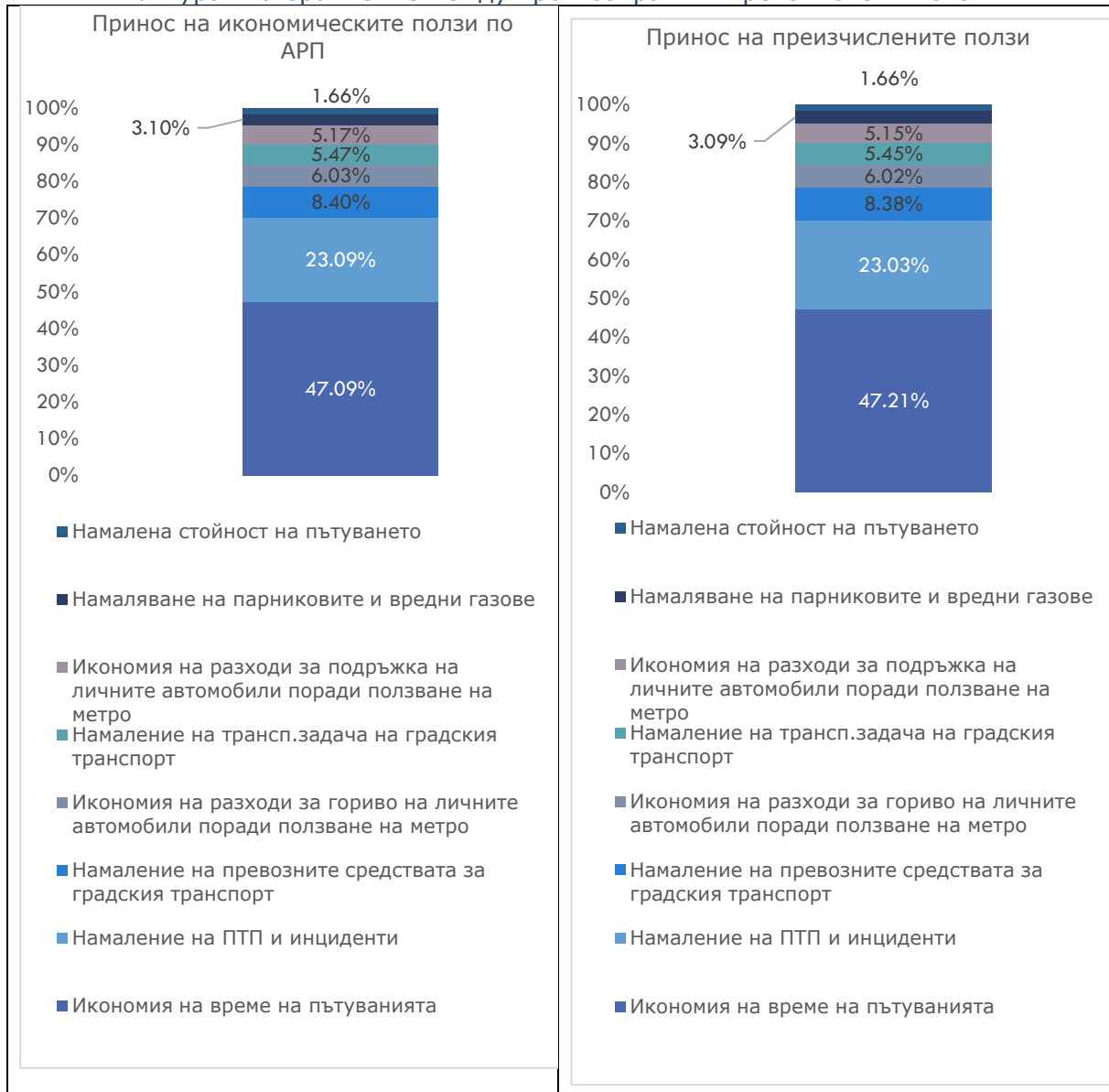
Фигура 7-5 Икономия на време на пътуванията, евро



Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен



Фигура 7-6 Сравнение между прогнозираните и преизчислените ползи



Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

В допълнение на постигнатите икономически ползи, за изпълнението на проекта и ползите от него трябва да се отбележи следното:

- Спазен е графикът за развитие и изпълнение на проекта;
- Постигнати са основните индикатори за крайния резултат – изградени 6,5км метро със 7 метростанции;
- Изпълнени са работите, които не са финансирани по ОП “Транспорт” 2007-2013г., а именно:
 - За ограничаване достъпа на автомобили в ЦГЧ са изградени с извън проекта буферни паркинги на МС 6-II (за 150 коли) и МС 11-II (за 480 коли);
 - За осигуряване на нормалната експлоатация на участъка са доставени 6 бр. влакове с капацитет от 1100 пътника.
- Осигурен е достъп за хора в неравностойно положение;



- Създадени са условия да бъдат осъществявани нови 90,6 хил. пътувания средно дневно или 26 455 200 пътувания годишно с метро по участъците от тази линия.
- Допълнителният брой на населението, което ще бъде обслужвано от подобрения градски транспорт с изграждането само на този участък от метрото е над 200 хил.
- Устойчивостта на инвестицията се гарантира чрез:
 - Поддръжка на създадената инфраструктура от страна на Метрополитен ЕАД. С пускането в експлоатация на участъка от Линия 2, I Етап в дружеството са разкрити допълнителни 364 нови постоянни работни места. Създадените експлоатационни служби на Метрополитен са специализирани съобразно спецификата на отделните дейности. За осигуряването на необходимите ключови специалисти в отделните експлоатационни служби, аварийни групи и бригади за ремонт и поддръжка на съоръженията се извършва постоянна работа по подготовката и квалификацията на кадрите. В дружеството има внедрена система за подготовка съгласно която при допълване на отделните звена се провеждат съответните обучения и се провеждат регулярни изпити;
 - Актуализиране на тарифната политика (през 2016 г.) при съобразяване на нивата на цените, които могат да бъдат понесени от клиентите и осигуряване на допълнителен финансов ресурс под формата на компенсации от Столична община и Държавния бюджет.

7.3 Обобщени изводи

- Спазен е графикът за развитие и изпълнение на проекта, не се наблюдават съществени отклонения в размера на инвестициите по проекта и неговата степен на финансово изпълнение е високо;
- Верифицирани са 100% от направените допустими разходи. По проекта няма наложени финансови корекции;
- Основните проблеми на проекта, които са в етапа на неговото изпълнение са били от техническо естество и са предприети корективни мерки;
- Накрая на проекта, бенефициентът е изпитал затруднение с осигуряване на последните 10% от инвестицията, но с ПМС, с което се взема решение за осигуряване на финансирането, проблемът е разрешен;
- Допусканията на предварителния финансов анализ на проекта от АРП са изследвани във фазата на експлоатация чрез актуализиран финансов анализ през 2016 г. Извършените изчисления доказват отново необходимостта от подкрепа на ЕС. Финансовата устойчивост се осигурява от собствени приходи и компенсации от държавния бюджет и от бюджета на Столична община;
- Съпоставката на данните от актуализирания през 2016 г. АРП и преизчислените основни параметри показват висока степен на съвпадение както по отношение на пътничкопотока, така и на приходите и разходите от оперативна дейност;
- Прогнозираните икономически ползи са постигнати и има превишение с около 3% въз основа на изчисленията, базирани на реалните исторически данни;

Спестеното време за пътуване е с най-голям дял (над 47%) от всички ползи, следвано от ползите от намалените ПТП и инциденти.



8. Проект V0161P0004-3.0.01-0005 „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

8.1 Описание на проекта и основни данни

ПРОЕКТ V0161P0004-3.0.01-0005 „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



Приоритетна ос	Приоритетна ос 3
Категория – голям/малък	Голям проект
Бенефициент	“Метрополитен” ЕАД
Бюджет	Бюджет: Общ бюджет: 385 054 780,43лв. Допустими разходи: 213 042 364,8 лв. БФП: 199 197 229,16 лв. Помощ от общността 169 317 644,79 лв.
Период на изпълнение	15.11.2012 г. – 08.05.2015 г.

Източник: Окончателен доклад по проекта и ИСУН

*Бюджетът на проекта включва верифицираните допустими разходи по проекта в т.ч. БФП и съфинансиране от бенефициента



Съгласно приетия от Министерския съвет на Република България Технико-икономически доклад за метрото и одобрения със закон Общ устройствен план на столицата Генералната схема за развитие на линиите му трябва да бъде с три диаметъра с разклонения в периферията, с обща дължина 62 км и 63 метростанции, с възможност за перспективно развитие до 80 км, като в крайния етап на реализация то ще превозва над 1,2 млн. пътника дневно.

Първият диаметър „ж. к. Обеля - ж. к. Люлин - Център - ж. к. Младост 1 - ж. к. Дружба – Летище и ж.к. Младост 1 – Бизнеспарк в Младост 4“ ще има дължина 29 км и 27 станции. Вторият диаметър „кв. Лозенец - Център - кв. Илиянци“ ще има дължина 17 км и 17 станции. Третият диаметър „кв. Овча Купел - Център - ж. к. В. Левски“ ще има дължина 16 км и 18 метростанции. Диаметрите се пресичат в триъгълник в централната градска част, като по този начин с една смяна на линиите може да се достигне до всяка част от трасето на метрото.

Етап III на проекта за разширение на метрото включва две отделни разклонения на метродиаметър 1 от Младост 1. Общата дължина на разширението е 7 588 m, двойна линия (с междурелсие 1 435 mm):

- **Лот 1** включва изграждането на 4 968 m разширение на метродиаметър 1 между метростанции МС19 (бул. „Цариградско шосе“) и МС23 (Софийското летище). Проектът включва изграждането на 4 нови метростанции (МС20 до МС 23);
- **Лот 2** включва изграждането на 2 620 m разклонение на метродиаметър 1 на юг от Младост 1 (МС13). Проектът включва изграждането на 3 метростанции (МС14 до МС16) в Младост 2 и 3 и ще обслужва Бизнес парк София в Младост 4.

Инвестиционният проект за III Етап включва

- проектиране и строителство на конструкциите на 7-те метростанции (с подходяща връзка на МС 21 при ж.п. спирка „Дружба“ от Лот 1);
- изграждане на ж.п. спирка „Дружба“ – 1 бр.;
- изграждане на стоманена естакада – 625 м.;
- строителство на тунелните участъци между метростанциите – 5,32 км.;
- релсов път – 7,47 км.;
- строителство и архитектурно-художественото оформление на метростанциите;
- системи за транспортно електрозахранване, осигурителни инсталации, съобщения, системи за санитарен контрол, радиокомуникация, автоматизация на движението и регулиране на скоростта, аудиовизуално наблюдение и др.;
- диспечерски системи за управление на движението – 6 бр.;
- 2 бр. Система за радиовръзка за участък от 4,85 км и за участък от 2,62 км.;
- преустройство и реконструкция на засягащата се от строителството подземна и надземна инженерна инфраструктура по трасето на метрото.

Начало на проекта: 15.11.2012 г. - ДБФП

- Анекс №1 към договора - ДОПТ -16/ 25.04.2013 г. - намалява се общата стойност на допустимите разходи във връзка с приключилите тръжни процедури;
- Анекс №2 към договора - ДОПТ - 18/ 29.06.2015 год. – промяна на срока на договора;
- Анекс №3 към договора – ДОПТ - 36/30.11.2015 г. - промяна на общата стойност и БФП във връзка с включени допълнителни проекти.

Физически старт на изпълнението:

- Лот 1 „Бул. Цариградско шосе /МС-19/ - ж-к. Дружба – Летище София /МС-23/“ - 05.11. 2012 г.;
- Лот 2 „Младост I – Бизнес парк в Младост IV“ - 08.04. 2013 г.



Край на проекта:

- Лот 1: „Бул. Цариградско шосе /МС-19/ - ж-к. Дружба – Летище София /МС-23/“ - 30.03.2015 г.;
- Лот 2: „Младост I – Бизнес парк в Младост IV“ - 08.05.2015 г.

Въвеждане в експлоатация:

- Лот 1: Разрешение за ползване № СТ-05-421/ 30.03.2015 г.;
- Лот 2: Разрешение за ползване № СТ-05-624/ 08.05.2015 г.
-

8.2 Изпълнение на проекта

Възникнали проблеми в хода на изпълнение на проекта

Технически проблеми:

- Допълнителни количества на работи (СМР). Разходите са за сметка на непредвидените по договора;
- Сриването на насип по трасето. Възстановен и укрепен за сметка на Бенефициента;
- Пресичане на трасето с магистрален тръбопровод на „Топлофикация“. Наложили са се корекции и укрепване.

