



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ  
ЕВРОПЕЙСКИ ФОНД  
ЗА РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ  
КОХЕЗИОНЕН ФОНД



---

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

### КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

#### V ЗАСЕДАНИЕ

17 май 2016 г., резиденция „Бояна“, гр. София

#### Участници с право на глас

##### **Титулярни членове на КН на ОПТИ**

1. Г-жа Галина Василева – директор на дирекция „Координация на програми и проекти”, МТИТС
2. Г-н Станислав Дечев – Представител на РСР в Южен централен район и областен управител на област Хасково
3. Г-н Николай Сираков - областен управител на област Габрово, представител на СЦР
4. Г-жа Детелина Николова – областен управител на област Добрич, представител на СИР
5. Г-жа Андриана Георгиева – АИКБ
6. Г-жа Миряна Калчева – БТП
7. Г-жа Екатерина Йорданова - КНСБ
8. Г-н Иван Димитров - *екология* – „Коалиция за устойчиво развитие“
9. Г-н Илия Гътовски – *образование* – „Организация за научно практическо развитие на студентите“
10. Г-н Румен Михайлов – *транспорт* – „Българска асоциация интелигентни транспортни системи“
11. Г-жа Илиана Филипова – представител на Сдружение „Българска асоциация на агенции за регионално развитие и бизнес центрове“ и Сдружение „Български хелзинкски комитет“

##### **Упълномощени заместници**

12. Г-н Мартин Георгиев – началник на отдел „Програмиране“, дирекция „Координация на програми и проекти“
13. Г-жа Марина Агаларева – началник на отдел „Устойчиво развитие на транспортната система“, дирекция „Национална транспортна политика“
14. Г-жа Екатерина Алексиева – държавен експерт, отдел „Наблюдение и анализ“, дирекция „Централно координационно звено“
15. Г-н Цветан Владиков – държавен експерт, дирекция КВЕС, Министерски съвет
16. Г-н Николай Нецов – държавен експерт, дирекция ИСП, Министерски съвет
17. Г-жа Мария Веселинова- началник на отдел „Публично финансиране на реалния сектор и държавни помощи в чувствителни отрасли“, дирекция „Държавни помощи и реален сектор“

18. Г-жа Ирен Русинова-Димитрова – началник на отдел „ Бюджет на ЕС“ , дирекция „ Икономическа и финасова политика“
19. Г-н Станислав Стефанов – главен експерт, МФ
20. Г-жа Радостина Петрусенко – главен сътрудник по УЕПП, МРРБ
21. Г-н Мустафа Чаушов – главен експерт, МИ
22. Г-жа Емел Халил - старши експерт, дирекция РСР, МЗХ
23. Г-жа Мадлена Топалова – старши експерт, дирекция СФР, ИАРА
24. Г-жа Янка Атанасова - старши експерт, НСИ
25. Г-н Тодор Петков – представител на РСР в Югозападен район и кмет на на район Витоша
26. Г-н Михо Михов – Селскостопанска академия
27. Г-н Георги Милошев – *транспорт* – „Българска федерация за пътнически транспорт“
28. Г-н Вълко Станев – БХК

#### **Участници с право на съвещателен глас**

29. Г-н Владислав Пишкорц - ГД „Регионална и урбанистична политика”, ЕК
30. Г-н Страхил Христов - ГД „Регионална и урбанистична политика”, ЕК
31. Г-н Александър Александров – ДЖАСПЪРС
32. Г-н Денис Якубик – ДЖАСПЪРС
33. Г-н Стив Ричърдс – ЕИБ
34. Г-жа Нина Кирилова – държавен одитор, ИА ОСЕС, МФ
35. Г-жа Мануела Милошева – директор на дирекция НФ, МФ
36. Г-жа Весела Петрова – началник на отдел НФ, МФ
37. Г-жа Тонка Милева – държавен експерт МК

#### **Наблюдатели**

38. Г-жа Мила Николова – КНСБ
39. Г-жа Йоанна Цонкова - КНСБ
40. Г-жа Иванка Кесякова – Сметна палата
41. Г-н Николай Драганов - Сметна палата
42. Г-жа Петя Николова - Сметна палата
43. Г-жа Румяна Йорданова - Сметна палата
44. Г-н Иван Божинов – пълномощник на Койчо Русев

