



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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ XV ЗАСЕДАНИЕ

20 май 2021 г., гр. София

ДНЕВЕН РЕД

Откриване на петнадесетото заседание на Комитета за наблюдение
Председател на КН

**Статус на изпълнението на ОПТТИ 2014-2020 г. и големите проекти, и
проекти, които ще се изпълняват в два периода;**
Подготовка на програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.
Управляващ орган на ОПТТИ

Представяне на резултатите от проведена оценка по ОПТ и ОПТТИ
Изпълнителят на обществената поръчка

**Представяне на информация за изпълнението на проектите по ОПТТИ 2014 –
2020 г. и проекти, които ще се изпълняват в два програмни периода в
железопътния сектор;**
Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.
Национална компания „Железопътна инфраструктура”

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. в пътният сектор;

Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.

Агенция „Пътна инфраструктура“

Представяне на информация за изпълнението на проекта за разширение на метрото по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и техническа помощ за подготовка на проекти

„Метрополитен“ ЕАД

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

ИА „Проучване и поддържане на река Дунав

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Подготовка на планираните проекти за програмен период 2021-2027 г.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Представяне на информация за проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г.

ИА „Морска администрация“

Закриване на заседанието

ОТКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-жа Галина Василева (председател на КН, МТИТС):

Г-жа Галина Василева откри Петнадесетото заседание на КН и приветства участниците с добре дошли, в т.ч. присъстващите в залата и включилите се посредством онлайн аудио-визуална връзка. Предостави думата на заместник-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията г-жа Нели Андреева.

Г-жа Нели Андреева (заместник-министър, МТИТС):

Г-жа Нели Андреева приветства участниците и очерта основните аспекти при напредъка в изпълнението на ОПТТИ 2014 – 2020 г. Обърна внимание, че в следващите месеци се навлиза в активна фаза на строителство в железопътния сектор, предвид старта на мащабни строителни дейности на обща стойност от около 930 млн. лева (*модернизация на участък Оризово – Михайлово и сигнализация и телекомуникация по направление Пловдив – Бургас от проекта*

„Пловдив – Бургас, Фаза 2“, както и Обособена позиция 1 от проект „Елин Пелин - Костенец“). Наскоро е приключила рехабилитацията на жп гара Подуяне, а модернизацията на жп гари – Казичене и Искър е във финален етап. Съвсем скоро ще стартира и рехабилитацията на гаров комплекс Нова Загора.

По отношение на пътния сектор, заместник-министър Нели Андреева информира КН, че продължава изграждането на АМ „Струма“, в участъка от Благоевград до Крупник, както и на тунел „Железница“. Работи се и по мерките за смекчаване въздействието върху околната среда предвид бъдещото изграждане на Лот 3.2 от магистралата.

Отбелязано бе успешното приключване на двата етапа от линия 3 на софийското метро, финансирани по ОПТТИ 2014 – 2020 г., с което трасето достига 12 км и включва 12 нови метро-станции. Доизграждането на участъка се предвижда да бъде частично финансирано от Националния план за възстановяване и устойчивост.

Г-жа Нели Андреева отчете съществен напредък и при изпълнението на проектите във водния сектор, в т.ч. доставения драгиращ кораб по проекта за подобряване на корабоплаването по р. Дунав и успешно приключилия проект за управление на корабния трафик (VTMIS-4).

Бе напомнено, че паралелно с изпълнението на ОПТТИ 2014 – 2020 г., УО работи активно и по подготовката на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. През месец април 2021 г. ревизиран вариант на програмата е представен пред ЕК, заедно със Споразумението за партньорство и останалите програми от българска страна.

Г-н Аурелио Сесилио (представител на ЕК) отправи онлайн приветствие към участниците в заседанието и поздрави г-жа Нели Андреева за встъпването в отговорната длъжност на заместник-министър на този важен етап от реализацията на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и подготовка на програмите за финансиране след 2020 г. В своето изказване обърна внимание на последните изменения в обхвата на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и подчерта желанието на ЕК за продължаване на сътрудничеството с българските институции, в частност с УО в МТИТС. Изказа съжаление от невъзможността за присъствено участие в заседанието, като изрази надежда, че това ще може да се случи при следващо събиране на КН или срещи по подготовка за програмен период 2021 – 2027 г.

Пожела да бъде предоставена информация за затрудненията и потенциалните забавяния във връзка с пандемията от COVID-19, респ. предприетите мерки за гарантиране цялостната реализация на ОПТТИ 2014 – 2020 г. до края на 2023 г. Поздрави екипа на УО за навременното включване в дневния ред на точка за представяне на резултатите от извършените оценки по ОПТ 2007 – 2013 г. и ОПТТИ 2014 – 2020 г. Подчерта ключовата роля на оценката при управлението на оперативните програми и възможността за оптимизиране на изпълнението, въз основа на извлечени поуки.

СТАТУС НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014-2020 Г. И ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ, В Т.Ч. ПРОЕКТИ, КОИТО ЩЕ СЕ ИЗПЪЛНЯВАТ В ДВА ПРОГРАМНИ ПЕРИОДА.

ПОДГОТОВКА НА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021 – 2027 Г.

Г-жа Галина Василева (председател на КН, МТИТС) изрази надежда, че скоро ще има възможност срещите да се провеждат присъствено, като добави, че за настоящото заседание са били предприети всички възможни технически стъпки за адекватно обезпечаване на събитието и максимално ползотворно и ефективно участие на представителите на ЕК и ЕИБ посредством видео-комуникация.

Председателят на КН представи напредъка по ОПТТИ 2014 – 2020 г. през последните шест месеца както на ниво програма и приоритетни оси, така и по отношение на ключови проекти, в т.ч. идентифицирани проблеми, рискове и предприети стъпки за оптимизиране. Очерта и статуса на подготовка на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

По отношение на финансовото изпълнение на ОПТТИ 2014 – 2020 г., г-жа Галина Василева акцентира върху по-важните аспекти. След последното докладване пред КН (*писмена процедура от 16.11.2020 г.*), не е настъпила съществена промяна в размера на предоставената БФП (90%) и на сключените договори с изпълнители (78%). Отчетен е добър ръст при изплатените средства (8% спрямо ноември 2020 г., с достигане на общо ниво от 55,6%), респ. верифицирани и сертифицирани разходи (с ръст от порядъка на 6% и общо ниво - съответно 50% и 48% за двата показателя). Сравнението със средните нива при преобладаващата част от

оперативните програми показва сходство при показателите за верифицирани и сертифицирани разходи. Въпреки това, вземайки предвид комплексния характер на проектите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и оставащото време до приключване на периода за допустимост на разходите, УО счита, че постигнатите до момента нива по верифициране и сертифициране все още не могат да дадат повод за известно спокойствие.

Г-жа Галина Василева представи основните моменти по отношение настъпилите промени в ОПТТИ 2014 – 2020 г. с петото изменение на програмата, изказвайки благодарност към службите на ЕК за бързото и навременно одобрение на изменението. Прехвърлени са 80 млн. евро от приоритетна ос 2 (пътни проекти) към приоритетна ос 1 (жп проекти). Дадено е одобрение за фазирането жп проект *„Модернизация на жп участък Елин Пелин - Костенец“*, както и включване на два допълнителни жп проекта в обхвата на ОПТТИ 2014 – 2020 г., а именно *„Модернизация на участък Волюяк - Драгоман“* и *„Модернизация на тягови подстанции Варна и Разград и изграждане на тягова подстанция Русе и въвеждане на SCADA“*. Намален е обхватът на проекта за АМ *„Струма“*, Лот 3.2, с изпълнение в програмен период 2014 – 2020 г. на подготвителни дейности, мерки за намаляване на вредното въздействие върху околната среда и повишаване безопасността на движение по път Е-79. Същевременно е включен допълнителен проект с два участъка - АМ *„Европа“* от км 15+500 до км 48+903. Изграждането на АМ *„Струма“*, Лот 3.2 е предложено за финансиране в Програма *„Транспортна свързаност“* 2021 – 2027 г., след завършване на всички предвидени екологични дейности. С изменението на ОПТТИ 2014 – 2020 г. са настъпили промени и при някои от показателите за приоритетни оси 1 и 2 в рамката за изпълнение. Като цяло е повишена предвидимостта и степента на изпълнимост на програмата. Бе отбелязано, че НКЖИ и АПИ работят усилено по допълнителните проекти, включени в обхвата на ОПТТИ 2014 – 2020 г.

Председателят на КН обърна внимание и на предходното изменение, с което бяха прехвърлени средства към бюджета на ОПИК 2014 – 2020 г., във връзка с мерките за справяне с неблагоприятните последици от разпространението на COVID-19.

Г-жа Галина Василева подчерта, че традиционно са предприети мерки за спазване на финансовата дисциплина. Общата цел по рамката за изпълнение за 2021 г., съобразно правилото за автоматично освобождаване N+3, понастоящем вече е

постигната на 97% и няма опасност от загуба на средства. Към края на годината се предвижда достигане на стойност от 117%. Прогнозата за следващата година е за 132%, съобразно поетите ангажименти от страна на бенефициентите за изпълнение на отделните проекти, като се изключва загуба на средства и в края на 2022 г. Анализът на прогнозата, извършен от УО, е с отчитане на няколко условия, в т.ч.:

- Паралелно изпълнение на проекти, които ще бъдат фазирани при одобрение от ЕК и ще се реализират в два програмни периода, в съответствие със заложените части в отделните апликационни форми за всеки период;

- През 2022 и 2023 г. няма да бъдат сертифицирани средства по проектите за разширение на метрото, с оглед успешното им приключване. В тази връзка, за постигане на целите за сертифициране, програмата ще разчита изцяло на Кохезионния фонд след 2021 г., особено на допълнителните проекти;

- Необходимо е и проектите в приоритетна ос 4 да осигуряват добър темп на разходване на средства по линия на ЕФРР, при хипотезата, че всички те ще завършат до края на 2023 г.

Напредък по отделните приоритетни оси:

- ✓ Приоритетна ос 1 (жп инфраструктура) – предоставената БФП е над 92%, а договорените средства са над 70%. С прехвърлянето на 80 млн. евро от приоритетна ос 2 към приоритетна ос 1, стойността на тези два показателя бележи понижение, като се осигурява свободен, недоговорен, ресурс, който ще бъде насочен към допълнителните проекти. Ръстът на изплатените средства, спрямо месец октомври 2020 г., е малък – само 3%, поради липса на заявени разходи за строителство по проект „Елин Пелин - Костенец“, тъй като все още няма разрешение за строителство за отделните участъци. Проектът практически е рисков, с рефериране към неговата фаза 1, чието приключване е на границата на периода за допустимост на разходите по програмата. Сертифицираните разходи по оста са 19,56%, което е сравнително ниско за момента и занапред ще се разчита на допълнителните проекти, както и на проект „Пловдив – Бургас, фаза 2“. Все още се изпълняват дейности по проектиране за участък „Оризovo – Михайлово“ от проекта „Пловдив – Бургас, фаза 2“, който се намира на критичния път по отношение на срока за изпълнение, предвид продължителността за реализация на тази отсечка, като НКЖИ полага всички необходими усилия за приключване в периода на допустимост на разходите и усвояване на целия наличен бюджет. И този

проект може да бъде разглеждан като рисков, аналогично на проект „Елин Пелин – Костенец, фаза 1“, но все още е възможно всички рискове да бъдат преодоленни. Формулярът за кандидатстване за допълнителния проект „Волюяк – Драгоман“ е в процес на подготовка, като договорите за строителство и по двете обособени позиции, на обща стойност от порядъка на 190 млн. евро без ДДС, са вече сключени. Формулярът за кандидатстване за по-малкия допълнителен проект в оста – за „Тягови подстанции Варна, Разград и Русе“, също все още е в процес на подготовка. Договорите за модернизация на тягови подстанции Варна и Разград вече са сключени. Бе напомнено на бенефициентите, че съгласно условията за кандидатстване по ОПТТИ 2014 – 2020 г., срокът за подаване на проектни предложения е до края на 2022 г. (*бюджетът по приоритетни оси 3 и 4 вече е изчерпан и процедурите при тях са затворени*);

✓ Приоритетна ос 2 (пътна инфраструктура) - с прехвърлянето на 80 млн. евро към приоритетна ос 1 се е повишил дела на предоставената БФП, съответно на сключените договори с изпълнители. Свободният ресурс, представляващ 22% от общия бюджет на оста, ще бъде насочен към допълнителния проект за строителство на *Автомагистрала „Европа“*.

Постигнат е чувствителен ръст около 18% на изплатените и заявени за сертифициране средства, обусловено основно от много доброто изпълнение на тунел „Железница“, част от *Автомагистрала „Струма“*. Представен бе актуалния статус по отделните лотове. Обърнато бе внимание, че предстои вземане на решение за изпълнението на участъка от км 373+100 до км 376+000, представляващ връзката с Лот 3.2, като той не се финансира от ОПТТИ 2014 – 2020 г. Тунел „Железница“ вече е прокопан, като в края на месец февруари 2021 г. е извършено свързването на двете тръби. Завършило е изграждането на платното в посока София на мостовото съоръжение, като се работи интензивно и по конструкцията на платното за Кулата. За Лот 3.2, в ОПТТИ 2014 – 2020 г. остават мерките за смекчаване на въздействието на трафика върху местообитанията в Кресненското дефиле, като са в ход проектантски дейности за изпълнението на част от тях. В отчетния период е определен изпълнител за проектиране и строителство на Лот 3.2.2, след като в края на 2019 г. е определен изпълнител и за Лот 3.2.1. Договорите с определените изпълнители не са сключени.