Проблеми с достъпа

- Необходимост от скъсяване на трасето с 120,5 м. в района на летище София с оглед безопасност на полетите. Изменен е техническият проект на участъка и са изпълнени съответните СМР;
- Разногласия с НКЖИ при пресичането на ж.п. линията и връзката с железопътната спирка в Дружба;
- Жалби на граждани и намеса на общинските власти във връзка с временната организация на движението (ВОД) и по-специално – по Лот 2 вследствие на Разработена нова ВОД.

Финансови проблеми

- Проблем с осигуряването на окончателните 10% от БФП до приключване на проекта. Приложени са указанията на МФ - ДДС № 6/2011 г.
- Наложена 100% финансова корекция на договор, възложен по чл.90 на ЗОП (редакция преди 2016 г.). Същият е оттеглен от съфинансиране по ОПТ и плащанията по договора са останали за сметка на Бенефициента.

Съпоставка на прогнозите за ефектите на проекта и постигнатото

Финансово изпълнение

Проектът е изпълнен с помощта на безвъзмездна финансова помощ в размер на 199 197 229.16 лв.(ЕФРР и национално участие) и други източници в размер на 185 857 551,27 лв.

Общо допустимите разходи за проекта са предназначени за

- Проектиране и подготовка – ~6,8 млн. лв., 3,2% от общо допустимите разходи, 1.7% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите);



- Строителство и изграждане – ~135 млн. лв., 63% от общо допустимите разходи, 34,8% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите);
- Машини и съоръжения - ~67 млн. лв., 31% от общо допустимите разходи, 17% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите);
- Непредвидени разходи – ~3,9 млн. лв., 1,8% от общо допустимите разходи, 1% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите);
- Публичност - ~ 154 хил. лв., 0,07% от общо допустимите разходи, 0,04% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите);
- Надзор по време на изпълнението - ~ 1 млн. лв., 0,5% от общо допустимите разходи, 0,3% от общите разходи по проекта (вкл. недопустимите).

Недопустимите разходи са предназначени покриване на ДДС, за закупуване на подвижен състав, за закупуване на земя.

Степента на финансово изпълнение на проекта е много високо като разходите за безвъзмездна помощ са възстановени 99,79%, а недопустимите разходи са изплатени от Метрополитен ЕАД в размер на малко над 99,53% от първоначално предвидените. В таблица 7-1 е представена стойността на общите разходи по проекта, размера на отпуснатата безвъзмездна помощ и недопустимите разходи при одобрение на проекта и след неговото изпълнение и окончателно плащане.

Таблица 8-1 Финансово изпълнение по отношение на инвестиционните разходи

	При изпълнение на проекта	След верифициране на разходите	Степен на финансово изпълнение
допустими разходи	213 499 042,89 лв.	213 042 364,80 лв.	99.79%
от тях БФП	199 641 725,86 лв.	199 197 229,16 лв.	99.78%
недопустими разходи	172 829 134,58 лв.	172 012 415,63 лв.	99.53%
Общ размер на проекта	386 328 177,47 лв.	385 054 780,43 лв.	99.67%

Източник: Информация от УО, ИСУН, финален доклад за изпълнение на ОПТ, финален доклад за изпълнение на проекта

Всички данни в анализа се отнасят само до двата лота от Разширението на метрото, Линия 1, етап III.

Пътникопок

Важен параметър във всеки инвестиционен пътен проект е броя пътници (пътникопоток), които ще се възползват от изпълнението на проекта. Той е отправната точка за определяне на почти всички ползи от проекта – финансови, икономически, социални и екологични. Ето защо неговото точно прогнозиране има ключова роля за постигане на стойностите на индикаторите за въздействие на проекта. Затова, в настоящия доклад е направено сравнение на историческите данни за пътникопотока за анализирания период след въвеждане в експлоатация на линията, а именно 2015-2019 г., съпоставени с прогнозирания такъв в АРП. Те са представени в Таблица 7-2.

Таблица 8-2 Данни за пътникопотока на Линия 1, етап III.

Общ пътникопоток		2015	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА 2012	пътувания	14 860 272	15 512 638	16 136 246	16 739 742	17 337 350
РЕАЛНИ ДАННИ	пътувания	8 500 087	7 572 620	7 963 273	8 196 201	8 290 177



Източник: АРП, данни от Метрополитен ЕАД

Наблюдава се отклонение от прогнозирания пътничопоток в две направления – от една страна в абсолютна стойност броя на пътниците е близо два пъти по-малък от прогнозирания за всяка от годините. От друга страна в АРП е предвиден темп на нарастване в годините, който не се наблюдава по исторически данни.

Приходи

В настоящият доклад е направен преглед на оперативните разходи и приходите по исторически данни, които са вследствие на оперирането на Линия 1, етап III на Метро и тяхната съпоставка спрямо планираните за линията в АРП. За преизчисляването им са ползвани данни за оперативните приходи, оперативните разходи и реален пътничко поток, предоставени от Метрополитен ЕАД.

Приходите, реализирани от Метрополитен ЕАД след пускането в експлоатация на линията, са разгледани и сравнени спрямо заложените в АРП в Таблица 7-3. Там са представени както общите приходи от оперативна дейност, така и присъщите приходи без допълнителни компенсации, които Метрополитен получава от Столична община и държавния бюджет. В присъщите приходи съгласно подхода, използван в АРП са включени приходите от продажби на билети и карти, наеми, реклами и др. Така са направени и преизчисленията, които са на база реални исторически данни за разглеждания период. Представените приходи са само тези, които се дължат на превоза на пътници по Линия 1, етап III в обхванатите по проекта участъци, а не за цялата метро мрежа.

Таблица 8-3 Съпоставка между преизчислените и прогнозираните приходи дължащи се на оперирането на Линия 1, етап III

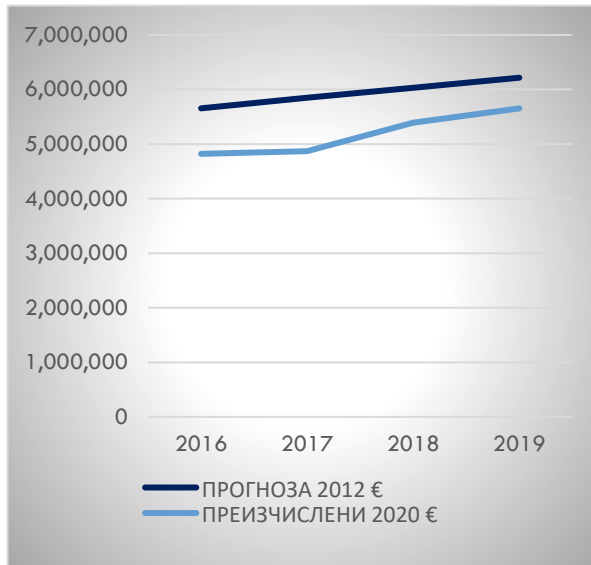
ОБЩО приходи от дейността	Общи за периода	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА 2012	€ 20 769 657	5 655 445	5 847 187	6 032 745	6 216 493
ПРЕИЗЧИСЛЕНИ 2020	€ 18 099 530	4 821 038	4 867 339	5 392 713	5 654 298
Присъщи приходи без компенсации		2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА 2012	€ 18 124 898	4 941 338	5 104 372	5 262 149	5 418 386
ПРЕИЗЧИСЛЕНИ 2020	€ 7 928 562	2 077 047	2 411 640	2 447 483	2 116 834

Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

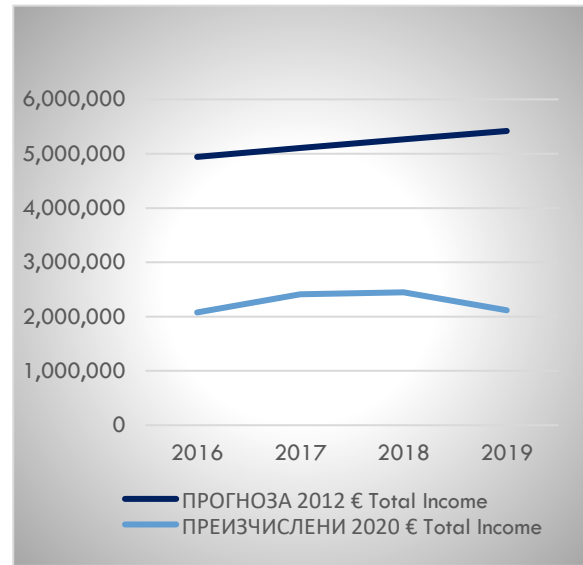
Съпоставката на прогнозираните с преизчислените приходи, базирани на реални данни показва, че въпреки че по АРП пътничопотока е около два пъти повече от реалния, приходите на Метрополитен ЕАД дължащи се на пускането в експлоатация на Линия 1, етап III са близки до прогнозираните. Така тяхната обща стойност за периода 2016 -2019 г. (дисконтирана с 5,5%) дава отклонение в размер на **-12.86%**. Това приближение на реалните с прогнозираните приходи се дължи на факта, че освен приходите от продажби на билети и карти и приходите от компенсации, които зависят от пътничопотока, има приходи от компенсации, които не зависят от пътничопотока, а се определят на база стойността на инвестициите на линиите. В допълнение, приходите от компенсации бележат ръст през разглеждания период поради което общите приходи също имат ръст от ок. 17%, докато ръста на присъщите приходи е малко под 2%. Визуално данните са представени в графиката по-долу



Фигура 8-1 Общо приходи за Линия 1, етап III, €



Фигура 8-2 Инкрементални приходи за Линия 1, етап III, €



Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Разходи

Относно разходите анализът показва висока степен на припокриване на прогнозираните разходи с реално понесените за разглежданите участъци на Линия 1, етап III. Причината е в това, че основните променливи разходи за експлоатацията на линията, които съставляват около 85% от общите разходи, в много голяма степен са функция на изминатите влак километри и в по-малка степен на пътничопотока. Затова, разликата в броя пътници между прогнозирания и реалния не играе съществена роля в разходната част на анализа.

В таблицата по-долу са представени размера на оперативните разходи за периода 2016-2019 г. и прогнозираните по АРП.

Таблица 8-4 Съпоставка между преизчислените и прогнозираните разходи дължащи се на оперирането на Линия 1, етап III

Оперативни разходи	общи за периода	2016	2017	2018	2019
ПРОГНОЗА 2012	€	17 120 626	4 884 420	4 884 420	4 884 420
ПРЕИЗЧИСЛЕНИ 2020	€	16 076 650	3 962 480	4 770 062	4 618 584

Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

От графиката по-долу може да се види високата степен на припокриване на прогнозираните с преизчислените разходи.



Фигура 8-3 Оперативни разходи, Линия 1, етап III, €



Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Сумата на общите оперативни разходи (дисконтирана с 5,5%) за периода 2016-2019 г. съгласно АРП е в размер 17 120 626 евро., а сумата на преизчислените общи оперативни приходи за същия период е 16 076 650 евро, което прави **малка разлика от -6,10%**. Моделът на АРП не е отчетел ръст на оперативните разходи, докато от данните е видно нарастването на преизчислените разходи през годините, което се дължи основно на нарастване на разходите за външни услуги и на разходите за възнаграждения в Метрополитен ЕАД.

Сравнението на оперативните приходи към разходите за опериране на Линия 1, етап III показва възможност за покриване на оперативните разходи от реализираните приходи за разглеждания период за отсечките, предмет на проекта, т.е. осигурена е финансовата стабилност на проекта.

Фигура 8-4 Сравнение на оперативни приходи към разходи за Линия 1, етап III





Източник: Собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

Икономически ползи

Метрото в София е планирано като гръбнак на обществения градски транспорт и има за цел да обезпечи ефективното превозване на големите пътнически потоци в града, при което да се постигне значително облекчаване на трафика и намаляване на замърсяването на въздуха. Проектът е свързан с изграждането на екологично устойчиви транспортни мрежи в градската среда. С реализирането на Линия 1, етап III от разширението на метрото е осигурена достъпност до транспортната система на града, което води до следните ползи:

- Намаление на трафика на наземния градски транспорт, което ще доведе до намаление на броя на използваните автомобили, намаляване на пътно-транспортните произшествия и инцидентите;
- Намаляване на вредните емисии във въздуха;
- Съкратеното времетраене на пътуванията по маршрута на отсечките, обхванати от проекта – малко над 4 минути за Лот 2 и ок. 15 минути за Лот 1.