#### **Представители на бенефициентите по ОПТТИ**

45. Г-н Милчо Ламбрев – генерален директор, ДП НКЖИ
46. Г-н Христо Алексиев – зам. генерален директор, ДП НКЖИ
47. Г-жа Мария Чакърва – директор, ДП НКЖИ
48. Г-н Нисим Примо – ръководител отдел, ДП НКЖИ
49. Г-н Иво Янакиев – ръководител отдел, ДП НКЖИ
50. Г-н Димитър Димитров – ръководител отдел, ДП НКЖИ
51. Г-н Тончо Караджов – ръководител ЗИУП, ДП НКЖИ
52. Г-н Ивайло Дженов - ръководител ЗИУП
53. Г-н Красимир Папукчийски - ръководител ЗИУП
54. Г-н Иван Бакалки – ръководител ЗИУП, ДП НКЖИ
55. Г-н Лазар Лазаров – Председател на УС на АПИ
56. Г-жа Николина Чапанова – и.д директор на дирекция, АПИ
57. Г-жа Христаллина Бакърджиева – началник отдел, АПИ
58. Г-н Иван Досев – началник на отдел, АПИ
59. Г-жа Ивета Колева – главен експерт, АПИ
60. Г-жа Калина Йорданова – главен експерт, АПИ
61. Г-н Стоян Братоев – изпълнителен директор, „Метрополитен“ ЕАД

62. Г-н Григор Григоров – ръководител отдел, „Метрополитен“ ЕАД
63. Г-н Цветелин Миланов – експерт, „Метрополитен“ ЕАД
64. Г-н Ангел Джоргов – зам.началник, „Метрополитен“ ЕАД
65. Г-н Васил Хаджиев – експерт, ДППИ
66. Г-н Божидар Янков – директор на дирекция, ИАПД – Русе
67. Г-жа Мария Купенова – старши специалист, ИАПД – Русе
68. Г-н Михаил Божерянов – главен експерт, ГВА
69. Г-н Христо Стоев - главен експерт, ГВА
70. Г-жа Цвета Тинчева – началник на отдел, ИАМА
71. Г-жа Сирма Станева – главен експерт, ИАМА
72. Г-жа Силвия Диянова – главен експерт, ИАМА

**Представители от Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията**

73. Г-н Николай Дечев – началник отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
74. Г-жа Десислава Николова – държавен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
75. Г-н Момчил Марков - главен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
76. Г-жа Стелиана Караиванова – главен експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
77. Г-жа Мая Тодорова – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
78. Г-н Васил Станев – старши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
79. Г-жа Ангелина Виденова – старши сътрудник, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
80. Г-жа Людмила Грънчарова – младши експерт, отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, дирекция КПП
81. Г-н Валентин Игнатов – държавен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
82. Г-жа Нели Андреева – главен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
83. Г-жа Паулина Павлова - главен експерт, отдел „Програмиране”, дирекция КПП
84. Г-жа Майя Стоилова – началник отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
85. Г-жа Димитрина Прокопиева – старши експерт отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
86. Г-жа Мирослава Шопова – младши експерт отдел „Предварителен контрол”, дирекция КПП
87. Г-жа Силвия Кузманова – държавен експерт, отдел „Финансово управление”, дирекция КПП
88. Г-жа Нина Беленска – началник отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
89. Г-жа Илиана Денева - държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
90. Г-жа Галя Стателова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
91. Г-жа Албена Жекова – държавен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
92. Г-жа Росица Япракова – главен експерт, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП
93. Г-жа Настя Маргаритова – главен сътрудник, отдел „Изпълнение и координация”, дирекция КПП

94. Г-н Ясен Марков – началник на отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, дирекция КПП
95. Г-н Иван Станоев – главен сътрудник отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, дирекция КПП
96. Г-жа Мария Велкова – главен експерт отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, дирекция КПП
97. Г-жа Галя Хинделова - главен експерт отдел „Управление на риска, превенция и администриране на нередности“, дирекция КПП
98. Г-жа Нели Бенева - държавен експерт, отдел „ Финансово управление“. дирекция КПП
99. Г-жа Петя Иванова - държавен експерт, отдел „ Финансово управление“, дирекция КПП
100. Г-жа Десислава Терзийска – младши експерт, дирекция ВОП, МТИТС

### **Откриване на заседанието**

**г-жа Галина Василева** (заместник-ръководител на Управляващия орган и директор на дирекция „Координация на програми и проекти“, МТИТС) откри петото заседание на Комитета за наблюдението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. и приветства всички присъстващи. Започна с обобщаване на целия програмен период 2007 – 2013 г., като отбеляза постигнатите резултати и поясни, че програмата е изпълнила до голяма степен заложените цели.