Предстои подготовка на формуляр за кандидатстване за допълнителния проект за *Автомагистрала „Европа“*. Единият от двата участъци (*Драгоман -*

Сливница), предвидени за финансиране по програмата, е изпълнен и пуснат в експлоатация, при условие на временна организация на движението. За другия участък (Сливница – връзка със Северна скоростна тангента) е в ход тръжна процедура за избор на изпълнител. Очертани бяха рисковете по приоритетната ос, включващи понастоящем затруднения от техническо естество при строителството на Автомагистрала „Струма“, обусловени от тежкия характер на строителството. Работи се по намиране на устойчиви решения;

✓ Приоритетна ос 3 (интермодалност) – финансовият ресурс е договорен. Около 2-3 млн. евро, останали свободни след сключването на договори с изпълнители по проектите в оста, вероятно ще бъдат прехвърлени към проекта за автоматични перонни преградни врати на метрото, финансиран по приоритетна ос 4. Ръстът при изплатените средства в отчетния период е от порядъка на 5%, а общият им дял е надминал 92%. Сертифицираните средства по оста са над 91%. Първите два етапа на линия 3 на метрото са завършени и в експлоатация (12 км трасе и 12 метростанции). Модернизацията на шестте гарови комплекса, на обща стойност над 14 млн. евро, се изпълнява с добри темпове, като в отчетния период са открити реконструиранияте жп гари Подуяне и Карнобат. По-бавно се изпълнява само проекта за гаров комплекс Нова Загора, при който е завършила подготовката за реконструкция. Няма тревожни сигнали по приоритетната ос като цяло, както и по отделните проекти в нейния обхват;

✓ Приоритетна ос 4 (управление на трафика и безопасност) – извършени са промени през 2020 г., във връзка с прехвърлянето на недоговорен ресурс от бюджета на приоритетни оси 2 и 4 на програмата към бюджета на ОПИК 2014 – 2020 г., за преразпределение на приноса от ЕСИФ в подкрепа на мерките за минимизиране на отрицателните последици от епидемичното разпространение на COVID-19. С това четвърто изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г., обхвата на част от проектите по оста беше намален, което е своеобразна предпоставка за завършването им до края на 2023 г. Въпреки това, бе отчетено, че не е постигнат съществен напредък по приоритетната ос, главно поради две причини – наличие на проекти, които все още не са стартирали и проблеми при тези, които вече се изпълняват. Предоставената БФП е 100%, като липсва динамика при показателя за сключени договори с изпълнители. Налице е сериозен ръст при изплатените средства, дължащ се на проектите в изпълнение, от порядъка на 24% спрямо месец октомври 2020 г. Кумулативно, показателят е достигнал величина от 43%.

Проектите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ се изпълняват успешно, като е приключил проектът за VTМIS-4. Проектът на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ за подобряване на корабоплаването също се реализира с добри темпове, като е приключило изграждането на специализираното плавателно средство за драгиране, което вече е доставено в гр. Русе и на 3 юни 2021 г. е организирана церемония по официално кръщаване. При проекта на „Метрополитен“ ЕАД за оборудване с автоматични перонни преградни врати на станции по линия 1 и 2 на метрото е завършила доставката, монтажа и въвеждането в експлоатация при първите две метростанции – „Опълченска“ и „Стадион Васил Левски“. Акцентирано бе върху рисковите проекти по приоритетната ос. В тази категория попада проектът на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за системата за управление на влаковата работа, който вече е с намален обхват, в резултат от прехвърлянето на средства към ОПИК 2014 – 2020 г. Процедурите за избор на изпълнители са прекратявани неколkokратно. Реалното изпълнение на проекта не е стартирало, но все още има възможност за успешно приключване до края на 2023 г. Другият рисков проект по оста е за разработване и внедряване на интелигентната транспортна система в обхвата на *Автомагистрала „Тракия“*, с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“. Изпълнението е затруднено поради проблеми от съгласувателен и финансов характер, като е акумулирано сериозно забавяне. Съществува потенциална възможност за прекратяване на проекта. В тази връзка УО на ОПТТИ 2014 – 2020 г. апелира да бъде информиран от бенефициента във възможно най-кратки срокове при наличие на яснота по темата, за да има възможност за навременна реакция и предотвратяване на загуба на предвидения за проекта финансов ресурс. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ е приключила изпълнението на проект за техническата помощ за интегрираната система за спасяване в морските пристанища. Все още не е стартирала тръжната процедура за същинския проект за изграждане на интегрираната система, което го превръща до определена степен в рисков от гледна точка на срока за изпълнение.

Подготовка на Програма *„Транспортна свързаност“* 2021 – 2027 г.:

Дейността по подготовка е стартирана отдавна, като до момента са изпращани няколко работни варианти до ЕК за консултации и съгласуване. Последната версия, с отразени коментари на ЕК от месец февруари 2021 г., е

изпратена през месец април, заедно със Споразумението за партньорство на Република България и останалите програми. На 23.02.2021 г. УО е стартирал в електронна среда консултации и обществено обсъждане на проекта на новата програма и съпътстващия доклад за екологична оценка. На 29.03.2021 г., в електронен обхват, е проведено и обществено обсъждане, като в края на месец май е насрочено и ново публично обсъждане на доклада за екологична оценка, поради получени сравнително критични бележки и становища. Подлага се под съмнение необходимостта от изграждане на *Автомагистрала „Струма“*, *Лот 3.2* и най-вече на тунела под връх Шипка, вкл. с предложения за тяхното изграждане по нови трасета, което е наложило провеждането на новите консултации. Бяха представени основните промени в текста на програмата спрямо първоначалния вариант на документа, в т.ч. отпадането на проекта за метрото, който вероятно ще бъде финансиран по Националния план за възстановяване и устойчивост. В новата програма са предвидени инвестиции във втори и трети клас пътища, пътна безопасност, изграждане на инфраструктура за алтернативни горива по протежение на TEN-T пътища и в пристанища. Настъпило е изменение и по отношение наименованието на приоритетна ос 3 *„Подобряване на интермодалността“*, във връзка с отпадане на проекта за метрото. Маркирани бяха и техническите помощи, финансирани от ОПТТИ 2014 – 2020 г., насочени към подготовка на бъдещи инвестиционни проекти в транспортния сектор.

Г-н Аурелио Сесилио обърна внимание на последното изменение на ОПТТИ 2014 – 2020 г. от месец февруари 2021 г., предшествано от продължителни дискусии между ЕК и българската страна, с което е постигнато балансиране по отношение на рисковете в пътния и железопътния сектор. От изключителна важност при провеждането на преговорите по изменението е било уточняването на нивото на готовност за изпълнение на включените допълнителни проекти. ЕК е получила увереност, че има възможност те да бъдат завършени в периода на допустимост на разходите по ОПТТИ 2014 – 2020 г. и това да подобри цялостното ниво на усвояване на средствата. Поради тази причина, бе подчертано, че е от ключово значение бенефициентите да финализират формулярите за кандидатстване, като се отчита, че големите проекти подлежат на одобрение и от страна на ЕК. Считано от 01.01.2021 г., иницирирането на каквото и да било изменение на оперативните програми не може вече да включва прехвърляне на средства както между отделните

програми, така и между фондове. В случая с ОПТТИ 2014 – 2020 г., основната част от риска по отношение на изпълнението се отнася за Кохезионния фонд и при непълна реализация на проектите, рискът за цялостното усвояване на бюджета ще бъде съществен. ЕК прикани всички заинтересовани страни и особено бенефициентите да ускорят изпълнението на проектите, защото всяко значимо непостигане на индикаторите за физическо изпълнение към края на програмния период, може да доведе до налагане на финансови корекции. При правилото за автоматично освобождаване N+3, ситуацията през настоящата година не е повод за тревога, но по отношение на прогнозата за 2022 г., г-н Аурелио Сесилио заяви, че би бил по-малко оптимистично настроен спрямо прогнозата на българската страна. Следва да се има предвид, че усвояването през 2022 г. ще зависи изключително от разходването и сертифицирането на средствата по линия на Кохезионния фонд и вече няма да може да се разчита на отличното изпълнение на проектите за разширение на метрото. При обсъждането на въпроса за рисковете не бива да бъдат пропускани и приоритетни оси 4 и 5, предвид обема на сключените договори с изпълнители по тях до момента. В тази връзка следва да продължи практиката на УО за извършване на задълбочен мониторинг за гарантиране на оптимално използване на ресурсите до края на програмния период.

Г-н Сесилио обясни, че е важно членовете на КН да бъдат информирани за развитието по отношение на Програма „*Транспортна свързаност*“ 2021 – 2027 г. и напомни за ключовия хоризонтален принцип на партньорство в кохезионната политика и необходимостта от участие на всички заинтересовани страни при подготовката на бъдещите програми. Това следва да се случва не само чрез обществени обсъждания, а и посредством организирането на специализирани дискусии, резултатите от които се представят пред ЕК. Г-н Аурелио Сесилио изрази становище, че въпреки двата успешни програмни периода за България и постигането на сходство в развитието със средните нива за ЕС, вътрешните диспропорции в страната се засилват. Една от целите на кохезионната политика е да намалява вътрешните социални и икономически различия, а в България те са се засилили в южния и особено югозападния регион, поради развитието на столицата, което изпреварва силно темповете при северните райони. В тази връзка ЕК счита за необходимо да бъдат балансирани бъдещите инвестиции за гарантиране на по-равномерно развитие на страната. Прекомерното разчитане на големи проекти е

свързано с поемането на сериозни рискове, защото те са много сложни и изложени на непредвидими забавяния. Поради тази причина, новата програма следва да бъде по-балансирана в това отношение, като се разчита и на други елементи освен инвестициите в развитие на ТЕН-Т мрежата, като например финансиране на мерки за пътна и транспортна безопасност. Друг аспект е развитието на устойчив градски транспорт, а не само на ТЕН-Т мрежата, за да се подобрява качеството на живот на населението и да се стимулира икономиката в градските агломерации. Темата се обсъжда в преговорите по Споразумението за партньорство и програмите, както и Националния план за възстановяване и устойчивост, като ЕК приветства прилагания подход за паралелното им разглеждане и интегрирания подход, прилаган от българските институции. По отношение на стратегическите оценки на въздействието върху околната среда и ОВОС, темата може да се приеме като урок за бъдещето и е необходимо подобрене, за да се избягват нарушения и да бъде спазвано съществуващото законодателство на ЕС в тази област.

Г-жа Галина Василева потвърди, че по отношение на ОПТТИ 2014 – 2020 г. и УО е идентифицирал маркираните от г-н Аурелио Сесилио рискове и необходимостта от активизиране по проектите, финансирани по линия на Кохезионния фонд.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРОВЕДЕНА ОЦЕНКА ПО ОПТ И ОПТТИ

Г-жа Галина Василева (МТИТС) даде думата на г-жа Ралица Ганева - представител на екипа за извършване на оценки на ОПТ и ОПТТИ. Г-жа Василева напомни, че договорът с ДЗЗД „Европейски оценки“ е сключен през м. февруари 2020 г., като в края на м. декември 2020 г. оценките са били финализирани, съответно одобрени и изпратени на заинтересованите страни, на Европейската комисия и публикувани на интернет страницата на оперативната програма: <https://www.eufunds.bg/bg/optti/term/387>.

Г-жа Ралица Ганева (ДЗЗД „Европейски оценки“) представи резултатите от проведените оценки на ОПТ 2007-2013 г. и на ОПТТИ 2014-2020 г. Оценките са извършени в периода 06.02. – 08.09.2020 г. и изследват различни въпроси, свързани с изпълнението на двете програми към 31.12.2019 г. В рамките на сключения договор са извършени както двете оценки при спазване на европейските принципи

и изисквания, така и изследване на отделни проекти по ОПТ. Г-жа Ганева обърна внимание, че зад изготвените оценителни доклади стои екип от различни експерти, както и че провеждането на оценките е било сериозно предизвикателство.

Г-жа Ганева припомни основните параметри на ОПТ 2007-2013 г.: размерът на инвестираните средства под формата на БФП е около 3,7 млрд. лв., като това са приблизително 99% от бюджета на програмата; подкрепата е предоставена на 120 проекта, от които основният дял е насочен към 25 инвестиционни проекта, 11 от които са големи (над 50 млн. евро); в резултат на изпълнението на програмата на територията на България са рехабилитирани 345 км жп линия, 19 км пътища, изградени са 310 км нови пътища, 21 км метро линии, 20 метростанции.

На следващо място г-жа Ганева представи детайлна информация относно въздействието на ОПТ и инвестициите в транспортната инфраструктура върху социалното и икономическо развитие на страната, като акцентира колко важни са били те за конвергенцията на българската икономика към европейската, както и за преодоляване на различията вътре в страната между отделните региони. Тя информира, че направената нетна оценка е показала, че приносът на ОПТ върху реалния БВП на страната за периода 2007-2015 г. възлиза на 1,1%, като посочи че предвид големината на инвестициите по ОПТ и в сравнение с други източноевропейски държави членки, ефектът на въздействието върху БВП е достатъчно голям. Г-жа Ганева представи сравнение на ефектите от изпълнението на ОПТ през различни години: 2012 г., 2015 г., 2016 г. и 2019 г. Тя информира, че оценката е направена с помощта на модела СИБИЛА, от който Министерство на финансите публикува регулярно резултати. Г-жа Ганева допълни, че изследванията са показали, че не само инфраструктурните инвестиции нямат негативен ефект върху бюджетния баланс, но частните инвестиции са били силно повлияни от програмата в положителен аспект, както и е наблюдавано повишаване на заетостта. Поясни, че става дума за преки и косвени ефекти, които са в резултат както на изпълнението на отделните проекти, така и на програмата цяло. Г-жа Ганева обясни, че е направена качествена оценка на приноса на десетте най-значими проекта от ОПТ върху ключови макроикономически показатели, като поясни, че основната цел е била да се покаже как тези проекти са променили средата, а не кой от тях е най-важен. Отбеляза, че данните са показали, че най-осезаемите ефекти от големите проекти са по отношение увеличаването на вноса, на следващо място се

нареждат оказаното влияние върху частните инвестиции, износа, заетостта и БВП. От гледна точка на бюджета на проектите, както и ролята и мястото на тези проекти в регионалното развитие, г-жа Ганева посочи че съвсем очаквано се отличават проектите за строителството на метрото по ОПТ, както и големите пътни проекти за АМ „Тракия“, „Марица“ и „Струма“.