Вследствие на тези ползи още в етапа на подготовка на проекта са изведени икономически ползи от реализацията на проекта. Съгласно АРП и преизчисленията направени на базата на реалния пътникопоток следвайки модела на одобреното АРП, общите (дисконтирани с 5,5%) стойности на тези ползи за периода 2013-2019 г. са както следва:

Таблица 8-5 Стойност на икономическите ползи от въвеждане в експлоатация на Линия 2, етап 1 на Метрото в София

Обща за периода 2016-2019 стойност на икономическите ползи		Прогнозирана	Преизчислена
Разходи за експлоатация и поддръжка (ЕиП) на превозните средства (ПС)	€	16 313 913	8 237 185
Цена на времето	€	34 317 938	17 274 226
Пътни произшествия	€	6 182 376	3 113 160
Ползи от намаляване на емисиите	€	1 018 969	513 029
ОБЩО ИКОНОМИЧЕСКИ ПОЛЗИ (СПЕСТЕНИ РАЗХОДИ)		57 833 196	29 137 600

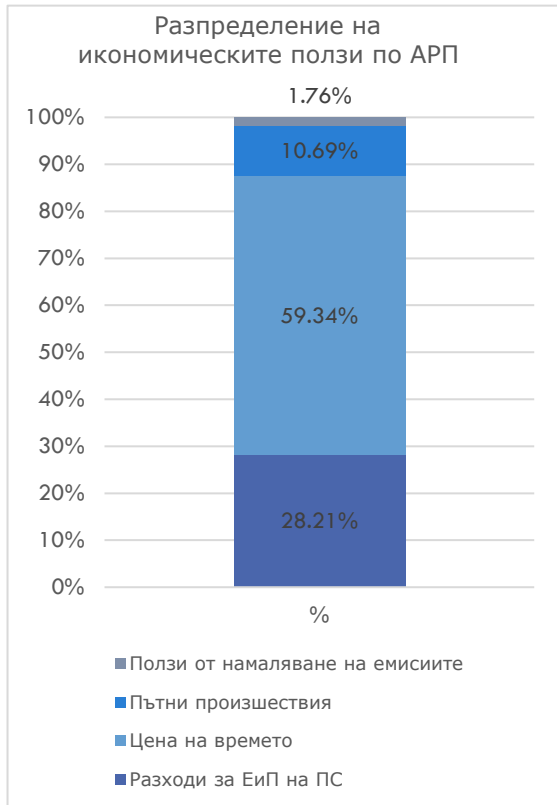
Източник: АРП и собствени изчисления

Тези данни показват, че прогнозираните ползи са постигнати в размер на 50,39 %. Причината за това е, че разглежданите ползи са в линейна зависимост от пътникопотока, а както беше обяснено в началото на анализа при подготовката на проекта е прогнозиран брой пътуващи, който е около два пъти от реалния брой на пътниците, измерени от страна на Метрополитен за разглеждания период.

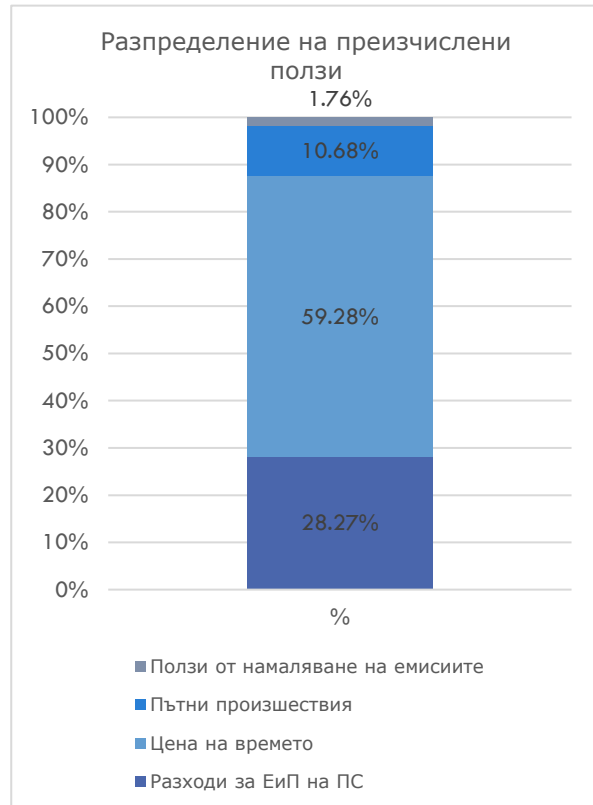
Приносът на ползите се запазва в почти същото съотношение, като отново спестеното време за пътуване е с най-голям дял (близо 60%), следвано от ползите от намалените разходи за поддръжка на другите превозни средства. Разпределението на дела на всяка от икономическите ползи е показано графично на следващата фигура.



Фигура 8-5 Разпределение на икономическите ползи по АРП



Фигура 8-6 Разпределение на преизчислени ползи



Източник: АРП и собствени изчисления въз основа на данни от Метрополитен

В допълнение на постигнатите икономически ползи, за изпълнението на проекта и ползите от него трябва да се отбележи следното:

- Спазен е графикът за развитие и изпълнение на проекта;
- Постигнати са основните индикатори за резултат – изградени 7,47 км метролинии със 7 метростанции;
- Изпълнени са работите, които не са финансирани по ОПТ, а именно доставен е необходимият подвижен състав;
- Осигурен е достъп за хора в неравностойно положение;
- За намаляване на нивото на шума от преминаващите влакове в района на естакадата са изпълнени релсови пътища с монтирани специално поставени за целта шумопоглъщащи каучукови ивици, а релсовият път е изпълнен с еластични скрепления и метроучастъка е покрит с поликарбонатно покритие;
- Изграждане на интермодална връзка - Летище София –Централна ж.п. гара София
- Създадени са условия да бъдат осъществявани нови 53,750 хил. пътувания средно дневно или 19 618 750 пътувания годишно с метро по участъците от тази линия.
- Допълнителният брой на населението, което ще бъде обслужвано от подобрения градски транспорт с изграждането на тези участъци от метрото е около 150 хил.
- Устойчивостта на инвестицията се гарантира чрез:
 - Поддръжка на създадената инфраструктура от страна на Метрополитен ЕАД. С пускането в експлоатация на участъка от Линия 1, III Етап в дружеството са разкрити допълнителни 325 нови постоянни работни



места. Създадените експлоатационни служби на Метрополитен са специализирани съобразно спецификата на отделните дейности. За осигуряването на необходимите ключови специалисти в отделните експлоатационни служби, аварийни групи и бригади за ремонт и поддръжка на съоръженията се извършва постоянна работа по подготовката и квалификацията на кадрите. В дружеството има внедрена система за подготовка съгласно която при допълване на отделните звена се провеждат съответните обучения и се провеждат регулярни изпити;

- Актуализиране на тарифната политика (през 2016 г.) при съобразяване на нивата на цените, които могат да бъдат понесени от клиентите и осигуряване на допълнителен финансов ресурс под формата на компенсация от Столична община и Държавния бюджет.

8.3 Обобщени изводи

- Спазен е графикът за развитие и изпълнение на проекта, не се наблюдават съществени отклонения в размера на инвестициите по проекта и неговата степен на финансово изпълнение е високо;
- Верифицирани са 100% от направените допустими разходите;
- Основните проблеми на проекта, които са в етапа на неговото изпълнение са били от техническо естество и са предприети корективни мерки;
- Накрая на проекта, бенефициентът е изпитал затруднение с осигуряване на последните 10% от инвестицията, но с РМС проблемът е разрешен. В допълнение, е наложена финансова корекция за неправилен избор на изпълнител. Финансовата корекция е в размер на 5% от БФП.
- Допусканията на предварителния финансов анализ на проекта от АРП са изследвани във фазата на експлоатация чрез актуализиран финансов анализ през 2016 г. Извършените изчисления доказват отново необходимостта от подкрепа на ЕС. Финансовата устойчивост се осигурява от собствени приходи и компенсация от държавния бюджет и от бюджета на Столична община;
- Стойността на икономическите ползи за периода 2016-2019 г е около 50% по-ниска от прогнозираната, което се дължи на по-малкия пътничопоток в сравнение с прогнозирания. Въпреки това, проектът генерира съществени ползи и предвид възходящия тренд на пътничопотока за периода (близо 10%) се очаква стойността на тези ползи да се увеличава през референтния 30-годишен период на проекта;
- Спестеното време за пътуване е с най-голям дял (близо 60%) от всички ползи, следвано от ползите от намалените разходи за поддръжка на другите превозни средства.



9. Проект BG161PO004-3.0.01-0008 „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик -II-ри етап“

9.1 Описание на проекта и основни данни

Проект BG161PO004-3.0.01-0008 „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик -II-ри етап“



Приоритетна ос	Приоритетна ос 3
Категория	Малък проект
Бенефициент	ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“
Бюджет	56 542 345,51 лв.
Период на изпълнение	23.08.2013 г. – 18.11.2016 г.

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Проектът включва рехабилитацията на гарови комплекси Централна жп гара София, жп гара Бургас пътническа и жп гара Пазарджик и е включен в ОПТ във второто изменение на програмата. Основната цел на проекта е да се ремонтират приемните здания на трите гари и прилежащите им територии, които се стопанисват и подържат от НКЖИ. Тъй като сградите и терените са разположени по протежение на железопътната инфраструктура, която е в процес на реконструкция и модернизация, те са класифицирани като приоритетни и попадат в обсега на Транс-европейската железопътна мрежа. Проектът цели да се постигне развитие на комплексна концепция за обслужване на гаровите комплекси, които да отговарят на развитието на железопътния транспорт, пазарните изисквания, обществените и социалните нужди. Като положителни ефекти от проекта се отчитат подобряване на обслужването на пътниците чрез отдаване под наем на площи на наематели, предоставящи различни



видове услуги, оптимални комуникационни решения за свързване на гарите с околното пространство, озеленяване и др.

В обхвата на проекта са включени следните строителни дейности:

- рехабилитация на приемните здания на трите гарови комплекса;
- подмяна на всички комуникации;
- фасадни работи (подмяна на дограма и топлоизолация);
- подобряване на достъпността в гаровите комплекси чрез монтаж на нови асансьори и ескалатори;
- рехабилитация на вътрешни и външни паркинги;
- рехабилитация на подземни преходи;
- осигуряване на достъпност за хората с намалена подвижност.

Бенефициент по проекта е НКЖИ – национална компания, създадена през 2002 г. като държавно предприятие и единствен управител на железопътната инфраструктура в България. Компанията организира, осъществява и отговаря за изпълнението на задължения по дългосрочен договор, сключен с Държавата, планира цялостната дейност за развитие на железопътната инфраструктура в съответствие с него. ДП НКЖИ развива и поддържа железопътната инфраструктура на базата на дългосрочни 10-годишни програми за развитие на железопътната инфраструктура и годишни бизнес планове. За периода на реализация на ОПТ 2007-2013 и към 2020 г., НКЖИ продължава да съществува и да изпълнява функциите си.

9.2 Подготовка на проекта

Проектът е изпълнен в периода август 2013 – ноември 2016 г. и включва интервенции по следните обекти:

- **Обект 1** „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“:

Изпълнени са всички дейности по рехабилитация на приемното здание, подлеза, пероните, перонните покрития и прилежащия паркинг. Пространството в сградата е функционално преразпределено, околното пространство е оформено и озеленено. В обхвата на изпълнение попада и рехабилитацията на контактната мрежа в рамките на перонните покрития, което доведе до забавяне на приключване на проекта поради възникнали непредвидени работи по контактната мрежа.

- **Обект 2** „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“

Извършени са всички дейности по рехабилитацията на сградата и пероните. Сградата е конструктивно укрепена, покривът е подменен, изпълнени са функционално преразпределение и реставрация, като са запазени фасадата, архитектурните и интериорни елементи на сградата, която е архитектурен паметник. Санирани са сградите на Помощен пост и Пост 1, изпълнено е рехабилитиране и изграждане на нова подпорна стена. В гаровия комплекс е извършено цялостно благоустройство и озеленяване.

- **Обект 3** „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II-ри етап“

Изпълнени са всички дейности по рехабилитацията на сградата на гарата, като частично е изменено функционалното разпределение. Обновена е сградата на магазина и е извършена рехабилитация на подлеза, включваща и поставяне на нови навеси над стълбищата и монтаж на асансьори.



9.3 Изпълнение на проекта

Договорът за БФП от 2013 г. първоначално предвижда краен срок за изпълнение до 31.12.2015 г. Към договора са подписани три анекса, които включват промени за коригиране на инвестиционните разходи на база на стойности от сключени договори за обществени поръчки, прецизиране на индикаторите, отразяване на финансовите корекции и удължаване на крайния срок за изпълнение на 31.01.2016. При подписването на първия анекс е увеличен размера на отпуснатата безвъзмездна финансова помощ и е намален недостига на финансови средства по проекта.