Тя изрази своето неудовлетворение от не усвояването на целия финансов ресурс на програмата. Г-жа Василева, поясни, че НКЖИ трябва да приключи оставащата работа по незавършените проекти. Тя зави, че бенефициента НКЖИ ще информира за дейностите по-късно по време на заседанието. Останалите бенефициенти, които са завършили всички проекти, трябва да са основната движеща сила при работата по новата оперативна програма. През 2016 г. основната задача на Управляващия орган е да провери всички разходи по проекти, да се верифицират всички разходи по всички незатворени проекти и да се затвори оперативната програма, като процеса по затварянето ще продължи най-вероятно до месец март 2017 година. Нейното желание е работата по затварянето на оперативна програма „Транспорт“ да върви успоредно с дейностите по новата оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г. След откриването г-жа Василева премина към първа точка от дневния ред, като преди това отправи запитване към всички участници дали имат предложение за включване на нова точка в дневния ред. Не бяха отправени предложения и заседанието продължи с точка първа от Дневния ред, Статус на изпълнението на ОПТ 2007-2013 г.

### **Статус на изпълнението на ОП „Транспорт“**

**Г-жа Василева** започна с уточнението, че за разлика от установената практика от предходните заседания на провеждащото се заседание ще докладва финансовото изпълнение на програмата в края на презентацията. Тя обърна внимание, че окончателната стойност на усвоените средства ще бъде известна в края на 2016 г. с представянето на окончателния доклад по сертификация към Сертифициращия орган (СО – дирекция „Национален фонд“ към Министерство на финансите). Очакват се малки корекции на сумите към този момент, като те се дължат на задържани разходи от страна на Управляващия орган на Оперативна програма „Транспорт“ (УО на ОПТ). **Г-жа Василева** поясни, че на бенефициентите е дадена възможност да представят доказателства в подкрепа на извършените разходи.

**Г-жа Василева** започна представянето на резултатите, като заяви, че ОПТ финансира 118 проекта, от които 25 инвестиционни (от тях 11 са „големи“). Тя изброи незавършените 5 инвестиционни обекта:

- „Обход на гр. Габрово”
- „Реконструкция на ж.п. линията Първомай – Свиленград”
- „Рехабилитация на участъци от ж.п. линията Пловдив – Бургас”
- „Модернизация на ж.п. у-к Септември - Пловдив”
- Изграждане на интермодален терминал (ИМТ) Пловдив

и допълни, че се очаква проектите с бенефициент Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) да бъдат приключени до края на 2016 г. **Г-жа Василева** подчерта, че всички проекти на бенефициентите “Метрополитен” АД, Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) и Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“ (ИАППД) са завършени успешно и това е добра индикация и за програмен период 2014-2020 г.

**Г-жа Василева** изказа благодарност за доброто сътрудничество с международните финансови институции (МФИ) по решаването на стратегически въпроси и специфични казуси при управлението на програмата. Всички проекти за предоставяне на технически помощи от Европейска инвестиционна банка (ЕИБ) и Световна Банка са приключени и одобрени. Тя отбеляза и помощта от инициативата ДЖАСПЪРС по отношение на подготовката и защитата на проектите, както и ползите от консултациите им по стратегически въпроси за сектора.

**Г-жа Василева** продължи с информацията относно настъпилите промени с бенефициента Национална компания „Стратегически и инфраструктурни проекти“ (НКСИП). Дейността на компанията е прекратена с изменение на Закона за пътищата в сила от 15.04.2016 г. и всички права и задължения преминават към АПИ. Тя допълни, че като бенефициент на оперативната програма НКСИП е изпълнил качествено и в срок 4 проекта. След това **г-жа Василева** поясни, че тази промяна в закона е наложила УО на ОПТТИ да подготви споразумение за прехвърляне на проектите от НКСИП към АПИ. Предстои да бъдат изготвени и анекси на вече подписаните договори.