На следващо място г-жа Ганева засегна темата относно приноса на ОПТ, ОПТТИ и на всяка следваща програма за преодоляването на регионалните различия. Тя обърна внимание, че за разлика от предходното проследяване на ефектите от ОПТ върху основни макроикономически показатели, тук се наблюдава влиянието на ОПТ върху бизнес индикаторите по райони. За целите на изследването са били сравнявани всички общини в България за 10 години, като са били разделени най-общо в два типа: такива, които са с интензивно финансиране по програмата и такива, в които в много малка степен, косвено или директно, са инвестирани средства по ОПТ. Г-жа Ганева отбеляза, че най-осезаемото въздействие от програмата, се наблюдава в Южна България, по-специално в югозападен и югоизточен район, съответно най-слабото е въздействието в Северна България, в частност северозападен и североизточен район. Това се дължи на регионалното структуриране на проектите и на размера на разходваните и инвестираните средства по отделните проекти и райони. Г-жа Ганева обърна внимание на един интересен индикатор - броя предприятия в регионите – при него най-ниските нива на ефектите се наблюдават в югоизточен район, следва северен-централен, североизточен, централен, но в югозападен ефектът е впечатляващо висок спрямо останалите райони. В заключение г-жа Ганева каза, че дори малкият и ограничен ресурс в Северна България е повлиял положително.

В няколко слайда г-жа Ганева презентира динамиката на финансовото изпълнение на ОПТ, степента на постигане на ключовите индикатори по програмата, както и реализацията на отделните приоритетни оси по ОПТ и тяхното влияние върху макросредата. Обърна внимание и на оценката на ефикасността на вложените ресурси по ОПТ. Обобщава че ОПТ има положителен ефект върху конкурентоспособността на българската икономика и на икономическото развитие като цяло. Г-жа Ганева характеризира проектите по ОПТ като сложни, предизвикателни, тежки, както и високорискови – най-вече тези по приоритетни оси 1 и 2. В тази връзка тя напомни, че бенефициентите НКЖИ и АПИ са срещнали

доста предизвикателства при реализацията им. Г-жа Ганева представи и основните ползи от направените изменения на ОПТ през годините. Изрази мнение, че измененията на програмата са били ефективна мярка за преодоляване на забавянето при изпълнението, както и за предотвратяване на загуба на средства. Сподели и друг основен извод относно направените изменения на ОПТТИ, че те са довели до съсредоточаване на подкрепата в по-високо развити райони, с по-благоприятни икономически показатели и съответно са възпрепятствали оптималната подкрепа на програмата за балансирано регионално развитие. Тя обърна внимание, че в повечето случаи вземането на решения е сложен процес и няма как едни изменения да водят след себе си само ползи.

Г-жа Ганева представи детайлни данни и карти относно интегрирането на националната транспортна система в европейската транспортна мрежа. Сред основните изводи са, че има интеграция на жп мрежата, благодарение на изпълнените 5 жп проекта по коридор „Ориент/Източно Средиземноморие (ОИС) от основната ТЕН-Т мрежа; изпълнен е един проект за изграждане на нов жп-автомобилен терминал по ОИС; около 35% от пътната ТЕН-Т мрежа в България към края на 2019 г. в много висока степен е интегрирана към европейската мрежа; програмата има и принос по показателите за телематични системи в т.ч. РИС (речна информационна система) – към 2007 г. няма внедрена РИС, а към 2019 г. – такава функционира и покрива целия български участък на р. Дунав. Г-жа Ганева отбеляза, че достъпността до населените места, в резултат на реализираните проекти по ОПТ също е подобрена. Данните са показали, че проектите са довели до повишаване на достъпността на населените места в 33 общини, които обаче покриват 20% от територията на страната и в които живеят 44% от общото население в страната, т.е. наблюдава се един висок дял на покритото население, което е облагодетелствано от инвестициите по ОПТ. Г-жа Ганева представи и регионалните ефекти и по-конкретно, че подобреното качество на пътната инфраструктура е довело до подобряване на достъпа в областите Пловдив, Хасково, Стара Загора, Ямбол и Бургас. Тя посочи, че националните ефекти от реализирането на програмата също са значими като има положителен ефект върху достъпността до ключови центрове в България като градовете София, Пловдив, Стара Загора, Бургас и Благоевград. ОПТ има и трансграничен ефект в контекста на подобряване на достъпността до съседните държави Гърция и Турция.

По отношение на ефективността и ефикасността на проектите, г-жа Ганева отбелязва, че с най-високи показатели са тези проекти, при които капацитетът е увеличен, но и степента на натоварване е по-висока – като например проектите за метрото и пътният проект за „Кърджали - Подкова“. По отношение на жп проектите по ОПТ – посочи, че те са по-скоро с добра ефективност и ефикасност, като се има предвид факта, че при тях все още не са завършени целите на направления и съответно няма как да се отчетат пълните ползи. Г-жа Ганева представи накратко и основните икономически и екологични ползи за сектор „Транспорт“ и посочи че като цяло ефектът от реализираната ОПТ върху сектора е положителен. Екологичните ефекти са проследени основно на база изготвените анализи разходи-ползи по проектите.

Тя презентира основните ползи от изпълнението на ОПТ в т.ч.: програмата е стимулирала пазара на труда, инвестиционната активност, транспортния сектор. Като цяло са генерирани прогнозираните и очакваните ползи, които са били заложили на етап програмиране на ОПТ. Ползите включват: спестено време; намалени транспортни произшествия; екологични ползи – например екологичните ползи от разширението на софийското метро са налице, тъй като прогнозираният трафик се доближава в голяма степен до отчетения. Г-жа Ганева обърна специално внимание, че пътно-транспортните произшествия не се дължат единствено и само на лошата пътна инфраструктура, т.е. не може да се очаква че само повишаването на инвестициите в пътния сектор ще доведе до намаляване на броя ПТП-а – необходими са и други мерки. Г-жа Ганева обърна внимание и на това до колко е било възможно прецизното измерване на тези ползи от ОПТ, като спомена че това е казус, който стои и за другите УО и оперативни програми.

В заключение бяха представени и основните проблеми, срещнати в процеса на подготовката, изпълнението и експлоатацията на проектите по ОПТ, като беше обърнато внимание, че те са довели до съответните затруднения и забавяния по ОПТ. Г-жа Ганева изложи и няколко от предложените в оценителния доклад корективни мерки, които в бъдеще могат да се прилагат за преодоляването при срещане на подобни трудности в следващите транспортни програми: отпадане на част от проектите, първоначално включени в списъка с приоритетни проекти; включване на алтернативни, зрели проекти; фазиране на проекти; промяна на индикаторите; използване на средства за подготовка на проекти и други мерки.

Г-жа Ганева представи накратко и извършената оценка на ОПТТИ 2014-2020 г., като започна с изпълнението на основните параметри на програмата към края на 2019 г.: договорените средства са били 83,3%, което според оценителите е сравнително добра степен на договаряне и се дължи основно на наддоговорения ресурс по ПО 1. Г-жа Ганева обърна внимание, че с едно от последните изменения на ОПТТ от 2021 г., с което е намелен обхвата на проекта за Елин Пелин – Костенец – степента на договорените средства по ПО 1 ще спадне. Към края на 2019 г. са били верифицирани близо 39,40% от бюджета на ОПТТИ, като най-висок е процентът на верифицираните разходи по ПО 3 – 85%. Г-жа Ганева продължи представянето на основните проблеми, срещнати в хода на изпълнението на проектите по ОПТТИ към края на 2019 г., като например забавяне в подготовката на формулярите за кандидатстване както на някои от големите проекти, така и на тези по ПО 4; изоставане в сроковете за обявяване на обществените поръчки; обжалването на търговете, проблеми при отчужденията, възникване на непредвидени разходи и други. Всички тези фактори са довели както до забавяне в изпълнението на някои от проектите, така и до налагане на финансови корекции.

Г-жа Ганева информира относно направените изводи по въпроса за степента на физическото изпълнение спрямо индикаторите за продукти и резултат на ниво приоритетни оси, като има показатели, които към края на 2019 г. са изпълнени или са в процес на изпълнение, но има и такива които значително изостават, като това се дължи основно на споменатите проблеми. Г-жа Ганева обобщи, че проекти на обща стойност 470 млн. евро по отделните приоритетни оси на ОПТТИ, към края на 2019 г. са или изпълнени, или с много добро изпълнение от над 70%. Но има проекти - сумарно техният общ бюджет е над 630 млн. евро, които значително са изостанали, което крие рискове за постигането на целите по ОПТТИ през 2023 г. Г-жа Ганева сподели и някои от трудностите, които оценителният екип е срещнал в хода на оценката на този въпрос: за някои от индикаторите за резултат от ПО 1 допринасят не само жп проектите по ОПТТИ, но и изпълнените дейности по цялото направление на съответната жп линия; част от стойностите на показателите за резултат по програмата не се дължат само на одобрените проекти, но и на различни външни фактори. Г-жа Ганева информира, че е отправена препоръка относно прецизирането на индикаторите и техните стойности, като целта е да не се стига до неблагоприятно приключване в края на програмния период. Относно цялостно

изпълнение на ОПТТИ и преодоляване на натрупаното закъснение, г-жа Ганева обърна внимание, че в оценителния доклад са отправени препоръки като например: включване в програмата на допълнителни и/или алтернативни проекти с висока степен на готовност, като съответно бъдат преизчислени показателите за резултат и продукт; стриктно проследяване на ключовите проекти с най-голям принос за постигане целите на програмата и други.

Г-жа Ганева представи информация относно разгледаните сценарии от оценителя за изпълнението на проектите към края на 2023 г. Тя обясни, че са направени различни допускания за целите на изготвяне на песимистични, реалистични и оптимистични сценарии на изпълнение. Г-жа Ганева представи по-детайлно реалистичния сценарий, като посочи, че се очаква по ПО 1 общата дължина на реконструираните и/или модернизираните жп линии да достигне до 77% от заложените стойности по ОПТТИ; по ПО 2 се предполага че общата дължина на построените нови пътища ще бъде постигната на 82%; по ПО 3 индикаторите за големите проекти ще бъдат изпълнени на 100%; по ПО 4 също вероятността за постигане на заложените цели е голяма.

Г-жа Ганева информира относно очакваните средносрочни и дългосрочни ефекти от изпълнението на ОПТТИ, като тя посочи че най-общо презентираните данни относно влиянието на ОПТ важат и за ОПТТИ, като тенденцията е, че в дългосрочен план нетните ефекти намаляват, съответно се проявяват по-силно в хоризонт от 20-25 г. По отношение на приноса на ОПТТИ към Стратегията на ЕС за постигане на интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, г-жа Ганева информира, че е направено сравнение между сценарии за оказано въздействие с и без изпълнението на ОПТТИ. Обобщава, че процесите са доста сложни, съответно не може да се очаква че ефектите от ОПТТИ към стратегиите на ЕС са твърде големи, тъй като става дума за синергия между отделните оперативни програми. Отбеляза, че при всички случаи е налице принос към основните стратегически документи, но и че въпреки направените инвестиции с положителни резултати, българската транспортна инфраструктура все още е изостанала спрямо европейската. Г-жа Ганева представи статистически данни на ниво ЕС, съгласно които към края на 2018 г. България се нарежда на 22 място от 26 държави по отношение на ефективност на жп услугите; 22 място от 23 държави при ефективността на пристанищните услуги; 26 място от 28 държави при транспортните услуги; 25

място от 28 държави по отношение на качество на пътищата; 24 място от 28 държави по отношение на завършеност на пътна инфраструктура по основната и разширената ТЕН-Т мрежа; 20-то място от 26 държави по отношение на завършеност на жп инфраструктура по основната ТЕН-Т мрежа. Позицията на България в тази класация се дължи на много фактори, като резултатите от изпълнението на ОПТ и ОПТТИ са една малка част от тях. Резултатите от анализа, който е извършен от оценителния екип, с висока доза на увереност показват, че без реализирането на тези две програми, класацията би изглеждала още по-неблагоприятна за страната ни.

В заключение г-жа Ганева обобщи, че са налице ефекти и положителен принос от изпълнението на ОПТ и ОПТТИ, но не може да се очаква, че само с тези две програми ще се разрешат всички проблеми и предизвикателства пред транспортната инфраструктура. Тя изрази препоръката на оценителния екип, че инвестициите следва да продължат в бъдеще, за да може да се стимулира по-нататъшното социално и икономическо развитие на България.

Г-жа Галина Василева (МТИТС) благодари за представените оценки, като напомни, че докладите са качени на сайта на ОПТТИ, както и отново обърна внимание, че оценките отчитат изпълнението, резултатите и ефектите от двете програми към края на 2019 г. Съответно към момента на провеждане на заседанието, напредъкът по проектите по ОПТТИ се е подобрил. Г-жа Василева изрази мнение, че с одобреното от ЕК през м. февруари 2021 г. изменение на ОПТТИ са изпълнени голяма част от отправените от оценителя препоръки, както и че предприетите мерки са създали необходимите условия да се постигне усвояване на ресурса по отделните приоритетни оси на 100%. Във връзка с предстоящото подаване на формуляри за кандидатстване на допълнително включените по ОПТТИ проекти, г-жа Василева допълни, че срокът за кандидатстване за ПО 1, ПО 2 и ПО 5 е до края на 2022 г., съответно процедурите по ПО 3 и ПО 4 са затворени, тъй като бюджетът по двете оси е договорен на 100%.