В следващата таблица е показано изменението на инвестиционните разходи по проекта, включващи принос на ЕС, национално съфинансиране и собствено съфинансиране, както и недопустими разходи /ДДС, финансови корекции и др./. Финансовото изпълнение е с около 8% под планирания бюджет и е увеличен е делът и стойността на безвъзмездната финансова помощ, съгласно на първия анекс към договора за БФП. Недопустимите разходи включват ДДС, финансови корекции, извършване на разходи извън периода на допустимост на разходите на ОПТ.

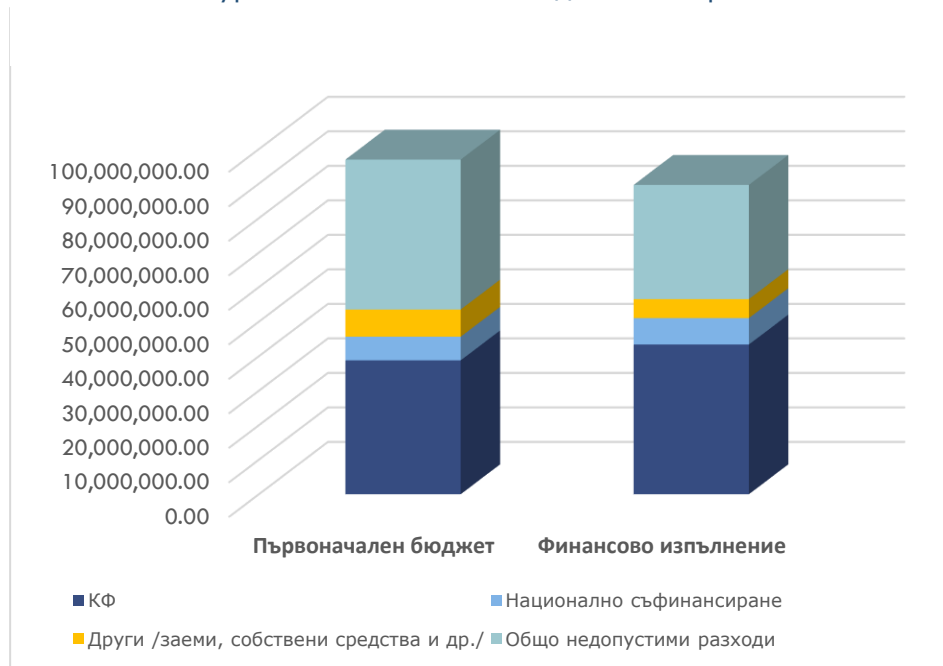
Таблица 9-1 Изменения в бюджета на проекта

Бюджет по източници на финансиране	Първоначален бюджет	Финансово изпълнение
Обща стойност	96 951 164,00	89 608 698,75
КФ	38 788 370,45	43 375 680,03
Национално съфинансиране	6 845 006,55	7 654 531,73
Други /заеми, собствени средства и др./	7 876 217,61	5 512 133,75
Общо допустими разходи	45 633 377,00	56 542 345,51
Общо недопустими разходи	43 441 569,39	33 066 353,24

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на проекта



Фигура 9-1 Изменения в бюджета на проекта



Източник:

окончателен доклад за изпълнение на проекта

В резултат от реализацията на проекта е постигнато развитие на структурата за управление, осигуряваща комплексна концепция за обслужване на гаровите комплекси и промяна чрез преустройства на предназначението на помещенията, които да отговарят на развитието на железопътния транспорт, пазара, обществените и социални нужди. Подобро е обслужването на пътниците чрез създаване на комфортна среда, осигуряване на достъп за хора с увреждания, предоставяне на различни видове услуги и осъществяване на комуникационни решения за свързване на гарите с околното пространство – транспортни и пешеходни, и озеленяване в контекста на развитие на околната среда. От социална гледна точка проектът допринася за това жп транспорта да стане по-привлекателен, а това ще доведе до положителни екологични последици, тъй като този вид транспорт е по-малко замърсяващ за околната среда. С проекта се постига пълно архитектурно обновяване на приемните сгради и газовите комплекси при използването на висококачествени енергоефективни съвременни материали и технологии.

Показателите за реализацията на проекта са прецизирани при анексирането на БФП след изготвянето на работните проекти и са изпълнени изцяло, както е показано на следващата таблица.

Таблица 9-2 Показатели за реализацията на проекта

Индикатор	Мерна ед.	Целева стойност*	Настояща стойност
(1)	(2)	(3)	(4)
I. Общи индикатори по проекта			
Рехабилитирани приемни здания на три гарови комплекса	м ²	41 992	41 992
Подменени водопроводни и канализационни системи	м ²	41 992	41 992
Подменени мрежи за високо и ниско напрежение (силнотокви и слаботокви електрически инсталации)	м ²	96 333	96 333



Индикатор	Мерна ед.	Целева стойност*	Настояща стойност
Подменени отоплителни и вентилационни системи	м ²	41 992	41 992
Фасадни работи (подмяна на с дограма и топлоизолация)	м ²	15 367	15 367
Монтаж на асансьори	бр.	12	12
Монтаж на ескалатори	бр.	9	9
Рехабилитация на вътрешни и външни паркинги	м ²	4 115	4 115
Рехабилитация на подземни преходи (пешеходни подземи)	м ²	1 910	1 910

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Положителни ефекти от реализацията на проекта са спестяване на време при престоя и придвижването в гарите, подобрени условия за интегрирана работа на системите на градския транспорт, намаляване на оперативните разходи и разходите за поддръжка и експлоатация на сградите поради въведени мерки за енергийна ефективност.

При изпълнението на проекта са отчетени следните проблеми, за които са предприети съответните корективни мерки:

- *Удължаване на срока за рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София* поради възникване на допълнителни строително-монтажни работи по част „Конструктивна“ и „Рехабилитация на контактна мрежа“, което доведе до забавяне и изпълнение на дейности извън срока на допустимост на разходите по ОПТ, както и необходимост от осигуряване на допълнителен финансов ресурс от страна на Бенефициента. Като корективна мярка, обектът е разделен на два етапа, като за Етап 1 на 20.04.2016 г. е издадено разрешение за ползване на гаровия комплекс, а за изпълнението на Етап 2 (включващ само допълнителните работи по рехабилитацията на контактната мрежа) е сключен допълнителен договор за изпълнение и бенефициентът е осигурил финансов ресурс за допълнителните дейности. В края на 2016 е изпълнен и втория етап, с което целият обект е въведен в експлоатация.
- *Забавяне на стартиране на договорите за изпълнение на гара Бургас* с осем месеца поради дълги процедури по обжалване на решенията за класиране на участниците и избор на изпълнители. Като корективна мярка е приложен стриктен контрол от страна на Възложителя и добро взаимодействие с Община Бургас, което доведе до приключване на строителните дейности преди договорения срок.
- Наложени са *финансови корекции* в хода на изпълнението, които намаляват стойността на БФП и налагат увеличение на съфинансирането от страна на бенефициента.

9.4 Фаза на експлоатация

Пред 2017 г. е изготвен актуализиран финансов анализ, във връзка с прилагане на чл. 55 от Регламент 1083/2006 и в съответствие с Насоките за приключването на оперативните програми, приети за подпомагане от ЕФРР, ЕСФ и КФ за периода 2007 - 2013 г.). Актуализираният анализ показва, че проектът се нуждае от безвъзмездна помощ. Сравнена е стойността на нетните приходи съобразно първоначалните изчисления на финансовия дефицит и стойността на нетните приходи, които са реално генерирани към датата на актуализирания финансов анализ, като последните представляват 52.3% от първоначално изчислените и размерът на преизчисленият



финансов недостиг е по-висок от първоначално изчисления. Заключение на тази база е, че няма основание за корекция на изплатените допустими разходи.

Тъй като проектът не е голям по смисъла на чл. 39 от Регламент (ЕО) № 1083/2006, за него не е изготвян анализ на разходите и ползите, включващ устойчивостта на икономическите ползи и изчисляване на икономическите показатели на проекта.

Във фазата на експлоатация, бенефициентът представя годишни доклади за устойчивост съгласно т. 16.1.3. от Процедурния наръчник за управление и изпълнение на ОПТ в петгодишен период след приключването на проекта. За приключилите обекти от проекта са проведени тръжни процедури по реда на Закона за държавната собственост и части от сградите са отдадени под наем предимно за търговски цели – павилиони и заведения за обществено хранене. ДП НКЖИ осигурява поддържането на гаровите комплекси чрез специализирани поделения и представя в докладите подробна информация за извършените дейности за поддържане на обектите и вложените средства за поддръжка и експлоатация.

9.5 Обобщени изводи

- Подготовката на проекта е протекла без съществени проблеми и проектът е включен във второто изменение на програмата;
- Отчетени са закъснения в изпълнението на някои от дейностите – проектиране и строителство на гара Бургас (8 месеца поради обжалвания на обществени поръчки) и рехабилитация на Централна гара София (11 месеца). Предприети са корективни действия за разделяне на дейностите за Централна гара София на два етапа, като допълнителните дейности са възложени с отделен договор извън периода на допустимост на разходите по ОПТ 2007-2013. Вторият етап е приключил в края на 2016 г. и обектът е въведен в експлоатация.
- Въпреки отклоненията от първоначалния график, проектът е приключил успешно през програмния период 2007-2013 г. и са отчетени планираните положителни ефекти от реализацията му.
- През 2017 г. е изготвен актуализиран финансов анализ, който показва, че проектът продължава да се нуждае от безвъзмездна помощ и няма основание за корекция на изплатената БФП по ОПТ.
- Проектът е обект на мониторинг чрез представяне на доклади за устойчивост на УО, които включват предприетите мерки за поддръжка и експлоатация и за поддържане на постигнатите резултати.

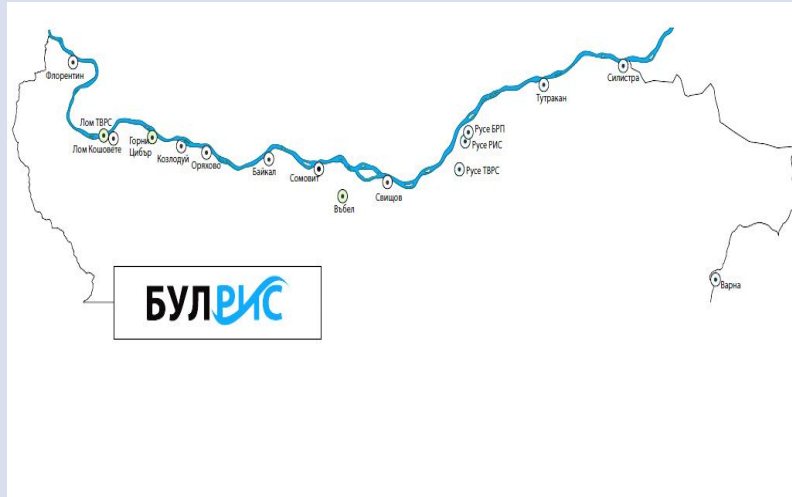
V. ПРОУЧВАНЕ НА НИВО ПРОЕКТ - ПРИОРИТЕТНА ОС 4

10. Проект BG161PO004-4.0.01-0003 „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС“

10.1 Описание на проекта и основни данни



Проект BG161PO004-4.0.01-0003 „Създаване на речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС“



Приоритетна ос	Приоритетна ос 4
Категория	Малък проект
Бенефициент	Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“
Бюджет	28 288 282,06 лв.
Период на изпълнение	04.10.2011 г. – 31.12.2015 г.

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Проектът е предназначен да осигури необходимата организационно-техническа структура за предоставяне на хармонизирани речни информационни услуги и представлява българската част от Общо европейската система за осигуряване на ефективно и безопасно корабоплаване по вътрешните водни пътища. Това е първият проект от ОПТ, който се осъществява в областта на водния транспорт

Общата цел на проекта е хармонизиране на информационните услуги за поддържане на управлението на трафика и транспорта по вътрешните водни пътища, съгласно изпълнение на Директива 2005/44/ЕС.

По-специфичните цели, които проектът изпълнява, може да се определят както следва:

- Изграждане на телекомуникационната инфраструктура на речната информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС, която осъществява пълен и непрекъснат пренос на всички данни и „глас“ от станция „Флорентин“ до станция „Силистра“ и до РИС- центъра в гр. Русе;
- Създаване на условия за осигуряване на взаимодействие с останалите информационни системи, обслужващи останалите видове транспорт;
- Изграждане на съвременна модерна сграда на РИС център за координация в Р. България.

Реализацията на проекта е планирана да се изпълни в три фази:

- Фаза 1 (2007 – 2012 г.) „Създаване на речна информационна система“;
- Фаза 2 (2010 – 2012 г.) „Разширение на обхвата на системата и услугите“;
- Фаза 3 (2012 – 2013 г.) „Внедряване на нови технологии в съответствие с новоприетите регламенти на ЕК“.