**Г-жа Василева** продължи презентацията с докладване на дейностите по приключване на ОПТ 2007-2013 г. Като най-важна стъпка за намаляване риска от загуба на средства и максимално усвояване на наличния финансов ресурс тя определи третото изменение на програмата, одобрено от ЕК на 15.12.2015 г. и включващо:

1. Увеличение на процента на съфинансиране на КФ - 85%/15% и промяна на решенията на ЕК за одобрение на „голям проект“ в приоритетна ос 1 и приоритетна ос 2 на програмата - за 3 жп проекта, 5 пътни и 1 за метрото в София.
2. Предложения за фазиране/намаляване обхвата на „големи“ проекти – изграждане на Лот 1 „Западна дъга на Софийски околовръстен път“, част от дейностите по изграждане на ж.п. линията „Септември - Пловдив“ и част от дейностите по изграждане на ж.п. линията „Пловдив – Бургас“.
3. Прехвърляне на 10 млн. евро (европейско и национално съ-финансиране) от приоритетна ос 5 “Техническа помощ” в приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари” за изпълнение на проекта за разширение на Линия 2 на метрото от МС „Джеймс Баучер“ до МС „Витоша”- т.н. обратно фазиране (по-ранно започване на проекти от 2014-2020 г.)

**Г-жа Василева** отбеляза, че третото изменение е наложило препрограмиране на двете оперативни програми (за 2007-2013 и 2014-2020 г.) и допълни, че необходимата промяната в решенията на Европейската комисия (ЕК) за одобрение на големите проекти вече е факт. В тази връзка тя изказа благодарност към представителите на ЕК за ползотворната взаимна работа. Бързите и адекватни действия от страна на комисията по отношение на фазирането на големите проекти е позволило на УО да подготви договорите за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ (ДФП) по ОПТТИ и да осигури необходимия финансов ресурс за приключване на строителните дейности, които вече са в ход до края на 2016 г. След това **г-жа Василева** напомни, че за относително доброто изпълнение на програмата съществена роля имат както добрите експертни и управленчески решения така и предходните две изменения, които са включвали

добавяне на нови проекти в етап на подготовка или строителство, наддоговаряне (добавяне на допълнителни проекти, над бюджета на програмата), добавяне на нови бенефициенти, както и прехвърляне на бюджет между приоритетните оси.

**Г-жа Василева** продължи с представяне и на останалите дейности по приключване на програмен период 2007-2013 г. като ги изброи:

- Бенефициентът АПИ е подал формуляри за кандидатстване (ФК) за предоставяне на БФП за два “ретроспективни” проекта на обща стойност 20 млн. евро. Проектите са усвоили освободения от наложени финансови корекции финансов ресурс.
- Използване на механизма за предоставяне на безлихвен заем ДДСб за осигуряване на обема плащания в края на програмния период. Благодарение на възможностите на механизма и на бързата подкрепа от страна на дирекция „Национален фонд“ към Министерство на финансите и на УО, бенефициентите са успели да си осигурят необходимата ликвидност за приключване на интензивните плащанията до края на 2015 г.
- С Постановление № 271/ 6.10.2015 г. и Постановление № 62/ 25.03.2016 г. на МС бе предоставена временна безлихвена финансова помощ на НКЖИ на обща стойност 318 000 000 лв. Една част от средствата вече са разходвани. С тях са извършени плащания до края 2015 г. Останалите средства ще се използват за завършване на проектите до края на 2016 г.
- Установяване на график за ангажиментите на бенефициентите и УО (*вносяне в УО на окончателни доклади и окончателни искания за плащане за незавършените проекти; верификация на разходите; проверки на място; обработка на нередности; затваряне на констатации от одитни и контролни органи; осчетоводяване и приспадане на засегнатите разходи; анексиране на ДБФП и др.*).
- Повторната проверка на УО на договори по обществени поръчки. Проверката е обхванала всички бенефициенти (64 бр. на НКЖИ; 12 бр. на Метрополитен; 63 бр. на АПИ; 13 бр. на ДППИ; 2бр. на АППД; 17 бр. на НКСИП) и е довела до налагане на финансови корекции.
- Заведени сигнали за нередности - 259 бр.; Обработени и регистрирани нередности – 69 бр.; обща стойност на договорите, по които има нередности – 480 млн. евро.; обща стойност на нередностите - 16,5 млн. евро. (3,5 %)

**Г-жа Василева** отбеляза, че в резултат на одит на ЕК и на работата по приключване на програмата са се наложили структурни промени в УО, както и промени в системите за управление и контрол. В рамките на УО е създаден нов отдел за управление на риска, превенция и администриране на нередности. Тя добави, че с измененията в новия закон за обществени поръчки системите ще бъдат актуализирани допълнително.