Г-жа Нели Андреева (заместник-министър, МТИТС) изрази благодарност за представената информация, но отбеляза, че не може да се съгласи с изложените от оценителя причини за забавяне при усвояването на средствата по ОПТТИ. Отбеляза, че посочената хронология е логична: първо се одобрява формуляр за кандидатстване, след което стартират тръжните процедури и се сключват договори

за изпълнение. Г-жа Андреева обърна внимание, че за да има навременно изпълнение на проектите по програмата, следва бенефициентите да обявяват тръжните процедури и сключват договори с избраните изпълнители преди одобрението на формуляр за кандидатстване за съответния проект. Тя изказа мнение, че тази последователност на действията крие своите рискове за бенефициентите поради неосигуреното финансиране. В тази връзка много често те се въздържат от това си действие, тъй като в периода между сключването на договора с изпълнителя и одобрението на формуляр за кандидатстване, бенефициентите не разполагат със средства за разплащане, например на аванси. Г-жа Андреева обобщи, че това е генерален проблем, който води до забавяне в изпълнението на ОПТТИ и изрази готовност в качеството си на зам.-министър на транспорта да работи активно за разрешаването му. Изрази надежда, че с намирането на правилните механизми ще бъдат избегнати подобни казуси през следващия програмен период. Напомни, че от началото на 2021 г. новият програмен период вече е започнал, но тъй като разработената програма все още не е официално одобрена, бенефициентите нямат възможност да подават формуляри за кандидатстване, а реално сроковете за изпълнение на новите проекти вече текат. Г-жа Андреева каза, че е редно вече да стартират и тръжните процедури по новите проекти, но тъй като няма обезпечено финансиране, бенефициентите не са готови да поемат този риск. Изрази мнение, че би било от полза да се намери вариант, с който да се потърси финансиране от държавния бюджет, като впоследствие то бъде възстановено с договорените европейски средства.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) благодари за направените презентации и отбеляза, че извършването на двете оценки и представянето на резултатите от тях се е получило точно навреме, както и че съдържат много интересни изводи и заключения особено по отношение на макроикономическите показатели (като засягащите пазара на труда, съвкупното търсене и предлагане и т.н.). Г-н Сесилио акцентира, че представените данни за въздействие на ОПТ с 1,1% върху БВП, разгледани в европейски план, в никакъв случай не са незначителни, дори напротив. Г-н Сесилио изрази мнение, че на база оценителната информация, въздействието върху БВП е много по-голямо по линия на инвестициите в метрото и магистралите и много по-ниско в железопътния сектор. По отношение на инвестициите в жп транспорта, г-н Сесилио отбеляза, че според него те са от полза за завършването на ТЕН-Т мрежата,

както и интеграцията на българската жп мрежа в европейската. Той обърна внимание, че в този ред на мисли, ползите са по-скоро повече за международния транспорт, отколкото за вътрешния железопътен транспорт на страната. Г-н Сесилио изрази мнение, че за да бъдат осезаеми предимствата на инвестициите в жп сектора, следва да се развият интермодалните системи и да се работи за прехвърлянето от автомобилен към железопътен транспорт на местно ниво, особено в индустриалните зони на страната. Той отбеляза, че според него връзките на вътрешната транспортна система с жп система в България са ключов елемент и че това вероятно обяснява факта, че въпреки всички тези инвестиции в жп транспорта, няма видима промяна както при товарния, така и при пътническият транспорт – за преминаване от автомобилния към жп транспорта. Г-н Сесилио напомни, че автомобилният транспорт (в т.ч. товарен и пътнически), все още заема по-големия дял от транспорта в България, въпреки слабостите на пътната транспортна мрежа. Той акцентира, че в съответствие с целите на ЕС за по-екологосъобразна икономика и по-устойчиви видове транспорт, следва разработваните програми да насърчават това преминаване от частен към обществен транспорт (като даде за пример софийското метро). Като за целта трябва да разполагаме с наистина ефективна жп система, която да установява връзката между икономиката, центровете на икономическа дейност и жп мрежата. Г-н Сесилио изрази мнение, че тази връзка следва да се развива именно чрез мултимодалните системи.

Г-н Сесилио коментира и другия основен извод от оценителния доклад, а именно по-големия дял на инвестициите в югозападните и югоизточните райони, които са и най-добре развитите региони в страната. Във връзка със споменатия от г-жа Ганева ефект към останалите райони на България, г-н Сесилио информира, че съвместно с ГД „Съвместен изследователски център“ на ЕК, се разработва макроиконометричен модел, с който да се анализира влиянието на европейските инвестиции както в областта на транспорта, така и за други дейности. Във връзка с допълнителния ефект от инвестициите г-н Сесилио изрази мнение, че всъщност, ако има повече инвестиции в другите региони, различни от югозападния и югоизточния, ефектът ще бъде доста по-осезаем за останалите части на страната. Той даде пример с това че ако се увеличи подпомагането не само на транспортния сектор, но и например на предприятията в по-слабо развитите райони, това ще

доведе след себе си увеличаване на вътрешната търговия. Докато към момента инвестициите в по-добре развитите региони води след себе си до по-добри показатели за външната търговия. Г-н Сесилио каза, че в крайна сметка въпросът относно това в кои региони на България следва да бъдат насочени инвестициите, следва да бъде решен на политическо ниво. Поясни, че именно поради посочените причини за концентрация на инвестициите предимно в Южния регион на страната, е било взето решението проектът за линия 3 на Софийското метро да бъде изваден от бъдещата оперативна програма „Транспортна свързаност“ и предложен за финансиране от Плана за възстановяване и устойчивост. Г-н Сесилио допълни, че все пак в рамките на новата програма остава проектът за АМ „Струма“, която също е в южна България.

В контекста на безвъзмездното финансиране на транспортните проекти и предвид факта, че някои от тези проекти следва да генерират приходи, г-н Сесилио повдигна въпроса относно това доколко безвъзмездните средства са най-ефективният и ефикасен механизъм за подкрепа. Той сподели, че би могло да се помисли за комбинация от безвъзмездни средства, допълнени например с използването на финансови инструменти с възстановима подкрепа, като целта е да бъдат привлечени още по-големи инвестиции в транспортния сектор. Обърна внимание, че това е интересен въпрос, който следва да бъде изследван допълнително.

По отношение на представените резултати от извършената оценка на ОПТТИ 2014-2020 г., г-н Сесилио обобщи, че направените констатации и отправените препоръки от оценителя вече са били обект на обсъждане именно на заседанията на КН на ОПТТИ и до голяма степен вече са взети мерки за преодоляването на идентифицираните проблеми. Той обърна внимание и на представената от г-жа Ганева класация, направена на база европейски статистически данни, като изрази съгласие, че ако липсваха направените до момента инвестиции в транспортния сектор, то позициите на България щяха да бъдат още по-неблагоприятни. Той обърна внимание, че е важно да се оцени до каква степен тези инвестиции подобряват ефективността на жп мрежа и на пристанищата. Г-н Сесилио спомена, че в крайна сметка инвестициите в жп транспорта следва да водят до увеличаване на търговията през пристанищата на Черно море.

Г-н Сесилио обърна внимание и на още един от изводите на оценителния екип, свързан с някои от основните причини, довели до забавяне изпълнението на

проектите по ОПТТИ, а именно: готовността на заложените в програмата проекти, трудностите при провеждането на обществените поръчки, обжалванията и не на последно място наложените финансови корекции. Г-н Сесилио напомни, че тези трудности са били многократно дискутирани в рамките на КН на ОПТТИ, като той изрази съгласие, че именно готовността на проектите е ключов елемент за тяхното навременно изпълнение и обърна внимание, че по някога бенефициентите са твърде оптимистични в прогнозите си за проектите, което в следствие при неизпълнението води след себе си необходимост от цялостно изменение на програмата. Относно срещаните проблеми при обществените поръчки, г-н Сесилио изрази мнение, че те се дължат не само на трудности, произтичащи от законодателството на страната, но и на административния капацитет на бенефициентите, като отново силно препоръча да има обмяна на добри практики между бенефициентите.

В заключение, г-н Сесилио изрази благодарност както към оценителния екип, така и към УО на ОПТТИ, за проведените оценки, като каза, че това са ключови елементи, които ни позволяват да придобием по-стратегически поглед върху това, което правим, в т.ч. какви уроци можем да извлечем от извършената работа. Той каза, че въпреки че не се е запознал в детайли с оценителните доклади, това което липсва според него е отправянето на по-стратегически препоръки от страна на оценителя.

Г-жа Галина Василева (МГИТС) благодари за направените коментари от страна на г-н Сесилио, като изрази съгласие с него, че външната оценката на оперативните програми е много полезно и важно средство за оптимизиране работата на УО на ОПТТИ в правилна посока.

Г-жа Ралица Ганева (ДЗЗД „Европейски оценки“) също се съгласи с направените изводи от г-н Сесилио, като поясни и някои от повдигнатите от него въпроси. По отношение на влиянието на ОПТ върху БВП на страната тя уточни, че това е ефект върху реалния БВП, измерен по постоянни цени и допълни, че 1% е съществен ефект, съответстващ на извършеното по програмата. Г-жа Ганева допълни, че ефектът е по-осезаем в годините на икономическа криза. По отношение на разликите в ефектите от изпълнението на жп и пътните проекти, г-жа Ганева поясни, че е от значение спецификата на конкретните проекти - от една страна стои размерът на бюджета, а от другата страна е разпределението на инвестициите по

основни направления (например дали са за ангажиране на труд, за закупуване на дълготрайни материални активи или изграждане на такива и т.н.) По повдигнатия въпрос за прехода от автомобилния към жп транспорта, г-жа Ганева изрази мнение, че все още всички тези инвестиции са твърде малки по обем, съответно жп услугите не са развити до такава степен, че да стимулират този преход, като изрази надежда, че на по-късен етап на реализация на програмите, този преход следва да е доста по-видим и осезаем. Г-жа Ганева изрази съгласието си, че регионалните различия следва да са ключов елемент при подготовката на следващите програми и правилното разпределение на средствата между отделните региони ще е от стратегическо значение в бъдеще, като това зависи в голяма степен от стратегическите и политическите решения в страната.

По темата за допълнителния ефект от инвестициите г-жа Ганева уточни, че когато става дума за международна търговия, такива ефекти има, но не трябва да се забравя, че България е и периферна държава, както и че не може да се редуцира влиянието на външните фактори като например: международната търговия с неевропейски региони; политическата конюнктура; пандемичната обстановка; икономическите кризи и т.н. Г-жа Ганева уточни, че въпреки че има увеличаване на износа на стоки с висока добавена стойност, България не може да се сравнява с износа на другите доста по-развити държави. Поясни, че в България, поради ограничения бюджетен ресурс, когато става въпрос за публични инвестиции, се наблюдава по-скоро обратен ефект, т.е. има ефект на изземване.

В заключение г-жа Ганева каза, че по отношение на коментарите относно процеса на обществените поръчки и капацитета на бенефициентите по програмата – оценителят е направил своите констатации по тези проблеми и е отправил своите препоръки за разрешаването им.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. И ПРОЕКТИ, КОИТО ЩЕ СЕ ИЗПЪЛНЯВАТ В ДВА ПРОГРАМНИ ПЕРИОДА В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР;

ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Г-жа Галина Василева (председател на КН, МТИТС) даде думата на представителите на бенефициента ДП Национална компания “Железопътна инфраструктура”.

Г-н Красимир Папукчийски (Генерален директор на Национална компания “Железопътна инфраструктура”) благодари на всички и във връзка с предходните изказвания за интермодалния транспорт отбеляза, че в рамките на 2020 г. и началото на 2021 г. през ГКПП „Капитан Андреево - Капъкуле“ на влак са преминали повече от 40 000 ТИР ремаркета. Това показва, че насочването на товара върви в правилна посока – към железопътния транспорт и подчерта визията на НКЖИ за развитие на интермодалните превози, както и изграждане на интермодални съоръжения на територията на Република България.

По отношение на изпълнението на проектите, г-н Папукчийски поясни, че се ползва техническа помощ от ОПТТИ и МСЕ за подготовка на следните проекти: проектирането на участък *Драгоман-Сръбска граница*, участък *Мездра-Медковец*, участък *София-Радомир-Гюешево-Граница с Република Северна Македония*, проектирането на удвояване на участък *турска граница-Свиленград-Пловдив*.

Г-н Папукчийски информира, че в процес на подготовка са проектите за трите жп възела в Русе, Варна и Разград, включително и техническият проект за жп линия до летище Бургас. Той отбеляза, че в процес на изпълнение по двата инструмента (ОПТТИ и МСЕ) са проекти за тягови подстанции *Враца, Перник, Разград, Варна*. В процес на изпълнение са участъците *Драгоман-Волюяк, Волюяк - София, Централна гара София - Елин Пелин, Елин Пелин - Костенец, Костенец-Септември, Пловдив - Бургас (фаза 2, сигнализация), Оризово-Михайлово*, както и *гара Зимница*. Предстои обявяване на поръчката за участъка *Завой-Зимница*. През месец юни 2021 г. предстои да стартира строителството на жп възел „Пловдив“, който включва Централна гара Пловдив и пробива по направление *Крумово - Скutare*, където ще се осъществи връзка с вече изградения участък *Скutare - Оризово*.

По приоритетна ос 1 г-н Папукчийски представи напредъка на рехабилитацията на железопътния участък *Пловдив-Бургас*, фаза 2, като поясни, че почти всички договори за строителство са сключени с изключение на процедурата, за избор на изпълнител на седем железопътни надлеза. За седемте надлеза е обявена тръжна процедура, която се очаква да приключи месец юли 2021 г. Физическият напредък

по проекта е 28%. Предстои Обявяване на тръжни процедури за модернизация на жп участък *Ямбол-Зимница* и гара „Завой“ през м. юни 2021 г., както и за изграждане на защитен лесопояс в междугарието *Черноград – Айтос* – през м. юни 2021 г. Предстои и стартиране на строителни дейности в участъците с издадени разрешения за строеж.