Проектът не е приходогенериращ и не включва държавни помощи.



10.2 Подготовка на проекта

Първоначално бенефициент по проекта е Изпълнителна агенция Морска администрация. С оглед прецизиране на задълженията за държавата, произтичащи от европейското законодателство за внедряване на речни информационни системи, се променя бенефициента на ДППИ. Промяната на бенефициент е положително с оглед спецификата на проекта и последващата му експлоатация. Проектът е фокусиран върху изпълнение на законодателно задължение на Р. България, като дейности по избор на изпълнители започват преди да се разработи апликационна форма и да бъде одобрен проектът. Това е така, защото няма изграден капацитет за разработване и управление на проекти от СКФ в ДППИ, няма структурирано звено за това. Апликационната форма се изготвя от екип на ДППИ, както и техническите спецификации за отделните търгувани дейности. Това забавя изпълнението на проекта спрямо първоначално планирания график за отделните фази.

10.3 Изпълнение на проекта

Времево изпълнение

Проектът стартира със сключване на договор за безвъзмездна финансова помощ ДОПТ-14/04.10.2011 г. ДОПТ има едно изменение - Анекс 1 ДОПТ-40/10.12.2013 г., като реалното стартиране на дейности е през 2009 г.

С писмо № 11-08-78/22.07.2013 г. ДППИ изпрати в УО искане за актуализация и редукия на бюджета и удължаване срока за изпълнение на Договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ № ДОПТ-14/04.10.2011 г. След проведени разговори и кореспонденция между ДППИ и УО на ОПТ е подписан Анекс № 1, с рег. № ДОПТ – 40/10.12.2013. Срокът за изпълнение на проекта е удължен до 31.12.2015 г. Правят се и следните изменения в бюджета на проекта:

Финансово изпълнение

С анекс 1 се правят и изменения в бюджета на проекта, които се дължат на намаление на стойностите по договори с изпълнители вследствие на проведените тръжни процедури.

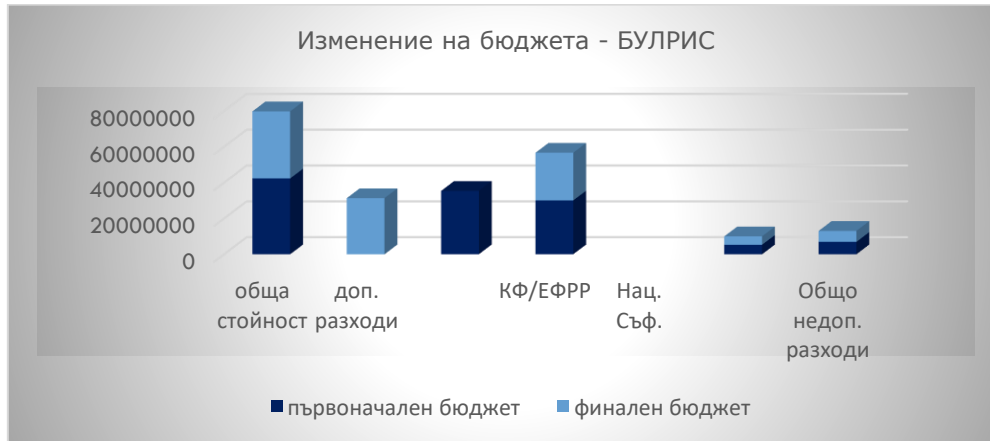
Таблица 10-1 Изменения в бюджета на проекта

Категории разходи	Първоначален бюджет на проекта	Финален бюджет
Източници на финансиране	Стойност в лева	Стойност в лева
Обща стойност на проекта	42 318 622,36	37 427 697,90
Допустими разходи	35 378 913,72	31 304 189,92
КФ/ЕФРР	30 072 076,66	26 608 561,43
Национално съфинансиране	5 306 837,06	4 695 628,49
<i>Общо допустими разходи</i>	35 378 913,72	31 304 189,92
Общо недопустими разходи	6 939 708,64	6 123 507,98



Източник: Окончателен доклад за изпълнение на проекта

Фигура 10-1 Изменения в бюджета на проекта



Източник: Окончателен доклад за изпълнение на проекта

Физическият старт на изпълнението е на 27 март 2009 г., като ДППИ и компанията „МГ-АРХ“ ЕООД е подписан договор с предмет: „Изработване на проект частично изменение на действащия ЗРП с обхват УПИ № 1 от кв.133 с кад.№277 по плана на гр. Оряхово“, като част от Дейност 1 „Подготвителни дейности от Фаза 1 (Предпроектни/ прединвестиционни проучвания).

По Дейност 2 „Дейности по изпълнение“ към Фаза 1 е изградена необходимата инфраструктура от 16 комуникационни точки, разположени по протежението на р. Дунав и един резервиращ център в гр. Варна. Чрез изграждането на телекомуникационната инфраструктура на речната информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС се осъществява пълен и непрекъснат пренос на всички данни и глас от станция „Флорентин“ до станция „Силистра“; Изпълнението на дейността е възложена по Договор № 48/15.05.2010 с „Обединение БУЛРИС 2009“ АД. В обхвата на Договор № 48/15.05.2010 са: проектиране, което обхваща процеса на изготвяне на инвестиционни проекти и окомплектоването им с изискуемата документация, съгласно ЗУТ; Строително – монтажни работи /СМР/; Услуги, свързани с провеждане на обучение на персонала, инсталиране и интегриране на РИС.

Дейност 4 „Дейности по изпълнение“ на Фаза 2, Лот 1 – в гр. Русе е изграден РИС център. Освен него, се изгради пътен прелез към улица „Пристанищна“ за улесняване на достъпа до новата сграда на РИС център Русе в УПИ I-5964 по плана на гр. Русе и се реконструира съществуващата кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе-Запад.

В РИС центъра са разложени съоръженията на системата и оборудване за персонала за осъществяване на речните информационни услуги. РИС -центърът е оборудван със сървъри, работни станции и друга контролно-измервателна апаратура. Предоставят се в достъпен електронен формат следните услуги: информация за фарватера; информация за трафика по реката; информация за управление на трафика; информация за оказване на помощ при бедствени ситуации; информация за транспортната логистика; информация за действащите нормативни актове; статистическа информация; информация за пристанищните и други такси, събирани от корабите.

Дейност 6 „Дейности по изпълнение“ Фаза 2, Лот 2 с предмет: „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС ФАЗА 2, Лот 2 –



разширяване обхвата на услугите и системата”, чрез въвеждането на нови сензори, телевизионни и термовизионни камери, автоматично измерване на нивата на реката и внедряване на нови функции и услуги, предоставяни от информационната система, информация за метеорологичната обстановка, информация за ледохода, предоставяне на безжичен достъп до услугите на Системата, информация за водното ниво на базата на математически модели, услуги по противодействие на бедствия, кризи и катастрофи (callamity abatement services) и др.

Дейност 7 Фаза 2 Лот 3, „Дейности по изпълнение” е с предмет „Внедряване на система за мониторинг и заснемане на състоянието на речното дъно”. По договора е доставен моторен кораб, напълно оборудван за едновременни хидрографски (на базата на многолъчев ехолот) и лазерно-алтиметрични промени на надводните части на пристанищни акватории, за инспекция на пристанищни съоръжения и контрол на драгажни работи.

Фаза 3: Не бе изпълнена в периода на допустимост на разходите по ОПТ 2007-2013г. поради забавяне публикуването на регламенти за някои специфични речни информационни услуги, като Регламент (ЕС) № 164/2010. Той се отнася за техническите спецификации за електронно корабно докладване при вътрешно корабоплаване и все още се очаква приемането на регламент относно системата за изобразяване на електронните карти и информацията за вътрешно плаване (т.нар. вътрешна ECDIS). Междувременно излезе и Регламент за изпълнение (ЕС) № 689/2012 на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 415/2007 относно техническите спецификации за системи за прихващане и проследяване на корабите. Подготовката на Фаза 2 отчете всички актуални технически регламенти и технологии. С реализацията на Фаза 2 се решават и планираните цели поставени за реализация при Фаза 3 на проекта.

Край на проекта: На 15.08.2015 г. приключи изпълнението на договор „Създаване на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС ФАЗА 2, Лот 2 – разширяване обхвата на услугите и системата”.

Информация относно въвеждане в експлоатация:

- **Фаза 1:** На 03 януари 2014 г. е подписан Окончателен приемо-предавателен протокол за приемане на Речна информационна система в българската част на р. Дунав – БУЛРИС. С подписването на протокола РИС е въведена в експлоатация;
- **Фаза 2 :**

2.1. **Лот 1 :** А.РИС – Център : Разрешение за ползване от 05 декември 2014 г. (№ СТ-05-1807); Б. Фотоволтаична централа на покрива на РИС Център Русе и Железопътен прелез(№ СТ-05-1807);

В. Кейова стена: Разрешение за ползване от 05 декември 2014 г. (№ СТ-05-1806) за обект Реконструкция на съществуваща кейова стена.

2.2. **Лот 2:** На 14.08.2015 г. е подписан окончателен приемо-предавателен протокол. По договор № ДЕП-20/ 14.11.2013 г. С подписването на протокола се удостоверява, че работите по разширението на системата са изпълнени и системата се въвежда в експлоатация;

2.3. **Лот 3 :** На 22.01.2015 г. е назначена комисия за провеждане на окончателни изпитания на системата за мониторинг на състоянието на речното дъно – корпус на моторен катер, оборудване, инструменти и измервателна апаратура. Между страните е подписан окончателен приемо-предавателен протокол, съгласно чл. 5, т. 3 и чл.24, ал. 2 от Договор № ДЕП-4/28.04.2014 г.



Таблица 10-2 Индикатори отчитащи приноса на проекта към изпълнението на целите на приоритетна ос

Вид	Индикатор	Мерна единица	Целева стойност	Постигната стойност	Процентно изпълнение (в %)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(4/3)*(100)
Въздействие	Процент от речните пътища по р. Дунав покрити от система за безопасност	%	100 %	100%	100%
Резултат	Наблюдавани речни дължини	км	471,5	471,5	100%
Постижение	Речна информационна система	бр.	1	1	100%

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Показатели за реализацията на проекта

- Изградена Телекомуникационна инфраструктура на речната информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС с 16 комуникационни точки, покриваща общо 471,5 км);
- Изградена инфраструктура, доставено оборудване и въведени в експлоатация 16 обекта;
- Осигурени условия за предоставяне на услуги в участъка от р. Тимок до Силистра, по протежение на 470 км. Количествен параметър - процент на покритие от целия участък (470 км – 100%);
- Изградена сграда на РИС център Русе със застроена площ 245 м², разгърната застроена площ 805 м² и площ на парцела 901 м². Съгласно Виза за проектиране сградата е на 3 нива;
- Изградено КПП и поставяне на охранителна бариера на ж.п. прелез към улица "Пристанищна";
- Реконструкция на съществуваща кейова стена на входа на пристанищен терминал Русе-Запад – от територията до 22 метра зад ръба на кея и оборудване: 3 броя ел. стълбове за осветление; 2 броя пожарни хидранти; 9 броя боларди; 1 брой стационарен преходен понтон и др.;
- Внедрени актуални технически стандарти за РИС в системата (софтуерен и/или хардуерен update/upgrade);
- Осигурен безжичен достъп до речните информационни услуги за корабоплавателите;
- Създадена система за предоставяне на информация за водното ниво на базата на математически модели;
- Създадена система за автоматично събиране и предоставяне на метеорологична информация;
- Създадена възможност за излъчване на допълнителни съобщения, свързани с безопасността чрез АИС подсистемата;
- Добавени и интегрирани нови сензори в системата, изградени национални Hull Database и Reference Database, Position Information Service и др. и интеграцията им с европейските бази данни (European Hull Database, European Reference Data Management System, European Position Information Service и др.), както и интеграция с наличните речни информационни услуги;



- Обмен на данни (вкл. и с европейските бази данни) за предотвратяване и управление на кризи чрез свързването на системата и обмен на данни с ГИС (например на българските пристанища по р. Дунав) и предоставяне на речните информационни услуги чрез национален РИС портал;
- Изградена 1 бр. мобилна (на базата на моторен катер и многолъчев ехолот) система за мониторинг на състоянието на речното дъно и 1 бр. стационарен център за последваща обработка на данните до крайни резултати.

Независимо от факта, че фаза 3 не се реализира, всички показатели по проекта са изпълнени.