**Г-жа Василева** продължи с информация за постигнатите резултати по приключването на програмата. УО е изпратил на СО два доклада по сертификация с платените от бенефициентите до 31.12.2015 г. разходи. Първият доклад е междинен и включва разходи верифицирани към 29.02.2016 (*106 млн. евро само КФ и ЕФРР*). **Г-жа Василева** уточни, че междинният доклад по сертификация не е задължителен и е изготвен по преценка на УО на ОПТ с цел да бъдат възстановени средства на по-ранен етап. Тя допълни, че докладът е изпратен от СО до ЕК на 18.04.2016 г., но към този момент не е разгледан от Комисията. Финалният междинен доклад по сертификация (ФМДС) и Декларация за допустимите разходи (ДДР) включват разходи, верифицирани към 28.04.2016 г. (*189 млн. евро – 161,4 млн. евро по КФ и 27,5 млн. евро по ЕФРР*). Докладът е задължителен и в него УО не е включил задържаните разходи, за които стана въпрос в началото на презентацията. **Г-жа Василева** обърна внимание, че заедно с ФДС УО е представил списък на “нефункционаращите” проекти, за които съществува риск да не бъдат завършени до края на 2016 г., а именно: „Обход на гр. Габрово и „Модернизация на жп участъка Септември

– Пловдив”. Тя уточни, че окончателния доклад по сертификация и Декларация за допустимите разходи с окончателния размер на верифицираните от УО разходи трябва да бъде изготвен от УО и изпратен до СО в срок до 30.11.2016 г.

След това **г-жа Василева** представи и основните рискове, които стоят пред приключването на програмата. Като първи риск тя посочи липсата на достатъчен административен капацитет, в т.ч. липса на практически опит на национално ниво, а като втори определи съвпадането на процеса по приключване на програмен период 2007-2013 г. и верификация/сертификация през програмен период 2014-2020 г.

**Г-жа Василева** продължи презентацията с графика, отразяваща финансовото изпълнение на ОПТ в млн. евро, като обърна внимание, че информацията е актуална към 28.04.2016 г. Тя поясни, че лявата част на графиката отразява общия бюджет на програмата, намален след промяната на % на съфинансиране на КФ и общия размер на изплатените средства. След това **г-жа Василева** подчерта, че изплатените средства са по-малко, защото процесът на разплащане по програмата не е приключил. Дясната страна на графиката представя финансирането от ЕС, което остава непроменено – 1 624 478 623 евро, разпределени по фондове, както следва: КФ 1 255 669 892 и ЕФРР 368 809 731 евро. Верифицираните средства, включени в доклада по сертификация възлизат на общо 1 591 827 236 евро, или 97%. От тях по КФ са верифицирани 1 245 753 194 евро или 99% и по ЕФРР 346 074 042 евро или 94%. **Г-жа Василева** обобщи, че благодарение на предприетите действия и положените усилия рискът от загуба на средства е сведен до минимум. Максимален процент на усвояване няма да достигнат верифицираните средства по ЕФРР, поради липсата на наддоговаряне по фонда, както и на наложените финансови корекции и незавършените проекти. По отношение на сертифицираните средства **г-жа Василева** докладва, че те са достигнали тавана от 95%. Съгласно чл. 79 от регламент 1083/2006 ЕК няма да възстановява повече средства по програмата след тези, включени в последния изпратен сертификат. Тя поясни, че % е толкова висок, тъй като включва и изплатените авансови средства. В заключение **г-жа Василева** заяви, че няма да прави оценка на постигнатите финансови резултати, но изрази разочарованието си, че очакванията да се достигне усвояване от 100%, както и да се осигури резерв от 10% по всяка ос, не са се оправдали.

**Г-жа Василева** представи и проектите в изпълнение след 2015 г. Тя уточни, че няма да навлиза в детайли, защото очаква бенефициентите по програмата да разкажат подробно какъв е статуса на проектите, както и кога и с какви средства ще бъдат завършени. В заключение тя обобщи, че предвид заложените срокове, проектите да приключат до края на 2016 г., те си остават рискови за програмата.

След края на презентацията **г-жа Галина Василева** даде думата за въпроси и коментари по представената информация относно статуса на ОПТ.

**Г-жа Андриана Георгиева** (представител на Асоциация на индустриалния капитал в България - АИКБ), пожела да бъде пояснено на кого са наложени финансови корекции и има ли възможност КН да бъде по-бдителен и полезен в тази посока.