Г-н Папукчийски поясни, че по проект „Елин Пелин – Костенец“ всички големи договори за строителство и надзор по проекта са сключени. Предстои финализиране на отчуждителните процедури и поетапно стартиране на строителни дейности в участъците с издадени разрешения за строеж. Планира се фазиране на проекта – изпълнение в размер на 539 млн. лева ще бъде по ОПТТИ и изпълнение в размер на 640 млн. лева ще бъде по ПТС.

По приоритетна ос 1 се ползват средства за техническа помощ за подготовка на проекти. За проект „София – Перник – Радомир – граница с Република Северна Македония“: за участък *София-Перник-Радомир* се финализират съгласувателните процедури по ПУП; за участък *Радомир – граница с Република Северна Македония* е сключен договор за проектиране и ПУП, одобрен е идейния проект, сключено е рамково споразумение за предварителни археологически проучвания, обявена е процедура за оценка на съответствие от месец април 2021 г. За същия участък през м. юни 2021 г. предстои обявяване на процедура за ОВОС през месец юни, както и оценка за съответствие с изискванията на оперативна съвместимост.

По линия на техническа помощ от ос 1 се финансира подготовка за развитие на железопътни възли Русе, Варна и Горна Оряховица. Предстои стартиране на процедура за избор на изпълнител за проектирането на трите жп възела, със срок на изпълнение от 24 месеца и финансовата рамка в размер на 10 млн. и 600 хил. лв.

Г-н Папукчийски продължи с допълващите проекти.

- ✓ Железопътен участък *Волюяк – Драгоман* е с индикативна стойност 473 млн. На 12.03.2021 г. е подаден формулярът за кандидатстване, който е в процес на оценка. Договорите са сключени и в рамките на месец май 2021 г. се очаква разрешение за строеж за гара Драгоман и стартиране на строително-ремонтните дейности. До средата на месец август 2021 г. следва да се получи разрешение за строеж до 70% от участъка. Той припомни, че е издадено РМС за отчужденията и въпреки липсата на личен финансов ресурс в

НКЖИ, със средства от държавния бюджет са разплатени над 85% от отчужденията по проекта. Очаква се да приключат съдебните дела за Сливница през месец август, където ще се платят оставащите 15%. Издадено е разрешение за ОВОС за цялата линия, като срокът за изпълнение е 42 месеца. Водят се преговори с изпълнителите да се намали риска от забавяне.

- ✓ Г-н Папукчийски продължи със следващия допълващ проект - проектът за реконструкция и модернизация на тягови подстанции Русе, Разград и Варна. Индикативната стойност на проекта е 34,5 млн. лв. Сключен е договор за тягова подстанция Разград на 16.03.2021 г., за тягова подстанция Варна е сключен договор на 13.03.2021 г., очаква се скоро да приключи комисията за избор на изпълнител за тягова подстанция Русе.
- ✓ За третия допълващ проект „От Изток към Запад 2. Достъп до Коридор „Ориент/Източно Средиземноморие“ от централното пристанище на Бургас“ – г-н Папукчийски поясни, че на 06.01.2021 г. е подаден формуляр за кандидатстване, който е в процес на оценка. По проекта е изготвен технически проект и е издадено разрешение за строеж. През месец юни 2021 г. предстои да бъде обявена тръжна процедура с индикативна стойност 7,2 млн. лв. и срок на изпълнение 28 месеца.

По приоритетна ос 3 (интермодалност) се извършва реконструкция на гарови комплекси.

- ✓ Проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“ . Г-н Папукчийски отбеляза, че гара Подуяне е 100% изпълнена, въведена в експлоатация с държавна приемателна комисия. Гара Казичене също е 100% изпълнена, като предстои държавна приемателна комисия и през месец юни 2021 г. ще бъде въведена в експлоатация съгласно изискванията на Закона за устройство на териториите. Гара Искър е с 80% физически напредък, поради допълнителните условия, които възникнаха във връзка с присъединяване на гарата към канализационната мрежа на населеното място. Това е довело до допълнително проектиране и едно допълнение в разрешението за строеж по чл. 154. Срокът за приключването е месец септември 2021 г.

- ✓ Проектът за реконструкция на гара Карнобат е 100% изпълнен, с държавна приемателна комисия е въведен в експлоатация. На 29.04.2021 г. е проведена официална церемония „рязане на лента“.
- ✓ Проектът за Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора е в процес на изпълнение. Гаров комплекс Стара Загора се изпълнява. Има генерирано забавяне от 15 дни, като вече е изискан анализ от строителя и мерки за наваксването. Физическият напредък е 23,13%.

За гаров комплекс Нова Загора има подписан договор за строителство, като в началото на месец юни 2021 г. предстои да се проведе процедура за стартиране, „първа копка“.

По приоритетна ос 4 (управление на трафика и безопасност) г-н Папукчийски продължи с напредъка за системата за управление на влаковия трафик. На основание РМС № 256/14.04.2020 г. средствата предвидени за изграждане на система за мониторинг и контрол на параметри на подвижен железопътен състав в движение са пренасочени към ОП „Иновации и конкурентоспособност“ (ОПИК). При проведената първа процедура двамата кандидати не са отговорили на изискванията на възложителя, което е наложило прекратяване на поръчката и повторно стартиране. До 20.05.2021 г. е срокът за подаване на оферти.

Г-н Папукчийски представи планираните проекти за програмен период 2021-2027 г., предвидени за финансиране от ПТС и МСЕ. Предвижда се проектиране и изграждане на интермодален терминал (ИМТ) Видин, като посоката в която се работи в компанията е за преориентиране на превозите. Предвижда се проучване, проектиране и изграждане на ИМТ София и ИМТ Горна Оряховица, както и да се направи проучване за терминал, който да е ситуиран в близост до едно от двете големи български пристанища. Предвижда се изграждане на направленията *Видин – Медковец, Драгоман – Сръбска граница, Радомир – Гюешево - Северна Македония*. За *Радомир – Северна Македония* е създадена работна група с колегите от Северна Македония и се подготвя проекта за стартиране на поръчката за Деве баир. В участъка *Радомир – Кулата* предстои изграждане на Европейска система за управление на влаковия трафик (ERTMS - European Rail Traffic Management System). По направление *Горна Оряховица – Варна* също предстои изграждане на ERTMS. В ПТС се предвижда приключване на фазираните проекти *София – Елин Пелин*, изграждане на ЖП възел Пловдив, фаза II, затваряне на възела в участък

Пловдив – Централна жп гара – Филипово – Скуtare. Предстои изграждане на връзка по направление към летище „Пловдив“, предстои изграждане на участъка *Карнобат-Синдел*, както и връзката към летище „Бургас“. Г-н Папукчийски обърна внимание, че са насочени инвестиции от националното финансиране в участъка *Русе – Каспичан* – за цялостна модернизация до 2023 г. По частта за инфраструктура и контактна мрежа е заложено изграждане на сигнализация и телекомуникация на десет гари, както и жп възлите Русе, Варна и Горна Оряховица. Той изрази надежда, че НКЖИ ще се справи с всички трудности при подготовката и изпълнението на проектите, с което приключи представянето.

Г-жа Галина Василева даде думата на г-н Аурелио Сесилио.

Аурелио Сесилио (представител на ЕК) подчерта, че оценява много цялата информация, предоставена от НКЖИ, както и оптимизма. Но оптимизъм, не се превръща веднага в резултати и изпълнение. Това, което има значение, е изпълнението на проектите. За някои от новите проекти по ОПТТИ се вижда, че срокът на изпълнение излиза извън срока на допустимост по програмата. Това поражда сериозни притеснения и със сигурност през втората половина на 2021 г. ще трябва да се продължи с техническите срещи и с по-задълбочен анализ на статуса на всички тези проекти и прогнозното им ниво на изпълнение, за да се прецени дали ще има изненади и дали ще са необходими някакви промени. Поясни, че за проектите, които се нуждаят от фазиране или ще бъдат изпълнение само частично, ще трябва да се вземе решение в даден момент. Г-н Аурелио изрази мнение че, когато става въпрос особено за новите големи проекти, е необходим реалистичен сценарий за тяхното изпълнение, а не само оптимистичен, за да не се налага по-късно изменение на основния проект. В процес на обсъждане е фазирането на проектите и последващо довършване през новия програмен период. Все още не са приключени преговорите за следващия програмен период, съответно програмата не е одобрена. Така че изпълнението на фазирани проекти през следващия програмен период е все още на идейно ниво., включително и правилата за фондовете, които ще финансират програмата. За да няма финансови корекции, е необходимо проектите да бъдат изпълнени изцяло. Трябва да се има предвид, че колкото повече се прехвърлят средства към следващия програмен период, толкова по-високи са рисковете от загуба на средства по време на този програмен период. Г-н Аурелио обърна внимание, че всичко това ще бъде претеглено при

продължаването на дискусиата и финализирането за бъдещия програмен период. Подчерта, че на този етап най-важното е да се осигури пълната оптимизация и постигане на изпълнението на настоящата програма. В заключение г-н Аурелио поясни, че въпреки направените промени и оптимистичните сценарии, които бяха представени, се вижда, че се появяват нови рискове и със сигурност следва да се справим с тях много скоро.

Г-жа Галина Василева благодари на г-н Аурелио и изрази съгласие, че „фазиране“ не е най-точният термин. Това са по-скоро намерения, прогнози и трябва да се говори за намаление на обхвата на проектите. Има предложения за тяхното продължава с новата програма, която, все още не е одобрена.

**ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ПЪТНИЯ СЕКТОР;
ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.**

Агенция „Пътна инфраструктура“

Думата бе дадена на **г-н Иван Досев (член на УС на АПИ)**, който подчерта, че АПИ се старее да съдейства при разрешаването на междуинституционални казуси, свързани с изпълнението на инфраструктурните проекти. Относно представения оценителен доклад г-н Досев отбеляза, че анализа го удовлетворява напълно. Подчерта направените изводи за наличните и осезаеми ефекти, както и за положителен принос, като адмирира констатацията за необходимостта от продължаването на инвестициите. Относно приоритетна ос 2 резултатите са оптимистични и обърна внимание на темата за поддържането на пътищата, които са изградени – АПИ смятат, че поддръжката би могла да се финансира чрез оперативните програми.

Г-жа Златка Петева (директор на дирекция, АПИ) продължи с напредъка на проектите, които се изпълняват в текущия програмен период, както и подготовката на проектите за програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г. Проектите, които се изпълняват по ОПТТИ са включени в няколко приоритетни оси, а именно втора

(пътен транспорт), четвърта (управление на трафика и безопасност) и пета (техническа помощ). С последната промяна на програмата допълнително по приоритетна ос 2 са включени два участъка от АМ „Европа“. В процес на изпълнение са участъци от АМ „Струма“ и тунел „Железница“. Лот 3.3 на АМ „Струма“ е въведен в експлоатация. Друг обект в ос 2 е подготовката на АМ „Русе – Велико Търново“. В приоритетна ос 5 е подготовката на проект за Път I-1 (E-79) „Видин - Монтана - Враца“, а по приоритетна ос 4 се разработва и внедрява ИТС (интелигентна трафик система) в обхвата на АМ „Тракия“. В приоритетна ос 5 са включени и няколко по-малки проекта, подпомагащи управлението на големите проекти.

Г-жа Петева обърна внимание на обобщената информация, относно финансовото изпълнение на проектите по ОПТТИ. Посочи, че общата сума за безвъзмездна финансова помощ е близо 869 млн. лв, договорените средства с изпълнители са близо са 885 млн. лв., а разплатените са 711 млн. лв.

Г-жа Петева информира, че проектите, които са в изпълнение са участъците от автомагистрала Струма лот 3, разделен на няколко подучастъка. Първият участък е от Благоевград до Крупник, следващите са трите участъка от тунел „Железница“, както и проекта, по който в момента се извършват подготвителни дейности - участък лот 3.2 „Крупник-Кресна“. Както бе споменато Лот 3.3 е изцяло завършен и въведен в експлоатация.

Първият участък от лот 3 на АМ „Струма“ е лот 3.1, с приблизителна дължина от 12,6 км. От тях първите 6,5 км са изцяло приключени и въведени в експлоатация. Физическо изпълнение е около 75%, а финансово - 65%.

Първи подучастък на тунел „Железница“ е за изграждане на мостово съоръжение. Срокът за завършване е до края на 2021 г. Процентът на физическо изпълнение е около 65 %, финансово изпълнение 48%.

Вторият подучастък е самият тунел „Железница“. Г-жа Петева припомни, че това е най-дългият пътен тунел изграждан у нас, с дължина около 2,2 км. Финансов напредък 70%, физически 64%, тунелът се изпълнява по т.нар. нов австрийски метод. Срокът за изпълнение е м. март 2022 г.

Следващият участък е подучастъкът след тунела, който е в процес на изпълнение, с добър напредък. Констатирано е срутище в следствие на проливни дъждове и

спадът на температурите. Извършват се геоложки проучвания и са набелязани мерки за преодоляване на проблема. Срокът за завършване на този подучастък е м. октомври 2021г., но може би ще бъде удължен с цел преодоляване на възникналите проблеми.

Г-жа Петева продължи презентацията със следващия участък от автомагистрала „Струма“ - лот 3.2 от Крупник до Кресна. Строителството е изключено от ОПТТИ, но се изпълняват подготвителни дейности и други мерки, съгласно поети ангажименти към Европейската комисия.

Г-жа Петева продължи презентацията си с проекта за АМ „Европа“. Първият участък от Драгоман до Храбърско предстои да бъде въведен в експлоатация. Вторият участък от Храбърско до Софийският околовръстен път има изготвен проект. Предстои одобрение на ПУП. Отчуждителите процедури ще приключат до м. ноември 2021 г. Обществена поръчка за строителство е обявена и се разглеждат подадените оферти. До края на 2021 г. се очаква да бъде подаден формуляр за кандидатстване.