С изпълнението на проекта се:

- Подобрява безопасността на корабоплаването по вътрешни водни пътища. РИС предоставя информация за безопасността на трафика на тактическо и стратегическо ниво;
- Повишава ефективността на вътрешно корабоплаване. РИС оптимизира управлението на ресурсите на водната транспортна система, чрез непрекъснат обмен на информация между компетентните органи на държавите членки, между участниците в корабоплаването по вътрешните водни. По-добро използване на вътрешните водни пътища чрез предоставяне на разнообразна информация;
- Осигурява информация за оказване на помощ при бедствени ситуации, като по този начин се опазва околната среда.

Проблеми при изпълнението на проекта и предприети мерки за решаването им:

1. Фаза 1. Дейност 2 „Дейности по изпълнение“: Във връзка с изпълнението на РИС, се налага стартиране на процедура за отчуждаване на собствеността на имот в с. Вълбел, предвиден за разполагане на телекомуникационното съоръжение – основен ретранслатор на Системата. През м. юли 2011 г. ДППИ изисква чрез министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията от министъра на земеделието и храните, предоставяне на земя от държавния поземлен фонд в с. Вълбел (част от стопански двор в с. Вълбел, община Никопол) за изграждане му. Имотът представлява част от стопански двор, частна държавна собственост и като местоположение позволява да се установи висококачествено наблюдение и контрол на корабоплаването по река Дунав. За тази цел предварително на по-ранен етап са извършени предпроектни проучвания, както за необходимото радио-покриване, така и за техническите възможности са изготвени и са утвърдени радиорелейните профили. Процедурата по отчуждението на имота отне около 1 календарна година, което съответно забави изпълнението на договор № 48/15.05.2010г. *Корективни действия:* Съгласно Раздел IV, чл. 8, ал. 6 от Договор № 48/15.05.2010 г. с изпълнителя „Обединение Булрис 2009“ АД и на база ревизираните срокове в предоставения ревизиран план-график, ДППИ, в качеството си на възложител по Договора, с оглед защита на своите интереси предприе спиране на срока на договора по чл. 8. ал. 1, съгласно хипотезата на чл. 8, ал. 4, до отстраняване на всички пречки за неговото продължаване. На 01.02.2012 между ДП „Пристанищна инфраструктура“ и „Обединение Булрис 2009“ АД, страни по договор № 48/15.05.2010, е подписан констативен протокол, с който се споразумяха за спиране срока за изпълнение на договора Изпълнението на договора е възобновено с констативен протокол и договорът е изпълнен успешно.



2. Фаза 2 дейност 4 „Дейности по изпълнение“, Лот 1: Във връзка с предвидени за изпълнение СМР от ДЗЗД „БУЛ РИС 2“, от ФАЗА 2, Лот 2 на проекта върху сградата на РИС - Център Русе, е преценено, че изпълнението на тези СМР от друг строител след въвеждане на сградата в експлоатация ще доведе до промяна в договорените условия и отпадане на гаранционната отговорност от изпълнителя по строителството на РИС-Центъра, а именно - Консорциум „Дунав“.

Корективни действия: ДППИ, в качеството си на Възложител взима решение, че е възможно изпълнителят по Фаза 2, Лот 2 ДЗЗД „БУЛРИС 2“ да извърши плануваните СМР и доставки преди изпълнението на довършителните работи по Фаза 2, Лот 1, за да не се извършват последващи СМР по сградата на РИС- център в гр. Русе и за да се предотврати отпадането на гаранционната отговорност на изпълнителя Консорциум „Дунав“. В тази връзка на 02.04.2014 г. е подписано Допълнително споразумение към договор № ДЕП-18/17.12.2012 г. между ДППИ и Консорциум „ДУНАВ“. Страните се договарят, че срокът в чл. 5, ал. 1 за изпълнение на Договор № ДЕП-18/17.12.2012 г. се променя, като същият се удължава с 200 (двеста) дни, считано от датата на допълнителното споразумение.

3. Фаза 2, Дейност 7: Съгласно, сключения договор № ДЕП-4/28.04.2014 г. между ДППИ и Консорциум „НАГ – ХИДРОСИСТЕМС“, срокът за изпълнение е 8 (осем) месеца – до 28.12.2014 г. С писмо № 11-08-125 от 18.12.2014 г. изпълнителят представя в ДППИ искане за спиране на срока на Договор № ДЕП-4/28.04.2014 г. от 24.12.2014 до 28.12.2014 и от 31.12.2014 до 06.01.2015 г. Към писмо е приложено и уведомление от Егейска автомагистрала АД за това, че по време на цитираните дати е ограничено движението на товарни автомобили и строителни машини по националните пътища на Република Гърция.

Корективни действия: Доставка на моторния катер до Р. България не може да се осъществи по причини, независещи от двете страни по договор № ДЕП-4/28.04.2014г. На 23.12.2014 г. е подписан Констативен протокол, съгласно който на основание чл. 7 ал. 3 срокът на Договор № ДЕП-4/28.04.2014 г спира да тече в периода от 24.12.2014 до 28.12.2014 и от 31.12.2014 до 06.01.2015 г.

10.4 Фаза на Експлоатация

ДППИ предоставя: далекосъобщителни услуги кораб-бряг и бряг-кораб; услуги по управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването и речни информационни услуги на корабния трафик; хидрометеорологична информация.

За ефективното функциониране на системата БУЛРИС, ДППИ създаде Специализирано поделение "Ръководство на корабния трафик - река Дунав", разположено в град Русе, което изпълнява функции по осигуряване на речните информационни услуги в българската част на р. Дунав. Разкрити са нови работни места. Служителите, пряко ангажирани с РИС изпълняват следните функции:

- събиране, обработване, съхраняване и предоставяне на информация, придобита чрез системата за докладване във вътрешните водни пътища на Република България, на други български и чужди компетентни органи и заинтересувани лица;
- събиране, обработване, съхраняване и предоставяне на информация за транспортната логистика;
- събиране и съхраняване на електронна информация за хидрометеорологичната обстановка в българския участък на река Дунав;



- събиране, обработване и съхраняване на информация за състоянието и дълбочината на обходните канали и корабните места;
- предоставяне на информация, свързана с безопасността на корабоплаването и организирането на трафика чрез използване на системата за визуализация на трафика;
- взаимодействие с външни за системата организации, свързани с корабоплаването по река Дунав;
- предоставяне на информация на заинтересованите държавни органи, организации и лица в рамките на утвърдените правила;
- събиране, съхраняване, обработване и предоставяне на информация, получена чрез системата за речния трафик в интерес на безопасността на човешкия живот, на корабоплаването по река Дунав и за опазване на околната среда.

Съгласно нормативната база в страната, новосъздадената речна информационна система се управлява и поддържа от ДППИ. Всички разходи по експлоатацията, поддръжката, трудови възнаграждения на операторите и амортизационни разходи се покриват от бюджета на ДППИ, като не са отчетени трудности за тяхното осигуряване.

В предоставените доклади за устойчивост от ДППИ до УО на ОПТ за 2016 и 2017 година не е отчетено изменение в постигнатите резултати, както и относно функцията, предназначението и собствеността на придобитите оборудване и дълготрайни активи. Не са отчетени отклонения във физическото, финансовото и административно състояние на инвестицията по проекта.

10.5 Обобщени изводи

Въз основа на разгледаната информация за проекта във фазата на подготовка, реализация и експлоатация, могат да се направят следните изводи:

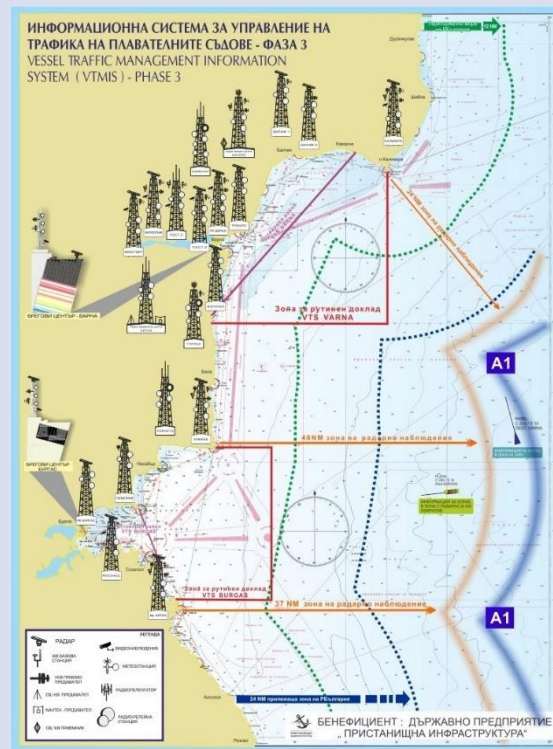
- Фактическото изпълнение на проекта започва преди разработване и одобрение на АФ с финансови средства на самия бенефициент;
- Наблюдава се закъснение в изпълнението спрямо планирания график и се анексира договора с цел удължаване на срока за изпълнение;
- Бюджетът се изменя еднократно, поради намаление на стойностите по договори с изпълнители вследствие на проведените тръжни процедури, като структурата на бюджета остана непроменена;
- Фаза 3 от проекта отпада поради специфични законодателни промени на ниво ЕС, които тя трябва да съобрази;
- Независимо от това се постигат всички заложиени проектни показатели;
- Не са отчетени трудности по осигуряване на разходи за поддръжката на изградената РИС.



11. Проект BG161PO004-4.0.01-0005 „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3”

11.1 Описание на проекта и основни данни

Проект BG161PO004-4.0.01-0005 „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS) – фаза 3”



Приоритетна ос	Приоритетна ос 4
Категория – голям/малък	малък
Бенефициент	ДП „Пристанищна инфраструктура”
Бюджет	29 867 650,90 лв.
Период на изпълнение	26.06.2012 г. – 31.12.2015 г.

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Проектът постига повишаване безопасността, сигурността и ефикасността на морския транспорт, както и намаляване на екологичните последствия от замърсяване, причинено от корабите в морските пространства на Общността, чрез изграждането и поддържането на Система за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт (VTMIS), като част от Общностната система за контрол на корабния трафик и на информационното обслужване (SafeSeaNet), както и хармонизиране на системата VTMIS в изпълнение на Директива 2002/59/ЕС и Директива 2010/65/ЕС.

11.2 Подготовка на проекта

С финансовата подкрепа на програма ФАР и холандското правителство в периода 2000 – 2008 г. са осъществени успешно един пилотен проект (Varna Initial System) и два проекта за създаване на системата за управление на корабния трафик и



информационно обслужване на морския транспорт (VTMIS), съответно фаза 1 и фаза 2. В резултат от ефективното използване на предприсъединителните фондове е създадена система за управление на корабния трафик в морските пространства на Р България. Системата е интегрирана в Общностната система за наблюдение на европейските морски пространства. С изпълнението на фази 1 и 2 на проекта VTMIS са частично изпълнени изискванията на Директива 2002/59/ЕО в частта за VTS, като са напълно покрити само Бургаски, Варненски заливи и вътрешните води. С изпълнението на проекта VTMIS фаза 3 напълно се покриват изискванията на Директива 2002/59/ЕО, както е изменена с Директива 2009/17/ЕС за морските пространства на Република България.

Проект „Информационна система за управление трафика на плавателни съдове (VTMIS) - фаза 3“ предвижда да се разшири и доокомплектова системата за цялата брегова ивица и да се интегрират всички подсистеми в единна национална морска информационна система, свързана с общоевропейските структури, в съответствие с актуалните изисквания на европейски и международни документи. Предвижда се също така създаване на „Национален център за електронен документооборот за морския транспорт („едно гише“)“ в съответствие с Директива 2010/65/ЕС.

Проектът е включен в ПО 4 в първоначалната версия на програмата със значително по-нисък бюджет – 3 850 000 евро, като при второто изменение на програмата обхватът му е прецизиран и индикативния бюджет е увеличен на 20 млн. евро. До 05.09.2008 год. като бенефициент по проекта е предвиждана Изпълнителна агенция „Морска администрация“, но поради осъществените структурни промени и разграничаване на функциите по Закона за изменение и допълнение на КТК, ДППИ е определена за бенефициент, предвид функциите ѝ да изгражда и поддържа система за управление на трафика и информационното обслужване на корабоплаването и обмена информация с други системи. Териториалният обхват на проекта включва областите Варна, Добрич, Бургас.

Реализацията на проекта спомага за повишаване на безопасността, сигурността и ефикасността на морския транспорт както и намаляване екологичните последици от замърсяване, причинено от корабите в морските пространства на Общността.

Формулярът за кандидатстване е подаден в УО през 2011 г., а Договорът за БФП е сключен през 2012 г. със следните основни дейности:

- Разширяване на обхвата и функциите на системата за управление на корабния трафик /VTS/;
- Създаване на национален център за електронен документооборот в морския транспорт („едно гише“);
- Надграждане и разширение на преносната среда (РПЛ) и технологично обновление на радиокомуникационната система (GMDSS);
- Изграждане на брегови център за управление и информационно обслужване на корабоплаването Бургас;
- Изграждане на брегови център за управление и информационно обслужване на корабоплаването Варна.