**Г-жа Василева** уточни, че финансови корекции се налагат само от УО и всички жалби от страна на бенефициентите са само срещу УО. Те са резултат от извършени проверки и констатации от страна на УО и на отправени препоръки от други контролни органи. Наложените към него момент финансови корекции са свързани основно с нарушения в проведените обществени поръчки. Тя подчерта, че и бенефициентите и УО имат ясна представа за изисквания в тръжната документация, които контролните органи категорично не одобряват. Те са основно свързани с осчетоване на потенциални оференти и нарушаване на конкуренцията. В допълнение **г-жа Василева** изрази мнение, че прилаганата методика за налагане на финансови корекции не е съобразена с големи инфраструктурни проекти, като проектите, финансирани по ОПТ. Тя поясни, че дори минималната корекция от 5%, наложена за формално нарушение при строителен договор обикновено възлиза на стойност от около 7-8 милиона т. е стойността е несъразмерно висока спрямо нарушението.

**Г-жа Майя Стоилова** (началник на отдел „Контрол по обществени поръчки“ към УО) допълни, че всяка година Одитният орган (ИА „Одит на средствата от Европейския съюз“ – ОСЕС) прави анализ на най-често допусканите грешки в областта обществени поръчки. Резултатите от тези анализи се изпращат до УО и се качват на страницата на ОСЕС и могат да бъдат полезен инструмент.

### Годишен доклад за изпълнение на ОПТ за 2015 г.

**Г-жа Василева** премина към следващата точка от дневния ред относно представянето на Годишния доклад за изпълнение на ОПТ за 2015 г.

**Г-жа Василева** напомни на участниците, че традиционно на летните заседания на Комитета за наблюдение се обсъжда и приема годишния доклад за изпълнение на програмата за предходната година, като УО има задължението да изготви и изпрати в ЕК до 30 юни всяка година годишния доклад за изпълнение. Тя информира, че стандартно той съдържа информация за физическия и финансов напредък, както на ниво програма, така и за отделните по-големи проекти. Други задължителни елементи на доклада са предприетите мерки за мониторинг, допълняемост с други инструменти на ЕС, основните проблеми, изпълнените мерки за информация и публичност.

**Г-жа Василева** информира, че няма да представя детайлно отделните части на доклада, тъй като той е бил предварително разпространен. Тя подчерта само, че в резултат от изпълнението на програмата към края на 2015 г. са рехабилитирани 312 км ж.п. линии, изградени са 308 км нови пътища и са рехабилитирани 19 км пътища. В експлоатация са 20,7 км метро линии и 20 нови метро станции. През 2015 г. по изградените метроучастъци са извършени над 38 268 588 млн. пътувания.

**Г-жа Василева** докладва, че по проекта на Годишния доклад за 2015 г. са получени коментари от страна на дирекция „Държавни помощи и реален сектор“ в Министерство на финансите. Изготвена е и сравнителна таблица с коментарите и степента на тяхното отразяване, приложена към документите. Коментарите на НФ са свързани с режима на държавни помощи за финансираните по програмата проекти по повод на промените в Закона за движението по пътищата във връзка с въвеждането на смесена система за заплащане на такса за изминато разстояние – ТОЛ такса за тежкотоварни моторни превозни средства и електронна винетка за леки моторни превозни средства. За целта следва да бъде изготвен анализ по държавни помощи, като препоръката е да бъде използвана формата за ранен контакт. Забележката се отнася и за бъдещите проекти, които ще се финансират от ОПТТИ.

Другите коментари са отправени по повод на представените финансови данни по отношение а предоставената безвъзмездна финансова помощ и стойността на верифицираните средства. **Г-жа Василева** заяви, че част от грешките са технически, а останалите разминавания се дължат на въведени финансови корекции по проекти след 20.01.2016 г, но оказващи влияние в размера на БФП. Тя подчерта, че посочените стойности в доклада, кореспондират с тези в отчета за м. декември 2015 в системата LOTRAR.

Сертифициращия орган прие така направените коментари, след което **г-жа Василева** даде думата за допълнителни въпроси и коментари по годишния доклад.

**Г-н Пишкорц** направи уточнение по отношение на третото изменение на Оперативна програма „Транспорт“ и по-конкретно предложенията, свързани с големите проекти. Той обърна внимание, че единственият проект, който се фазира е Лот 1 „Западна дъга на Софийски околновръстен път“. При железопътните проекти предложението засяга намаляване на обхвата.

**Г-жа Василева** потвърди и се извини за възникналото недоразумение в хода на презентацията. Тя отбеляза, че дейностите, които се прехвърлени при Септември-Пловдив са свързани със строителството на 4-те пътни надлеза. При Пловдив-Бургас се прехвърлят дейностите по изграждане на 3-те подстанции и проектирането на ж.п. възел Бургас. **Г-жа Василева** припомни,



че промените в обхвата на проектите са наложени заради риска те да не могат да бъдат приключени в срока на програмния период – м. март 2017 г. По този начин се осигуряват средства за финансирането им.