Проектът „Разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на АМ „Тракия“ се финансира по приоритетна ос 4 и е стартирал 2020 г. Очаквано приключено – м. юни 2022 г.

Г-жа Петева представи и подготовка на проект: Път I-1 /Е-79/ „Видин – Монтана - Враца“, като уточни, че се е наложило да бъде изготвен нов актуализиран идеен проект. Целта е била трасето да се измести на безопасно разстояние от складова база за взривни вещества.

Отбеляза, че проектът за подготовка на проект „АМ Русе - Велико Търново“ ще бъде готов до края на 2021 г.

Г-жа Петева продължи с проектите за периода 2021 – 2027 г. Предвиждат се изпълнение:

- АМ „Струма“, Лот 3.2.
- Довършване на проекта за обхода на град Габрово - с изграждане на тунел под вр. Шипка.
- АМ „Русе-Велико Търново“. Съгласно идейния проект трасето включва 3 подучастъка: Русе-Бяла; обход на гр. Бяла; и Бяла-Велико Търново. Тръжна

процедура за проектиране и СМР е обявена на 08.12.2020 г, като към момента се извършва оценка на получените оферти.

Г-жа Петева подчерта, че след одобряване на ПТС от ЕК и съобразно Насоките за кандидатстване, АПИ ще предприеме необходимите действия за подготовка на ФК за проектите, включени в ПТС.

Г-жа Василева благодари за кратката и съдържателна презентация и направи коментар по отношение на количеството проекти на бенефициентите. В презентацията на НКЖИ са включени всички проекти, които се изпълняват, но те се финансират не само от ОПТТИ, но и от МСЕ, както и от други източници. Тя изрази мнение, че въпреки проблемите от техническо естество – всички проекти не спират да се изпълняват в една изключително трудна година. За този период не са намалени темповете на строителство, въпреки трудностите от всякакъв характер като проблеми с доставки, материали, или с някои консултанти. Изпълнителите са показали сериозно отношение към проектите и въпреки трудната и предизвикателна година, напредъкът е добър.

Г-жа Василева даде думата за коментари и въпроси по презентацията.

Г-н Тодор Анастасов (заместник-министър, МРРБ) изрази мнение, че според презентацията представените бъдещи проекти са малко. Липсват проектите за иновация и дигитализация, както и системите за управление на настилките и мостовете. Той изрази мнение, че ако такива проекти са допустими, биха могли да бъдат включени в програмата. Отправи препоръка да се засили ИТС компонента.

Г-жа Василева благодари за коментарите, като обърна внимание, че проектите не са малко, а бюджетът е ограничен, малко над 600 млн. евро. Включени са много сериозни проекти – АМ „Струма“, тунелът под Шипка и АМ „Русе-Велико Търново“. Постигнато е разбиране във варианта на програмата да присъстват и трите проекта, което не значи, че ще се финансират и трите в пълния им размер – те все още се подготвят и е важно кой от тях ще бъде в най-голяма готовност. Г-жа Василева изрази съгласи, че по отношение на ИТС има възможност за включване и на други, които са по приоритетни и по-подготвени.

Г-жа Петева обърна внимание, че в презентацията за период 2021-2027г. е акцентирано върху по-значимите проекти, но в програмния период са включени и

рехабилитации на участъци от републиканската пътна мрежа. Обмислят се проекти и в частта за пътна безопасност.

Г-н Николай Нецов (администрация на МС) поздрави представителите на АПИ за изпълнението през период 2014-2020 г., но изрази притеснения относно проекта в Кресненското дефиле, дали той няма да закъснее. Изрази опасение, че може да се стигне до ново препроектиране на трасето, както и евентуално изменение на ОВОС, което да доведе до нов ПУП и отчуждения.

Г-жа Василева подчерта, че строителството на участъка е приоритет за следващия програмен период, но са възможни усложнения при подготовката на идейния проект. Тя даде думата на АПИ за отговор.

Г-жа Петева подчерта, че лот 3.2 на АМ „Струма“ е много сложен проект, като стъпките до същинското строителство са много. Съгласно ангажиментите, които са поети трябва да се провери и потвърди цялата екологична документация. След което може да се пристъпи към сключване на договори за строителство.

Г-жа Василева обобщи, че действията в настоящата програма са сведени до подготвителните дейности за лот 3.2 в отговор на екологичните проблеми и действащия ОВОС.

Г-н Аурелио Сесилио (ЕК) благодари за презентацията и обърна внимание върху няколко въпроса. Той изрази задоволство от напредъка, показан по отношение на лот 3.1, и по-специално тунел „Железница“. Припомни, че този обект е бил едно от големите притеснения относно рисковете при изпълнението на Лот 3.1, но се вижда, че има устойчив напредък, което се приветства от ЕК. Изрази надежда, че непредвидените обстоятелства, като свлачището, което се е случило и някои други, няма да окажат съществено влияние върху крайните срокове за приключване на проекта.

Г-н Сесилио подчерта, че предстои изграждането на лот 3.2, което осигурява цялостното завършване на магистралата. Лот 3.2 има отношение и върху тези три километра, които са коментирани при лот 3.1, които наистина са част от договора за изпълнение, но не са част от големия проект, одобрен от Комисията. Това не е случайно, т.к. комисията изрично изключи тези три километра, за да не повлияе на решението за Лот 3.2.

Г-н Сесилио добави, че при представянето на проекта за Лот 3.2, ЕК не е поискала никакви допълнителни екологични изисквания. Екологичните изисквания, които ЕК е посочила, са тези, които се основават на законодателството на ЕС и не са нови. Проектът не е бил в съответствие с тези изисквания.

Г-н Сесилио изказа мнение, че е важно работата, която продължава с подкрепата от двамата експерти, предоставени от Комисията, да бъде извършена изчерпателно и по най-добрите стандарти; не само за улесняване и след това преразглеждане на подходящата оценка, но и за последствията, които могат да възникнат от това за лот 3.2. Тази експертна работа ще изгради основата за определяне на специфичните консервационни цели за опазване на другите зони от Натура 2000 в страната.

Г-н Сесилио обърна внимание, че всеки проект в бъдеще, който засяга пряко или косвено всеки обект от Натура 2000, ще бъде обект на същото третиране, като проекта за АМ „Струма“. Той предупреди, че е недопустимо подобно нарушаване на законодателството, т.к. въздействията върху Натура 2000 се основават на специфичните цели за опазване, които са надлежно уредени. Изключително важно е да се продължим стабилно този процес, с добра координация между всички участващи български власти, както и с добро сътрудничество с двамата експерти. Той обърна внимание, че това не е упражнение „поставете отметка в квадратчето“, а трябва да се приеме като сериозно упражнение, което наистина може да донесе огромни ползи от гледна точка на методологично отношение за определяне на конкретни цели за опазване във всяка зона от Натура 2000 и винаги, когато те са засегнати относно потенциалните мерки за смекчаване.

Г-н Сесилио подчерта, че проектът трябва да се разглежда като цялостен, а не да се разделя по някакъв начин. ЕК иска да го оцени в неговата цялостност, а времето тече и въпреки че се работи сериозно по проблемите, посочени от Европейската комисия като слабости на проекта, тези проблеми надхвърлят въпроса за конкретните цели за опазване. Това със сигурност е по-критичният елемент, но не единственият, за да се изпрати отново за оценка на Комисията.

Г-н Сесилио направи кратък коментар по отношение на магистрала „Европа“. Той отбеляза, че подобно на допълнителните железопътни проекти и приоритетната ос 1, от Комисията биха приветствали да има ясна пътна карта за подготовка на пътните проекти и подаването на формуляра за кандидатстване. Той подчерта, че това са важни елементи, които трябва да се имат предвид.

Г-н Сесилио продължи с коментар относно програмен период 2021 – 2027 г., като отчете факта, че презентацията на АПИ се фокусира основно върху големите проекти, предвидени за следващия период. Той подчерта, че в момента не се обсъжда следващата оперативна програма. Все пак отбеляза безпокойство от това, че на този етап от развитието на ПТС все още има въпроси относно обхвата на бъдещата програма. Това не е критика към членовете на КН. Г-н Сесилио изрази загрижеността си относно слабата активност на заинтересованите страни. Той изрази увереност, че трябва да има надграждане на консултациите и участие на заинтересованите страни, за да има общо разбиране за това кои ще бъдат приоритетите на следващата програма.

Г-н Сесило приветства направените усилия относно ранната подготовка и осигуряване на зрелост на проекти за следващия програмен период като АМ „Русе - Велико Търново“. Той обърна внимание, че е изключително важно от самото начало да има проекти, готови да бъдат одобрени и стартирани, което да осигури гладко изпълнение от началото на програмния период, веднага след приемането на програмите.

Г-жа Василева благодари на г-н Сесилио за коментарите и го увери, че формуляра за кандидатстване за проект АМ „Струма“ 3.2 ще бъде координиран и комуникиран с ЕК.

Г-н Досев поиска думата, за да направи няколко уточнения за проект АМ „Струма“. Той отбеляза, че по същия начин, по който управляващият орган, ЕК и въобще оперативната програма е изключила от проекта за 3.1 последните три километра поради причината, че те предопределят следващия участък от трасето, по същия начин от АПИ не бихме могли да се ангажират или стартират каквото и да било, което не е одобрено. Той обясни, че са предприети всички действия, които биха могли да убедят ЕК, се полагат необходимите усилия за изпълнение на заложените изисквания. Предприемат се мерки, които да подобрят биоразнообразието и да намалят въздействието на трафика в Креснското дефиле, независимо дали проектът ще е с разделяне на двете платна или ще е изцяло изнесен от Креснското дефиле. Изпълнението на екологичните мерки е предприето. Г-н Досев увери, че са проведени достатъчно разговори с Управляващия орган и със ЦКЗ, което е показател за целеустременост към успешното реализиране на този проект.

Г-жа Василева потвърди, че няма да бъдат допуснати действия, които не са комуникирани с ЕК. Относно пътната карта за проектите, г-жа Василева изрази мнение, че може да има яснота за такава и график след като приключат тръжните процедури.

Г-жа Мария Стоянова (представител на ПРСР), поиска да получи повече яснота относно бъдещи интервенции, които ще бъдат насочени към повишаване на пътната безопасност в следващия програмен период.

Г-н Досев уточни, че проектите по тази тема са в идейна фаза на разработване. Единственият проект, който е в някаква степен на изпълнение е по друга оперативна програма, по който АПИ е съвместен бенефициент с Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“.

Г-жа Галина Василева поиска да се уточни, дали въпросът се отнася за мерки за подобряване на безопасността на движение по Е79 или изобщо за пътища.

Г-жа Мария Стоянова отговори, че интересът е предизвикан от презентацията за следващия програмен период и насочеността на инвестиции и проекти в пътища от 2-ри и 3-ти клас.

Г-жа Галина Василева поясни, че тази тема е един вид продължение от предишния програмен период: рехабилитацията на втори и трети клас пътища, което е финансирано от Оперативна програма „Регионално развитие“. За следващия програмен период е възможно финансиране на такива проекти по програма „Транспортна свързаност“. Към момента са заделени индикативно около 100 млн. евро. АПИ формулира проекти от пътни отсечки, които са важни заради връзка с ТЕН-Т мрежата, с центрове, с летища, с пристанища и т.н. за извършване на рехабилитация и отчасти реконструкция. Отсечки от второкласната и третокласната пътна мрежа, които са важни и са класирани по критерии, рамкирани са в зависимост от натовареност, движение, проектна готовност. АПИ подготвя технически проекти, с които да се финансира рехабилитацията и да се подобри безопасността на участъците. Обсъждани са проекти, с индикативна стойност около 30 милиона евро, конкретно за мерки за пътна безопасност. Които също така ще са насочени и към опасни отсечки - за разделяне на движението, изграждане или подновяване на защитни системи, мантинели и т.н. Все още има обсъждания и се изготвят анализи, за да се определят най-критичните и опасни места, които да бъдат

обхванати с наличния ресурс. С приоритет ще са най-натоварените отсечки, по възможност разположени на ТЕН-Т мрежата. Програмата финансира проекти, които подобряват довеждаща инфраструктура към ТЕН-Т мрежата.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. И ТЕХНИЧЕСКА ПОМОЩ ЗА ПОДГОТОВКА НА ПРОЕКТИ

„Метрополитен“ ЕАД

Г-н Стоян Братоев („Метрополитен“ ЕАД) представи обобщена информация за изпълнението на третата линия на метрото в София - от квартал „Хаджи Димитър“ до квартал „Горна баня“. Първи етап е участъкът от кв. „Хаджи Димитър“, Централна градска част до кв. „Красно село“ – 8 километра, 8 станции, който е изграден 2020 г. През 2021 г. е завършен и вторият етап – участъкът от кв. „Красно село“ през кв. „Овча купел“ до околоръстно шосе (долната част на кв. „Горна баня“).

Г-н Братоев подчерта, че за да се реализира третата линия, остават още два участъка. С тях линия 3 ще се увеличи с още 9 километра и 9 метростанции, като общата дължина вече ще достигне 21 километра и ще превозва почти 200 000 пътници на ден. Г-н Братоев допълни, че това ще обезпечи значително няколко големи жилищни квартала на София.

По време на изказването му бе представена презентация, от която стана ясно, че първият етап (централната част на София) са използвани 321 млн. евро безвъзмездна помощ, а 398 млн. евро е общото финансиране. Г-н Братоев спомена за тежките работни условия, обобщавайки, че е важен крайният резултат, който е добър. Позовавайки се на презентацията, той онагледя физическото изпълнение на проекта, което е 100% за целия участък.

Г-н Братоев поясни, че са задържани гаранционни средства в размер на 5% от проекта. Част от тях вече са платени. За 8 влака вече е изтекла една година от въвеждането в експлоатация и са платени, а останалите 12 ще бъдат разплатени до м. септември 2021 г. Обърна внимание и на верификацията, като увери присъстващите, че до няколко месеца процесът ще приключи.