Обхватът на услугите по системата включва: наблюдение на морските пространства на Република България, управление на корабния трафик, предоставяне на навигационна и метео информация, както и информация за трафика, съдействие за ограничаване на аварийните случаи и комуникационно осигуряване в случай на бедствие и при аварии, обслужване на корабите пристигащи или напускащи



пристанищата на Република България по формалностите за даване на сведения чрез единен център за електронен документооборот и информационно обслужване на морския транспорт – Варна и Бургас.

10.3 Изпълнение на проекта

Проектът е изпълнен в периода 26.06.2012 – 31.12.2015 г. със следните основни дейности:

- *Дейност 1:* „Разширяване на обхвата и функциите на системата за управление на корабния трафик /VTS/“;
- *Дейност 2:* „Създаване на национален център за електронен документооборот в морския транспорт („едно гише“);
- *Дейност 3:* „Надграждане и разширение на преносната среда (РПЛ) и технологично обновление на радиокомуникационната система (GMDSS – Световна морска система за бедствия и безопасност)“;

За изпълнението на Дейности 1, 2 и 3 е сключен договор с предмет „Доставка и монтаж на оборудване и изпълнение на СМР за проект „Информационна система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS – Информационна система за управление на морския трафик) – Фаза 3“. Договорът е сключен с известно закъснение поради обжалване на процедурата за обществена поръчка.

- *Дейност 4:* „Изграждане на брегови център за управление и информационно обслужване на корабоплаването Бургас“;
- *Дейност 5:* „Изграждане на брегови център за управление и информационно обслужване на корабоплаването Варна“;

За дейности Проектиране и изграждане (инженеринг) и обзавеждане на сгради за брегови центрове за управление и информационно обслужване на корабоплаването Бургас и Варна“

- *Дейност 6:* Строителен надзор по дейности 1, 3, 4, 5;
- *Дейност 7:* Техническа помощ.

Договорът за БФП е подписан на 26.06.2012 с планиран срок за изпълнение 30.06.2015 /36 месеца/, който впоследствие е удължен до 31.12.2015 г. /с 6 месеца/ с подписан анекс към ДБФП. Причините за удължаването са свързани със забавяне в процедурите за съгласуване на работните проекти за изграждане на брегови центрове във Варна и Бургас и необходимост допълнително технологично време за отстраняване на констатирани несъответствия в изпълнените СМР. В анекса към ДБФП са извършени и изменения в бюджета на база стойностите от проведените тръжни процедури и са прецизирани индикаторите по проекта, на базата на изготвените работни проекти и разрешенията за строеж.

Данните за изменението на инвестиционните разходи показват намаление с около 8% на изплатените спрямо планираните разходи. За проекта е подготвен финансов анализ, но тъй като проектът не е приходогенериращ, финансовият дефицит е 100% и не включено съфинансиране от страна на бенефициента, а недопустимите разходи включват само разходите за ДДС.

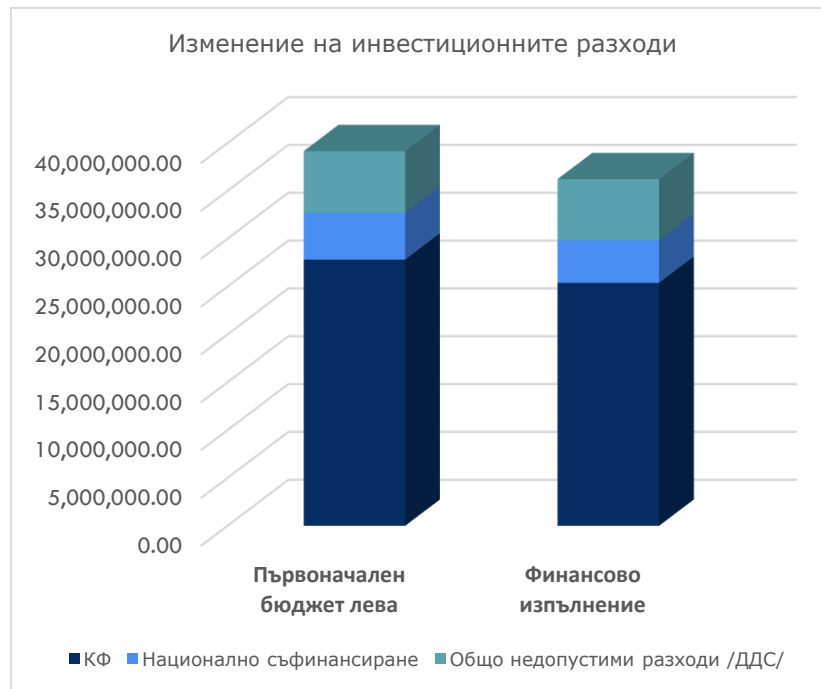


Таблица 11-1 Изменения в бюджета на проекта

	Първоначален бюджет лева	Финансово изпълнение
Обща стойност	39 145 117,96	36 224 743,14
КФ	27 815 666,79	25 387 503,26
Национално съфинансиране	4 908 647,08	4 480 147,64
Общо недопустими разходи /ДДС/	6 420 804,09	6 357 092,24

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Фигура 11-1 Изменение на инвестиционните разходи



Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Целевите стойности на индикаторите по проекта са изпълнени изцяло, както следва:

Таблица 11-2 Индикатори по проекта

Индикатор	Мерна единица	Постигната стойност
Доставени и монтирани нови метални кули с височина 20 м	бр.	3
Доставени и монтирани нови метални кули с височина 25 м	бр.	1



Доставени и монтирани нови метални кули с височина 40 м	бр.	3
Доставена и монтирана метална кула с височина 50 м.	бр.	1
Построена, обзаведена и оборудвана сграда за брегови център за управление и информационно обслужване на Бургас (обект 16)	бр.	1
Построена, обзаведена и оборудвана сграда за брегови център за управление и информационно обслужване на Варна (обект 17)	бр.	1
Доставени и монтирани радиолокационни станции (радар) на бр. обекти	бр.	5
Доставени и монтирани станции от автоматичната система за идентификация (AIS) на бр. обекти	бр.	4
Доставени и монтирани видеокамери и термовизионни камери на бр. обекти	бр.	7
Доставени и монтирани станции за метеонаблюдение на обекти	бр.	10
Създаден софтуер, изпълняващ функциите на „едно гише“ и функциониращ международен обмен на данни.	бр.	1
Инсталиран софтуер изпълняващ функциите на „едно гише“ и функциониращ международен обмен на данни на обекти в два съвършни центрове.	бр.	4
Доставка и монтаж на ново ИТ, комуникационно и офис оборудване за НЦЕДМТ в обекти № 5 и № 16	бр.	2
Доставени и монтирани радиорелейни станции на бр. обекти	бр.	14
Доставено и монтирано оборудване за технологично обновление на радиокомуникационната система (GMDSS) на бр. обекти	бр.	6
Доставени и монтирани радиолокационни станции (радар) на бр. обекти)	бр.	1
Доставени и монтирани радиорелейни станции на бр. обекти	бр.	1
Доставени и монтирани станции от автоматичната система за идентификация (AIS) на бр. обекти	бр.	1
Доставени и монтирани видеокамери и термовизионни камери на бр. обекти	бр.	1
Доставено, монтирано оборудване и пуснат в действие VTS Оперативен център- Бургас	бр.	1
Доставени и монтирани радиолокационни станции (радар) на бр. обекти	бр.	1
Доставени и монтирани радиорелейни станции на бр. обекти	бр.	1
Доставени и монтирани станции от автоматичната система за идентификация (AIS) на обекти	бр.	1
Доставено, монтирано оборудване и пусната в действие - GMDSS Оперативна зала	бр.	1
Доставени и монтирани видеокамери и термовизионни камери на обекти	бр.	1
Доставено, монтирано оборудване и пуснат в действие VTS Оперативен център- Варна	бр.	1

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Чрез реализацията на проекта са постигнати следните резултати:

- разширена е зоната на покритие от системата в морските пространства на Република България и интегрирането на всички подсистеми в единна национална морска информационна система, свързана с общеевропейските структури, в съответствие с актуалните изисквания на европейски и международни документи, чрез изпълнение на предвидените работи по дейност 1 от проекта;
- Надградена е телекомуникационната инфраструктура, която осъществява пълен и непрекъснат пренос на всички данни и глас;
- Повишен е обхвата на информационните услуги за корабоплаването.
- Осигурено е взаимодействие с други информационни системи на държавни и ведомствени структури, обслужващи морския транспорт;



- Създаден е център за електронен документооборот в морския транспорт в Република България;
- Изградени са сгради за бреговите центрове за управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в гр. Бургас и гр. Варна, чрез изпълнение на предвидените работи.

Идентифицирани проблеми и корективни действия:

- Обжалване на обществената поръчка за доставка и монтаж на оборудване и изпълнение на СМР, което забавя изпълнението с около 6 месеца;
- Установена неустойчивост на земната основа при изграждането на брегови център в гр. Бургас, което налага допълнително проектиране и допълване на разрешението за строеж;
- Невъзможност за реализиране на пилотно финансиране, което налага промяна по време на строителството по чл. 154 от ЗУТ;
- Прекратяване производството на част от предложеното оборудване, което налага замяна спрямо първоначално предложеното оборудване. Замяната е извършена при спазване на изискванията на ЗОП поради факта, че новото оборудване отговаря на техническите спецификации и е с еднакво или по-високо качество спрямо оборудването от основния договор;
- Временно спиране в изпълнението на договор № ДЕП-21/13.12.2013 г. до издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на бреговите центрове. До издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на бреговите центъра за управление и информационно обслужване на корабоплаването в гр. Бургас и гр. Варна, изпълнителят по договора за доставка и монтаж на оборудване и изпълнение на СМР за проекта, не е разполагал с технологична възможност да извършва дейностите и задълженията си по предмета на сключения договор. С оглед обвързаността на договора с останалите договори по проекта, е използвана възможността за временно спиране на изпълнението до издаване на съответните разрешителни документи от компетентните органи. Дейностите по договора са завършени в срок.

10.4 Фаза на експлоатация

Управлението на изградената инфраструктурата се осъществява от ДП „Пристанищна инфраструктура“. Задълженията за това са явно определени в чл.115 на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България (ЗМПВВПРБ). Дирекция „Ръководство на корабния трафик – Черно море“ на ДП „Пристанищна инфраструктура“ реализира задълженията на предприятието по ЗМПВВПРБ и КТК по управление на инфраструктурата изградена по проекта, в т.ч.; управление на корабния трафик; предоставяне на навигационна и метеорологична информация; както и информация за трафика и съдействие за ограничаване на аварийните случаи; предоставяне на съвети и препоръки на корабите, свързани с безопасността на корабоплаването, подпомагащи вземането на решения на борда на кораба в сложна метеорологична и навигационна обстановка, организира движението на корабите с цел предотвратяване на аварии и инциденти на море; комуникационно осигуряване чрез българската част от Световната морска система за бедствия и безопасност (GMDSS) в зони A1, A2 и в система NAVTEX в случай на бедствия и при търсене и спасяване, както и в срочни случаи, като метеорологична и навигационна предупреждения и в случаи на съобщения за безопасност, включително разпространяване на информация за морска безопасност и при тестове на GMDSS апаратурата на кораби, а също така и при инциденти; поддържа услуги по улесняване



на формалностите за даване на сведения за кораби, пристигащи в и/или напускащи пристанищата на Р България.

Дирекцията реализира техническата експлоатация на съоръженията, апаратурите, системите и подсистемите за обслужване на корабния трафик, включващи основните и спомагателните съоръжения на VTS, VTMS, GMDSS, SSN при осъществяване на задачите по безопасността, сигурността и управлението на корабоплаването, чрез поддържане на необходимия персонал за осигуряване денонощно предоставяне на услуги и поддържане на системата.

Всички разходи по експлоатацията, поддръжката, за трудовите възнаграждения и амортизационните разходи с покривани от бюджета на ДППИ. Устойчивостта при управлението на структурата, след реализиране на проекта се основава на институционалната база, осигурена от цитираните ЗМПВППРБ и КТК. Използването на натрупания опит в периода на експлоатация на първа и втора фаза на проекта е от съществено значение за осигуряване на устойчивостта след реализиране на трета фаза, както и по време на реализиране на проекта. Контактите, които се реализират със съседните страни в областта на VTMS/VTS е допълнителен фактор в същата посока.