### **Приемане на Годишния доклад за изпълнението на ОПТ за 2015 г.**

**Решение 1 на КН:** Комитетът за наблюдение прие единодушно Годишния доклад за изпълнението на ОПТ за 2015 г. и даде мандат на УО да отразява евентуални бъдещи коментари от страна на ЕК до окончателното му одобрение.

### **Представяне на информация за незавършени проекти, финансирани по ОПТ с бенефициент НКЖИ**

**Г-н Христо Алексиев** представи проектите, които още се изпълняват по ОПТ, като уточни, че ще се спре на кратко. Накрая на презентацията ще представи един кратък филм в рамките на 10 мин.

На първия слайд на презентацията са представени всички инвестиционни проекти, които НКЖИ изпълнява както по ОПТ, така и по ОПТТИ и механизма за свързана Европа.

**Г-н Алексиев** започна с представяне на статуса на проектите:

1. *Проект „Модернизация на железопътен участък „Септември-Пловдив” - част от Транс-европейската железопътна мрежа”*. Физическият напредък е 81%, като има отсечки, които са приключили и са на етап акт 15:

- **Позиция 1** – физическият напредък е 80%. Това е двойна железопътна линия. Единия път е вече изграден това е участъкът от гара Септември до гара Пазарджик. Втория път – всички земни работи са приключили и се полага железен път. Изпълнението върви в срок. Прогнозата за приключване на НКЖИ по позиция 1 е м. септември 2016 г. (акт 15) и най-късно м. октомври акт 16, а на изпълнителя е м. юли 2016 г. **Г-н Алексиев** разясни, че тази разлика идва от факта, че НКЖИ са заложили и възникване на технически рискове, както и факта, че се работи непрекъснато по време на прозорци и прекъсвания.
- **Позиция 2** – участък от Пазарджик до гара Стамболийски. Един от изпълнителите е обявен в несъстоятелност (испанския партньор). В следствие на което има забава в изпълнението на строително-монтажните работи. Дейностите по проекта са поети главно от българска страна. На обекта има сериозна мобилизация (над 200 работника) и е ускорено изпълнението на СМР. Рискова дейност е приключването на гара Стамболийски. Датата за приключване, която дава изпълнителя е м. август - м. септември 2016 г., а датата която дава НКЖИ е м. октомври 2016 г. за акт 15 и м. ноември за акт 16.

**Г-н Алексиев** показва снимки от новоизградените участъци Септември – Пловдив.

- **Позиция 3** – има подписан акт 15 и се подготвят документи за акт 16. Това е участъкът от Стамболийски до Пловдив.
- **Договор за изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация** – също върви в график. Този договор се съобразява с договорите на изпълнителите по железен път. Критичния участък в този договор е отново гара Стамболийски. Има изготвен интерфейсен график между двамата изпълнители. Срокът за приключване на този договор е м. ноември 2016 г.

**Г-н Алексиев** уточни, че по този проект е достигната скорост на движение 226 км./ч.

2. *Проект „Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив – Свиленград по коридори IV и IX, Фаза 2: участък Първомай-Свиленград”* – физическия

напредък е 95%, като много голяма част от отсечките са въведени в експлоатация с акт 16. Статуса на проекта по Позиции:

- **Позиция 1** – към момента има подписан акт 16 за гара Димитровград и междугарието от Симеоновград до Димитровград, като този акт 16 включва всички гари и съоръжения необходими за функционирането на жп линията. По тази позиция има изградени мостове и съоръжения с обща дължина над 800 м., 3 броя маршрутни компютърни централизации, 3 броя пътни надлези, 2 пасарелки и 2 броя пешеходни подлези. Изпълнението е 92% единствено, което към момента не е приключило и не е въведено в експлоатация това е гара Симеоновград. От НКЖИ са имали проблеми в този участък при отчужденията и археологическите проучвания. Приключили са всички земни работи, както и тръбоканална мрежа, до голяма степен са приключили и работи по железен път. Извършват се довършителни работи по железен път и контактна мрежа. Във връзка с възникналите проблеми по този участък се е изработила специална програма върху участък на Симеоновград. Програмата се изпълнява и се очаква края на м. септември 2016 г. да бъдат приключени всички работи по гара Симеоновград, а акт 16 да бъде издаден през м. октомври 2016 г. Има пълна мобилизация на изпълнителя и пълната подкрепа от страна на НКЖИ и от надзора.