Вторият етап („Красно село“ – „Горна баня“) е със стойност 101 млн. евро. Столична община се е ангажирала с по-голямо съфинансиране, като делът ѝ този път е 33,79%, докато в предния участък е бил 19,8%. От 26.04.2021 г. – участъкът вече е в експлоатация, припомни г-н Братоев.

Характерно за този участък е последната станция на Линия 3, която представлява един интермодален терминал – връзка между автобусните линии по околоръстен път и бул. „Президент Линкълн“ и връзка с жп линията *София – Перник – Радомир* и метрото, т.е. три вида различен транспорт се свързват на това място, обясни той – допълвайки с информация от направено проучване за ефекта, който вече се наблюдава към този момент.

Г-н Братоев коментира и финансовото изпълнение на този етап, от което стана ясно, че и тук са задържани 5 % от 101 млн., съответно 4 540 000 остава да се разплатят в рамките на една година от 26.04.2021 г. Верификацията върви нормално и не се очертават последващи проблеми.

В настоящия програмен период е одобрен и проектът за автоматични перонни преградни врати с вертикално отваряне. Причините, които налагат подобни предпазни съоръжения, са инциденти с пътници на перона. След поставяне на преградните врати инцидентите на оборудваните станции са сведени до 0. Първият етап беше пилотен за две от станциите – метростанция „Опълченска“ и метростанция „Стадион „Васил Левски“. През 2021 г. предстои да се изпълнят 5 станции, а през 2022г. още 5. Общо ще станат 12, на линия 1, която е най-натоварена.

Г-н Братоев спомена и за проблемите, които са имали с пускането на втория етап на Линия 3. Това се дължи на разминаването на системите при пускането на участък „Хаджи Димитър“ – „Красно село“ и след това пускането на участък „Красно село“ – „Горна баня“. Съвременните системи за управление на метрото са много сложни. Освен конструкции, архитектура, релсови пътища има и 18 системи за функциониране и безопасност. Той поясни, че в тръжните условия за следващия етап 3 („Хаджи Димитър“ – квартал „Левски“) е заложена 100% съвместимост на бъдещите системи със съществуващите.

„Метрополитен“ ЕАД ще направи всичко възможно в следващите няколко години (до 2025 г.) да бъдат изградени следващите два етапа. Г-н Братоев даде пример с резервиране на трасе за метрото, така че по него да не се планират и извършват ремонти и строителни дейности на други обекти. Като пример той посочи трасето

на метрото в кв. „Младост“ – резервирано още през 2001 г., а завършено през 2015г. „Метрополитен“ ЕАД резервира трасе поне за 10 или 15 години напред, за да може да се реагира при възникнала потребност и да може да започне строителство. На участниците бе пуснат кратък видеоклип за интермодалния възел в кв. „Горна баня“.

Г-жа Галина Василева поздрави г-н Братоев за изключително добрите резултати, като му пожела да завърши проекта за преградните перонни врати, обявявайки със съжаление, че за „Метрополитен“ ЕАД не е предвидено да представи бъдещите проекти. Предвид на това, че не се предвиждат такива проекти по ПТС 2021-2027 г.

Г-н Братоев добави, че се предвижда търсене на финансиране от други източници. За пример той посочи, че между МС „Сливница“ и МС „Обеля“ се предвижда изграждане на още една метростанция, където метрото минава покрай железопътната линия. По Механизъм за свързване на Европа бенефициентът НКЖИ планира изпълнение на жп. линия и на гара. Ако гарата остане изолирана, без връзка с метрото, то ще има малък пътничкопоток. Предвид на което той апелира, ако има възможност, да се осигурят средства по програмата за „Метрополитен“ ЕАД. Така ще може да се изгради метростанцията и има интермодална връзка, защото там е предвидена и автогара. Инж. Братоев сподели, че при приблизителен бюджет от 15 млн. евро, каквато ще е стойността на метростанцията, тя би могла да бъде изградена за 22 месеца, а до 6 месеца може да се реализира обществена поръчка, тъй като вече има готов проект. Г-н Братоев допълни, че до момента са изградени две гари съвместно с НКЖИ и направи предложение, ако има налични средства, да се помисли в посока за подобен съвместен проект.

Г-н Папукчийски (НКЖИ) разясни ситуацията, допълвайки за членовете на КН, че идеята е гара „Обеля“ да бъде разположена на бъдещата метростанция, и двете да бъдат с директна топла връзка. Като посъветва г-н Братоев да потърси и други източници и форми на финансиране.

Г-н Братоев уточни, че целта е и пренасочване на хората от автомобилен към обществен транспорт. През 2008 г. средната скорост за придвижване с наземния транспорт в София е била 8 км/час. През 2021 г. тази скорост е 14 км./час. Намалели са колите и се вдига скоростта на придвижване. Ефектът от пускането на всички метростанции е намаляване на автомобилите с близо 100 000 бр.

Думата бе дадена на г-н Аурелио Сесилио.

Г-н Аурелио Сесилио (представител на ЕК) поздрави целия екип както за успеха на проекта, така и за изпълнението му – визирайки срокове и бюджет. Приветства интермодалната инвестиция и връзката с гара Перник, както и положително въздействие, което проектът за метрото оказва върху транспорта в региона. Интермодалността се обсъжда не само в рамките на дискусиата за ПТС, но и в преговорите по плана за възстановяване и устойчивост, по отношение развитието на устойчиви градски транспортни планове и програми. И въпреки, че дискусиата между „Метрополитен“, НКЖИ и УО е интересна, той призова заседанието на КН да не се превръща в място за договаряне между Управляващия орган и „Метрополитен“ ЕАД. Някои аргументи са много убедителни, но предложението на „Метрополитен“ ЕАД за метростанцията в „Обеля“ трябва да бъде поставено в по-всеобхватна стратегия за планове за устойчиво градско развитие. Допълвайки, че интермодалността и връзката между различни видове транспорт е ключов елемент. Но също така метрото не може да достигне навсякъде.

Това е много ефективен и удобен начин на транспорт, но и много скъп. И съответно трябва да се комбинира с останалите видове транспорт. Комбинацията с железопътен транспорт не е просто връзка на метрото с жп линията. А е въпрос и на скорост, честота и удобство на крайградските влакове, които са осигурени за пътуващите. Необходимо е съответното качество и честота на влаковете, за да са удобни за ползване. Включително да се обърне внимание на трамваите и автобусите. Такива инвестиции е необходимо да има не само в София, а и в други големи градове в България, като Пловдив, Бургас, Варна. София е столица, но освен нея има и провинция и този подход трябва да се разшири и в други градове. Да се направят атрактивни за живеене и за бизнес и по този начин да се балансира развитието в страната и да се намали регионалното неравенство. Той бе категоричен, че ЕК няма да спре да инвестира в София, но трябва да се обърне внимание на регионалните различия и балансираното развитие на страната. И когато има устойчиви съвместни планове за развитие на транспорта, да се видят потенциалните източници на финансиране. Г-н Сесилио продължи с това, че е необходимо да се постигнат взаимни допълнения между политиката на сближаване, на механизма за възстановяване и устойчивост и механизма „Свързана Европа“, както и с други инструменти на ЕС и с национален бюджет, и дори и с инструмента *InvestEU*. Необходимо е да се търси комбинация от различни

източници на финансиране, особено когато става дума за приходогенериращи проекти. И ако се оптимизира тяхното използване, ще се оптимизират и приходите и тяхната устойчивост. По този начин ще има възможност и за разширяване на инвестициите.

Г-жа Василева благодари на г-н Сеилио.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

ИА „Проучване и поддържане на река Дунав

Г-н Павлин Цонев (Изпълнителен директор на ИА „Проучване и поддържане на река Дунав“) благодари за дадената дума и продължи с представяне на напредъка по проект „Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав“, който включва доставка на драгажна техника и се изпълнява по приоритетна ос 4. Припомни, че реализирането на проекта е в следствие на критики отправяни към ИАПД от Европейска комисия и корабособственици във връзка със средствата отделяни за поддържане на корабоплавателния път на река Дунав в габаритите, които препоръчва Дунавската комисия. През последните 4 години за поддържане на корабоплавателния път е използвана наемна техника за изпълняване на тази дейност. Направените анализи са посочили, че закупуването на подобна техника би намалило разходите близо 3 пъти.

Г-н Цонев продължи с информация за подписаните договори за изпълнение на проекта по първата обществена поръчка, която се състои от 2 обособени позиции. Едната позиция е доставката на самото драгажно съоръжение, другата позиция е за тръбопровода, който служи за работа на драгажното устройство. Тръбите са доставени и договорът е изпълнен в срок. Поръчката за доставка на драга се изпълнява от холандска фирма Драгата е доставена на 29.03.2021г. и се извършва обучение на екипажа. Извършено е плащане към Изпълнителя. На 03.06.2021г. предстои церемония за кръщаване на драгата. Като част от презентацията бе пуснато видео, на което г-н Цонев обясни, че се вижда доставката на драгажния кораб, който е пристигнал на части в пристанище Русе-Запад. Съоръжението е сглобено и преместено в база на ИАПД. На следващи кадри бе показано обучението на екипажа.

Втората обществена поръчка включва три обособени позиции за изработването и доставка на допълнително оборудване, което ще бъде необходимо за работата на самата драга. Това включва маневрен кораб, чрез който ще се извършва преместване на драгажното съоръжение и ще се извършва монтажа на тръбопровода, както и допълнителните понтони и шалан, с които също може да се депонира инертен материал. Тръбопроводът представлява 12-метрови полипропиленови тръби, с диаметър половин метър или общата дължина е един километър. В зависимост от района, в който ще работи драгажното оборудване, тръбопроводът ще бъде сглобяван. Чрез маневрения кораб тръбопровода ще може да се сглоби и маневрира в необходимата позиция и състояния, за да може да се използва максималния капацитет на драгажното оборудване. Изпълнителя на тази обществена поръчка има проблем с доставката на материали и допълнително оборудване. Очаква се до края на 2021 г. трите елемента от договора за драгажното оборудване да бъдат изпълнени и да се окомплектова напълно цялата система от драгажно оборудване и през 2022 г. да започне драгажна дейност.

Г-н Павлин Цонев представи идеите за проекти на ИАПД за следващия програмен период. Агенцията планира да предложи два проекта за финансиране. Първият е изграждане на нова кейова стена. Вторият проект е за специализиран кораб, който да обслужва бреговата сигнализация. Той припомни, че ИАПД поддържа 500 км брегова ивица с брегови навигационни знаци. Това са повече от 100 знака, които са поставени на брега и служат за навигационно осигуряване на корабоплавателите. Предварителният бюджет е около 2 млн. евро за кейовата стена. Индикативната стойност, предвиждана за специализирания кораб, е около 6 млн. евро, заедно с цялото оборудване. Това напълно ще подсури ИАПД с необходимата техника, с която ежедневно ще се поддържа навигационното оборудване за корабоплаване.

Г-жа Галина Василева (МТИТС) благодари за интересната презентация и даде думата за въпроси. Тя обобщи, че въпреки забавянето по някои договори, проекта не е рисков и ще бъде дадено съответното минимално удължаване. Очаква се проектът да завърши в нормални срокове.

Думата бе дадена на **г-н Румен Кишев (представител на БАН)**, който поиска да разбере дали при провеждането на обществената поръчка за плавателните съдове

са участвали български фирми, предвид на това, че доставката на драгажното съоръжение се изпълнява от холандска фирма.

Г-н Павлин Цонев поясни, че няма ограничения за участниците в процедурата и могат да участват фирми от различни държави, включително и български. Той добави, че ИАППД има опит с провеждането на обществени поръки, като следствие на това има вече построени кораби. Даде за пример хидрографския кораб „Дунав 1“ и маркиращия кораб „Осъм“, които са построени от българския корабостроителен завод „МТГ Делфин“. По сегашната поръчка са кандидатствали различни участници. По драгажното съоръжение последните 3 елемента се изпълняват в Гюргево.

Г-н Кишев коментира, че плавателните съдове, които са поръчани в Гюргево, не са трудни за изпълнение и биха могли да се построят в България. Също така „МТГ Делфин“ строи драгажна техника за Холандия, за огромна международна организация. Българска фирма доставя драгажна техника в Холандия. А в същото време по поръчката на ИАППД доставката ще е от Холандия. Г-н Кишев изрази мнение, че ОПТТИ е програма, предвидена за развитие на българската индустрия. Според него критериите, заложи в обществената поръчка не са били представени правилно, за да спечелят външни кандидати.

Г-жа Галина Василева обясни, че подобни критерии са дискриминационни на европейско ниво. Това би довело до финансови корекции от 25%, дори 100%. Процедурите са отворени за всички кандидати. Подадените оферти се оценяват от комисия. А след това процедурата се проверя на няколко нива. Както от национални контролни органи, така и от европейски контролни органи, например одитори от службите на ЕК. Всички бенефициенти имат достатъчно опит, за да не допуснат грешка и да зложат дискриминационни критерии в процедурата.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

ПОДГОТОВКА НА ПЛАНИРАНИТЕ ПРОЕКТИ ЗА ПРОГРАМЕН ПЕРИОД 2021-2027 Г.

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Г-жа Анна Натова (директор на дирекция „Управление на проекти“, ДП „Пристанищна инфраструктура“) представи напредъка по проектите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“.

ДППИ изпълнява три проекта, финансирани от Приоритетна ос 4 (управление на трафика и безопасност) и два проекта по Приоритетна ос 5 (техническа помощ).