В рамките на 5-годишен период след приключването на проекта, ДППИ представя на УО годишни доклади за устойчивост съгласно т. 16.1.3. от Процедурния наръчник за управление и изпълнение на ОПТ. Докладите включват описание на предприетите мерки и действия за поддържане на постигнатите резултати.

10.5 Обобщени изводи

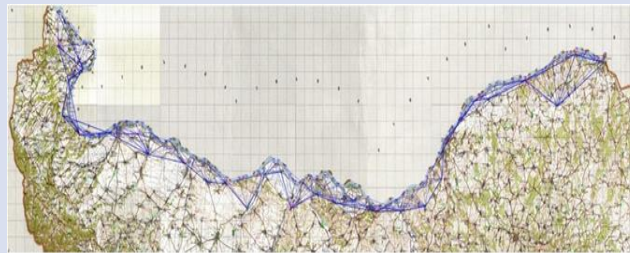
- Проектът е един от успешно реализираните проекти по ОПТ, който е заложен като приоритетен в първоначалната версия на програмата и надгражда резултатите от изпълнените две фази на Системата за управление на корабния трафик и информационно обслужване на морския транспорт (VTMS) в периода 2000-2008г.;
- Периодът на изпълнение надвишава планирания период с 6 месеца, но това не е застрашило постигането на резултатите и проектът е изпълнен в целия му обхват, в периода на допустимост на разходите по ОПТ;
- Реализирана е обща икономия от първоначално предвидените инвестиционни разходи в размер около 8%;
- В хода на изпълнението на проекта са предприемани навременни и адекватни мерки за корективни действия по идентифицираните проблеми;
- Устойчивостта на резултатите е осигурена чрез институционалната и законодателната рамка, уреждаща дейността и функциите на ДППИ.



12. Проект BG161PO004-4.0.01-0007 „Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав“

11.1 Описание на проекта и основни данни

Проект BG161PO004-4.0.01-0007 Подобряване на системите за навигация и топохидрографните измервания по р. Дунав



Приоритетна ос	Приоритетна ос 4 „Подобряване на корабоплаването по морските и вътрешните водни пътища“
Категория – голям/малък	Малък проект
Бенефициент	ИА „Поддържане и проучване на река Дунав“
Бюджет	Бюджет*: 3 316 368,06 лв. Общо БФП: 3 316 368,06 лв. ЕС: 2 818 912,85 лв. (1 441 287,25 евро).
Период на изпълнение	09.10.2013 г. – 30.09.2015 г.

*Бюджетът на проекта включва верифицираните допустими разходи по проекта в т.ч. БФП и съфинансиране от бенефициента

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

Проектът цели подобряване на условията за корабоплаване в общия българо-румънски участък на р. Дунав, чрез подобряване на системите за навигация, осъвременяване и актуализиране на мрежите за мониторинг и методите за събиране, обработване и анализиране на данни за количествена и качествена оценка на водите на река Дунав; възстановяване и подобряване на базисната инфраструктура, представляваща опорната геодезична мрежа по поречието на р. Дунав.

Бенефициент по проекта е Изпълнителна агенция "Проучване и поддържане на река Дунав" е юридическо лице със седалище в град Русе - второстепенен разпоредител с бюджет към МТИТС. Агенцията изпълнява функции в съответствие с вътрешното и международното право относно обслужване, проучване, и поддържане на условията за корабоплаване във вътрешните водни пътища на Република България. Дейностите включват осигуряване на навигационно-пътевата обстановка в българо-румънския участък на р. Дунав, проучвания на хидроморфоложкия и хидроложкия режим на р. Дунав в българския участък, събиране и разпространяване информация за състоянието на корабоплавателния път и за хидрометеорологичния режим на реката, организиране на безпрепятствено корабоплаване в района на моста Русе – Гюргево и др.

11.2 Подготовка на проекта

Проектът е изпълнен в периода 09.10.2013 – 30.09.2015 г. и включва следните основни дейности:



- Изграждане на опорна GPS геодезична мрежа по българския бряг на река Дунав и свързването и с EUREF;
- Покупка и инсталиране на автоматични хидрометрични и метеорологични станции;
- Покупка на плаващи и брегови знаци“;
- Покупка на специализиран плавателен съд за хидрографски проучвания.

Договорът за БФП от 2013 г. е изменян два пъти през 2015 г. поради следните причини:

- отпадане на дейността за доставка на специализиран плавателен съд за хидрографски проучвания по предложение на бенефициента, поради фактът, че срокът за изпълнение на договора за покупка излиза извън периода на допустимост на разходите по ОПТ и бенефициентът няма възможност да осигури собствен финансов ресурс за закупуването му. В тази връзка е предложено фазиране на проекта, като доставката на кораба се предвиди за следващия програмен период;
- намаляване размера на БФП и на бюджета на проекта като цяло, във връзка с отпадналата дейност;
- удължаване на срока за изпълнение на проекта с пет месеца (от 31.05.2015 на 30.09.2015 г.), поради договорено удължаване на сроковете за изпълнение на две от основните дейности по проекта.

Спестяванията при проведените обществени поръчки и отпадането на основната дейност за доставка на специализиран плавателен съд водят до съществено намаление на планираните инвестиционни разходи, като реализираната инвестиция е с около 72% под първоначално планираната стойност, както е показано в следващата таблица и на Фигура 12-1. Отпадналата дейност е заложена за финансиране по ОПТТИ. Проектът не генерира приходи, поради което не е предвидено собствено финансиране от бенефициента.

Въпреки отпадналата основна дейност, с изпълнението на проекта се постигат заложените цели за достигане на международните стандарти за извършване на топографски (геодезически) измервания; възстановяване и подобряване на базисната инфраструктура, представляваща опорната геодезична мрежа по поречието на р. Дунав; унифициране на качеството в обозначаване на навигационно-пътната обстановка в общия българо-румънски участък на р. Дунав; по-бързо предоставяне на информация за състоянието на водите на р. Дунав и корабоплавателния път.

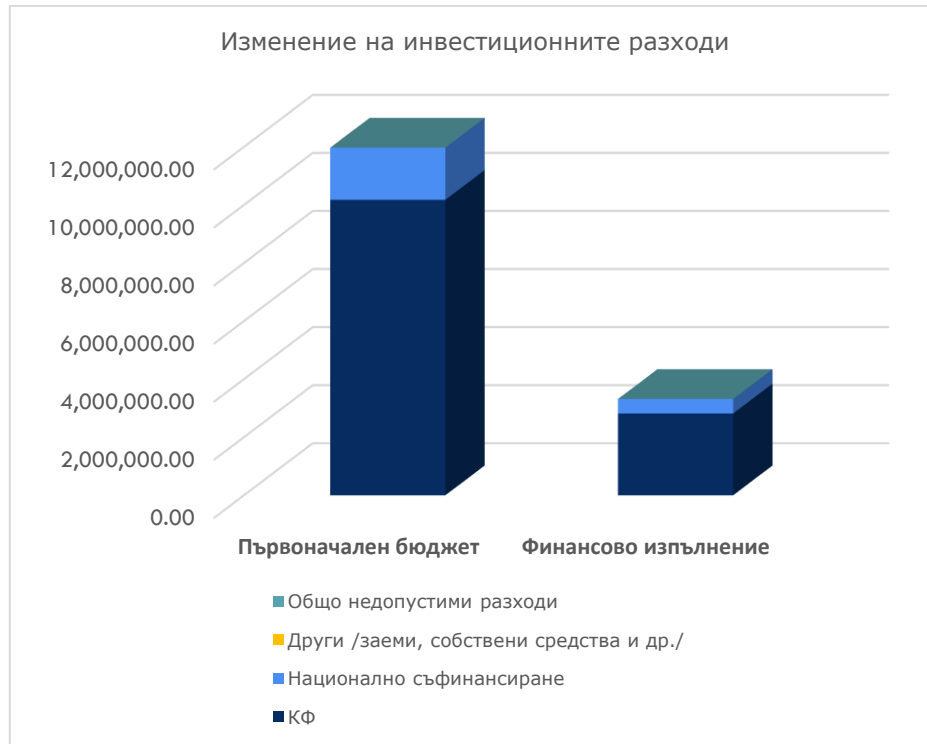
Таблица 12-1 Изменения в бюджета на проекта

	Първоначален бюджет	Финансово изпълнение
Обща стойност	11 973 999,99	3 316 368,06
КФ	10 177 899,99	2 818 912,85
Национално съфинансиране	1 796 100,00	497 455,21
Други /заеми, собствени средства и др./	0,00	0,00
Общо допустими разходи	11 973 999,99	3 316 368,06
Общо недопустими разходи	0,00	0,00

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на проекта



Фигура 12-1 Изменение на инвестиционните разходи



11.3 Изпълнение на проекта

Показатели за реализацията на проекта

Целевите стойности на индикаторите по проекта са изпълнени изцяло, както следва:

Таблица 12-2 Показатели за реализацията на проекта

Индикатор	Мерна единица	Постигната стойност
1. Изграждане на GPS геодезична мрежа по българския бряг на р. Дунав и свързането ѝ с EUREF		
1.1. Изградени нови геодезически точки с подземен център	бр.	198
1.2. Измерени геодезични точки и определени в пространството чрез ГНСС измервания	бр.	267
1.3. Измерени геодезични точки и определени във височина чрез геометрична нивелация IV клас	бр.	9
1.4. Обработена и приета нова GPS геодезична мрежа, координирана в европейски референтни системи, осигуряваща изходна база за извършване на геодезични и хидрографни проучвания по река Дунав	бр.	1



2. Покупка и инсталиране на автоматични хидрометрични и метеорологични станции		
2.1. Доставени и инсталирани автоматични хидрометрични станции	бр.	9
2.2. Доставени и инсталирани автоматични метеорологични станции	бр.	9
2.3. Доставени и инсталирани електронни табла за визуално информиране на корабоплавателите и заинтересовани лица	бр.	9
3. Покупка на плаващи и брегови навигационни знаци по р. Дунав		
3.1. Доставени брегови навигационни знаци	бр.	980
3.2. Доставени брегови навигационни светещи фарове	бр.	20
3.3. Доставени плаващи светещи навигационни знаци (буйове)	бр.	160
3.4. Внедрена система за мониторинг на плаващи светещи навигационни знаци и брегови навигационни светещи фарове	бр.	1
4. Проверка на изпълнението на завършени геодезически дейности за създаване на GPS геодезична мрежа		
4.1. Сключен договор за проверка на изпълнението на GPS геодезичната мрежа	бр.	1
4.2. Представен доклад от извършена проверка на изпълнението на GPS геодезична мрежа	бр.	1

Източник: Окончателен доклад за изпълнение на ОПТ

С изпълнението на проекта се постига достигане на международните стандарти за извършване на топографски (геодезически) измервания; възстановяване и подобряване на базисната инфраструктура, представляваща опорната геодезична мрежа по поречието на р. Дунав; унифициране на качеството в обозначаване на навигационно-пътната обстановка в общия българо-румънски участък на р. Дунав; по-бързо предоставяне на информация за състоянието на водите на р. Дунав и корабоплавателния път.

При изпълнението на проекта са отчетени **следните проблеми**, за които са предприети съответните корективни мерки:

- Дълги процедури по обжалване на процедурата по ЗОП за избор на изпълнител за доставка на хидрографен кораб, което доведе до практическа невъзможност Дейност 4 на проекта да се осъществи в срока на допустимост на разходите на ОПТ 2007-2013 г.. С цел да не се загубят средства поради цялостно неизпълнение на проекта, е взето решение проектът да се фазира и Дейност 4 да се изпълни с финансиране от ОПТТИ.

11.4 Обобщени изводи

- Подготовката на проекта е изпълнена без съществени проблеми и проектът е включен във второто изменение на програмата;
- В хода на изпълнението на проекта е отпаднала основна дейност, свързана с доставка на хидрографен кораб, поради забавяне на възлагането, свързано с процедури по обжалване на решението за избор на изпълнител. Забавянето на възлагането измества срока за доставка извън периода на допустимост на разходите по ОПТ, поради което цялата дейност е отпаднала от проекта и инвестиционните разходи са намалени със 72% спрямо планираните;



-
- С цел да не се загубят средства поради цялостно неизпълнение на проекта, е взето решение проектът да се фазира и отпадналата дейност за доставка на хидрографен кораб да се изпълни с финансиране от ОПТТИ;
 - Въпреки отклоненията от първоначалния график, проектът е приключил успешно през програмен период 2007-2013 г. и са отчетени голяма част от планираните положителни ефекти от реализацията му. Всички индикатори, заложи при сключването на допълнителни анекси към договора за БФП, са изцяло изпълнени;
 - Проектът е обект на мониторинг чрез представяне на доклади за устойчивост на УО, които включват предприетите мерки за поддръжка и експлоатация и за поддръжане на постигнатите резултати.