Проекти в процес на изпълнение по Приоритетна ос 4

- ✓ **„Техническа помощ за подготовката и реализацията на проект „Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“**

Стойността на БФП е 1 320 000 лв., а срокът на изпълнение на проекта е до 31.08.2023 г. Основната цел на проекта е осигуряване на висококвалифицирана консултантска помощ за подготовка и реализация на инвестиционен проект, чрез който се цели да бъде подобро управлението на околната среда в областта на водния транспорт. Сключен е договор с изпълнител. Извършва се мониторинг и контрол в процеса на доставката, инсталация на оборудването, мониторинг и контрол в процеса на внедряването на информационна интегрирана платформа и организиране на целево обучение, срещи и семинари. В обобщение г-жа Натова докладва, че дейностите по сключения договор са изпълнени на 70 %.

- ✓ **„Доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения (ППС) в българските пристанища за обществен транспорт с национално значение“**

Стойността на БФП е 10 424 883 лв., а срокът за изпълнение на проекта е до 30.10.2022 г. В рамките на проекта са сключени 4 договора с изпълнители. Първият договор е за доставка на пристанищни приемни съоръжения в българските пристанища. Дейностите по изпълнението му все още не са започнали. Вторият договор, на обща стойност 9 203 000 лв., е за доставка и монтаж и въвеждане в експлоатация на съоръжения за превенция и реагиране при експлоатационни аварийни замърсявания в българските речни и морски пристанища с изпълнител финландска фирма. Договорът е в процес на изпълнение като дейностите по него са изпълнени на 70 %. Предстои доставка на 2 бр. лодки за морските пристанища, оборудвани за транспорт, съоръжаване и експлоатация. Друг договор по проекта е за разработването и внедряването на информационна интегрирана платформа, като 30% от дейностите са изпълнени. Последният договор по проекта е за

реализиране на мерките за публичност и информация. Анонсиращото събитие за началото на проекта се е провело в края на м. април 2021 г.

✓ **„Териториално разширяване на обхвата и допълване на функциите на Информационната система за управление на трафика на плавателните съдове (VTMIS) – Фаза 4”**

Стойността на проекта е 6 602 000 лв. Основната цел на проекта е подобряване управлението, безопасността и сигурността на корабоплаването чрез внедряване на модернизирана инфраструктура за наблюдение и управление на трафика. Проектът включва доставка и монтаж на ново оборудване на 22 обекта, от които 6 са напълно нови обекти. Сключени са 2 договора с изпълнители. Проектът е приключил на 100 %, състояло се е заключително събитие по проекта. Предстои подаване на окончателен доклад и искане за окончателно плащане по проекта.

Проекти в процес на изпълнение по Приоритетна ос 5

✓ **„Специализирани обучения за повишаване капацитета на служителите на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) в качеството му на бенефициент по ОПТТИ 2014 – 2020 г.“**

Стойността на БФП е 973 700 лв. Има сключен договор с изпълнител. Проведени са 9 бр. работни срещи и 8 бр. обучения. И двете дейности са изпълнени на 20%. В резултат на изпълнението на проекта ще бъдат обучени 80 бр. служители на ДППИ, което е почти 25% от персонала на предприятието.

✓ **„Осигуряване на техническа помощ за подготовка на проекти за следващия програмен период 2021 - 2027 г.“**

Стойността на БФП е 2 671 900 лв. Основната цел на проекта е да подпомогне предприятието в качеството му на бенефициент при подготовката на проекти за следващия програмен период. Предстои сключване на договор с избрания изпълнител.

В обхвата на проекта са включени дейности по изготвяне на предпроектни проучвания, изготвяне на анализ „Разходи-ползи“, анализ за ефективност на разходите или други аналогични документи, приложими за следващия програмен период. Идеята е разработване на документите за реализацията на до 9 проекта за следващия програмен период.

Г-жа Натова показва на участниците в КН слайд от презентацията, на който са представени всички фази на проект VTMIS от началото му, от 1999 г. до 2021 г.

Процесът не се състои само в изграждане на VTMISS, но и в усъвършенстване и актуализация на всички останали информационни системи, свързани с корабоплаването. В резултат на този процес българските пристанища имат внедрени модерни информационни системи.

Г-жа Натова заяви, че се надява в следващия програмен период с помощта на програмата да бъде внедрена системата Port Community System (Разработване и внедряване на система за електронен обмен на информация в българските пристанища). Фокусът ще бъде върху товарите в пристанищата, както и свързването и проследяване на товара от пристанището. Сключен е договор с изпълнител на стойност 8 920 911 лв. Дейност 1: Разработка на системен проект – е изпълнена. Дейност 2: Доставка и монтаж на хардуер и изграждане на среда – е в процес на изпълнение.

По отношение на следващия програмен период г-жа Натова отбеляза, че се планира финансовият ресурс да бъде насочен към изграждане на инфраструктура или модернизиране на съществуващата инфраструктура на някои пристанища (Русе, Лом и Варна). Очаква се чрез развитието и разширението на тези пристанища да се създадат адекватни условия за осъществяването на мултимодален транспорт.

Г-жа Василева благодари на г-жа Натова за интересната презентация и обърна внимание, че ДППИ подготвят интересни проекти за следващия програмен период, които са различни от финансираните до този момент. Г-жа Василева поясни, че по отношение на Port Community System идеята е била проектът да се реализира в настоящата програма, но в резултат на намаляване обхвата на Приоритетна ос 4 не е имало възможност да бъде финансиран в този програмен период. Очертава се през следващия програмен период, проектът да се изпълни по новата програма. Думата бе дадена на г-н Аурелио Сесилио (ЕК).

Г-н Сесилио (ЕК) изказа благодарности на Изпълнителната агенция „Проучване и поддръжане на р. Дунав“ и на ДП „Пристанищна инфраструктура“ за интересните презентации и поясни, че дори бюджетът да е по-малко в сравнение с железопътните проекти, пътния сектор или метрото, те са важни като допълващи транспортния сектор – за използване на вътрешния воден сектор и морските пристанища. Г-н Аурелио отбеляза, че трябва да се насърчава трансграничния и международния транспорт при използването на водни пътища. Г-н Сесилио

благодари на Управляващия орган и на бенефициентите за подготовката на мониторинговия комитет, както и за полезните и интересни презентации.

Г-жа Галина Василева благодари на г-н Сесилио за активното участие чрез осъществената онлайн връзка. Тя отправи похвала към ДП „Пристанищна инфраструктура“, че по отношение на текущите проекти няма проблеми при изпълнението им, в напреднал етап са и бенефициентът успява да ги приключи в срок.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

ИА „Морска администрация“

Г-жа Красияна Николаева (началник на отдел, ИАМА) представи статуса на проект „Разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОПТС“. Бюджетът на проекта е 13 млн. лв. със срок на приключване м. август 2023 г. Общата цел на проекта е разработване и внедряване на Интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в БМОПТС, която да допринесе за подобряване на безопасността и сигурността на транспорта в Черно море, както и за опазването на морската и крайбрежна среда. Системата ще служи за контрол и управление на информационни процеси и ресурси при бедствия и аварии в Морския спасително-координационен център (МСКЦ), отдел към Главна дирекция „Аварийно спасителна дейност“ на Изпълнителна агенция "Морска администрация".

Проектът представлява информационна и комуникационна система за управление и контрол в реално време. Включва отделни подсистеми – за събиране на първична информация, система за ръководене на операциите, за метеорологична информация, за местоположението, ГИС система, за обучение на персонала и др.

Основни дейности по проекта са: Бизнес анализи и изготвяне на системен проект на Интегрирана информационна система; разработване на специализиран софтуер; Доставка и монтаж на хардуерно оборудване; внедряване на специализирания

софтуер; въвеждане на системата в експлоатация; дейност по информация и публичност.

С внедряването на системата ще се подпомогне и повиши ефективността на действията на специалистите при борба с разливи и замърсявания, с което ще се подобри управлението на околната среда в областта на водния транспорт. Също така ще бъде подобрена безопасността на морския транспорт, чрез въвеждане на иновативни методи за наблюдение на морския трафик, възможност за превенция на потенциални инциденти и съкращаване на времето за реакция на различните институции.

Потребители на системата са: операторите на работните станции; капитани и екипаж на спасителни единици; дистанционни потребители (ИАМА, ДППИ, военноморски сили на РБ, ГД „Гранична полиция“, ИАРА).

Г-жа Николаева представи основните ползи от проекта като: работа с различен тип и формат данни, възможност за провеждане на до 3 операции едновременно, ще е съвместима с други операционни системи, ще има функции за обучения и тренировки и др. Физически системата ще бъде разположена в гр. Варна. На 19.05.2021 г. е сключен договор за строително-монтажни работи на кулата и престои неговото изпълнение. До края на м. май 2021 г. предстои стартиране на обществена поръчка за системата.

Г-жа Галина Василева попита кога се очаква да приключи проекта.

Г-жа Николаева уточни, че формулярът за кандидатстване е до м. август 2023 г. Възможно е да бъде поискано удължаване с два месеца за изпълнението на проекта.

Г-жа Василева поясни, че е добре искането за удължаване на срока да стане след провеждане на тръжната процедура за системата, за да е ясен графика за изпълнение. Тя уточни, че проектът е със сравнително малък бюджет, но е рисков, тъй като времето за неговото изпълнение се доближава до края на срока на допустимост по програмата.

ЗАКРИВАНЕ НА ЗАСЕДАНИЕТО

Нямаше допълнителни коментари или изказвания, с което заседанието бе закрито.

Взети решения от 20.05.2021 г.:

На заседанието не са гласувани решения от КН на ОПТТИ.

София, 14.07.2021 г.

**Председател на КН на ОПТТИ и
Ръководител на УО на ОПТТИ**

/Г. Василева/

Проверен от:

Н-к отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, д-я КПП /Н. Дечев/

Изготвен от: Момчил Марков – държавен експерт, дирекция КПП:

Борислав Петков – главен експерт, дирекция КПП:

Людмила Алексиева – главен експерт, дирекция КПП:

Миглена Белякова – главен експерт, дирекция КПП:

Мая Тодорова – старши експерт, дирекция КПП:

Станислав Чанчеров – старши експерт, дирекция КПП:

Величка Стаменова – главен сътрудник, дирекция КПП:

Женя Петкова – главен сътрудник, дирекция КПП:

Приложение: *Списък с участвалите на XV заседание на КН на ОПТТИ*

ЧЛЕНОВЕ И ЗАМЕСТНИЦИ НА КН НА ОПТТИ

1. инж. Галина Василева, председател на КН на ОПТТИ, МТИТС
2. Николай Дечев, началник на отдел, МТИТС
3. Димитър Савов, директор на дирекция, МТИТС
4. Цветан Владиков, държавен експерт, МС
5. Николай Нецов, държавен експерт, МС
6. Надежда Христова, главен експерт, МФ
7. Станислав Стефанов, главен експерт, МФ
8. Радостина Петрусенко, главен сътрудник, МРРБ
9. Силвана Маринчева, главен експерт, МТСП
10. Мария Стоянова, главен експерт, МЗХГ
11. Елена Алексиева, главен експерт, УО на ПМРД, МЗХГ
12. Добромир Добрев, кмет на община Горна Оряховица и представител на НСОРБ

13. Стефан Чайков, представител на АИКБ
14. Миряна Калчева, представител на БТПП
15. Койчо Русев, представител на ССИ
16. Димитър Димитров, представител на ССИ
17. Зоринчо Йорданов, представител на КТ „Подкрепа“
18. Павел Савов, БАРИС
19. Илия Гътовски, Сдружение „Организация за научно-практическо развитие на студентите“
20. Георги Георгиев, БАИТС
21. Илиана Филипова, БАРДА

НАБЛЮДАТЕЛИ С ПРАВО НА СЪВЕЩАТЕЛЕН ГЛАС

22. Нели Андреева, заместник-министър, МТТИС
23. Тодор Анастасов, заместник министър, МРРБ
24. Аурелио Сесилио, ЕК (онлайн)
25. Йо Коваретс, ЕК (онлайн)
26. Асен Антонов, ДЖАСПЪРС
27. Денис Якубик, ДЖАСПЪРС
28. Корнелия Маринова, кмет на община Ловеч и представител на РСР на СЗР
29. Антоанета Стоименова, представител на КНСБ
30. Румен Кишев, БАН
31. Иванка Сукалинска, НФ, МФ
32. Десислава Алексиева, НФ, МФ
33. Магдалена Николова, държавен експерт, АОП
34. Теодор Генов, МК
35. Милена Балтова, ДФЗ

БЕНЕФИЦИЕНТИ ПО ПРОЕКТИТЕ

36. Христо Алексиев, председател на УС, НКЖИ
37. Красимир Папукчийски, генерален директор, НКЖИ
38. Васил Станев, ръководител на отдел, НКЖИ
39. Иван Досев, член на УС, АПИ
40. Златка Петева, директор, АПИ
41. Стоян Братоев, изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД
42. Тодор Тодоров, „Метрополитен“ ЕАД
43. Анна Натова, директор, ДППИ
44. Васил Хаджиев, ДППИ
45. Красияна Николаева, началник на отдел ИАМА
46. Радостина Димитрова, ИАМА
47. Павлин Цонев, изпълнителен директор, АППД
48. Божидар Янков, директор, АППД

МТИТС

49. Мартин Георгиев, началник на отдел
50. Майя Стоилова, началник на отдел
51. Силвия Кузманова, началник на отдел
52. Илияна Денева, държавен експерт
53. Станислав Гоцов, главен експерт
54. Борислав Петков, главен експерт
55. Людмила Алексиева, главен експерт

56. Мая Тодорова, старши експерт
57. Женя Петкова, главен сътрудник
58. Момчил Марков, държавен експерт
59. Десислава Терзийска, главен експерт
60. Костадин Вардев, главен експерт

ДРУГИ УЧАСТНИЦИ

61. Кристина Цветанска – оценител (ДЗЗД „Европейски оценки“)
62. Ралица Ганева – оценител (ДЗЗД „Европейски оценки“)
63. Теодора Павлова – оценител (ДЗЗД „Европейски оценки“)