**Г-н Алексиев** уточни, че ако няма някакъв форсмажорен проблем до края на 2016 г., този проект ще бъде приключен и въведен в експлоатация.

- **Позиция 2** „Харманли-Свиленград“ работата е приключила и е подписан акт 16 през м. май 2016 г. Изградени са 8 броя мостове с обща дължина 423 м. Тази отсечка е била тествана и от премиера на Р България, като влакът е развил скорост от 205 км/ч. В рамките на проекта е реализирана и новата товарна гара в Свиленград. Тя е с 13 коловоза и е изградена по всички европейски стандарти и изискванията на Шенгенската зона, което позволява добра и бърза обработка на товарите.
- **Позиция 3** е свързана с изграждането на две нови тягови подстанции и модернизация на една съществуваща. Всички СМР са изпълнени и приключили. През м. юни 2016 г. от НКЖИ планират да въведат всички тягови подстанции, с едно малко изключение без резервното захранване на гара Симеоновград. За всички тягови подстанции е осигурено захранване, но е необходимо да бъде изградено резервно такова. Има проблем с получаването на сервитутни права за преминаване на високоволтовите линии, които трябва да захранят тяговата подстанция в Симеоновград. Това, че няма да бъде осигурено резервно захранване не води до нефункционалност на подстанцията. Това е едно допълнително изискване, което трябва да се изпълни. Изпълнението е на 92%.
- **Договор за изграждане на системи за сигнализация и телекомуникация** – до голяма степен системи са изградени. Единственото, което е критично е изпълнението при гара Симеоновград. Преди полагането на железния път и контактна мрежа при гара Симеоновград не може да се продължи с изпълнението на договора за системи за сигнализация и телекомуникация. Заедно с изпълнителите и надзора е изготвен общ интерфейсен график между изпълнителя по железен път и земни работи и изпълнителя на системи за сигнализация и телекомуникация с оглед на това системите да приключат до края на 2016 г. Т.е. няма да се чака цялостно приключване на гарата, а има ясен график кое кога трябва да бъде готово за да могат да започнат изпълнителите на системи за сигнализация и телекомуникация. Към м. ноември 2016 г. се очаква и приключване на договора за системи за сигнализация и телекомуникация.

**Г-н Алексиев** обобщава, че всичко върви по график и няма рискови фактори, които да попречат да завършат проекта до края на 2016 г.

3. *Проект „Рехабилитация на железопътна инфраструктура в участъци от железопътната линия Пловдив-Бургас“* – физическият напредък е 95 %, като голяма част от отсечките са въведени в експлоатация:

- **Позиция 1** – приключил и въведен в експлоатация. Скоростта по книжка и разписание е 160 км/ч. Изпълнителят е санкциониран поради забава. Има съдебни обжалвания поради това, че е била наложена неустойка.
- **Позиция 2** – Физическия напредък е 99%. Всички СМР са приключили. С акт 15 са въведени междугарията и гарите между Стара Загора и Хан Аспарухово, както и от Нова Загора до Коньово включително и всички гари. Очаква се м. юни 2016 г. подписване на акт 16.

**Г-н Алексиев** уточни, че също така готвят и акт 15 за всички други участъци. В началото на 2016 г. част от контактната мрежа е била открадната, което е довело до забава, тъй като изпълнителят е трябвало да възстанови открадната контактна мрежа. Даден е срок за приключване през м. август 2016 г., поради забава в рехабилитация на системите на осигурителната техника на гара Ямбол. Изпълнителят е имал проблем с доставките. Към момента този проблем е решен. Очаква се м. юли 2016 г. да приключат с осигурителната инсталация.

- **Позиция 3** – Почти всички работи са приключили. Остават дейности по коловозното развитие на две гари - Долно Езерово и Карнобат, както и приключване на дейности по контактна мрежа. Очаква се през м. септември 2016 г. изпълнителят да претърпи иск за неустойка, защото няма да приключи в срок.

**Г-н Алексиев** поясни, че за целия проект Пловдив – Бургас крайния срок за приключване на всички дейности е м. септември 2016 г.

**Г-н Алексиев** продължи с уточнението, че по този проект е трябвало да има 5 броя тягови подстанции, но обхвата е бил намален с 3 броя (Бургас, Карнобат и Ямбол). Те са подадени за финансиране по новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Към момента има одобрен Формуляр за кандидатстване. По отношение на другите две тягови подстанции, изпълнявани по ОПТ, Стара Загора и Нова Загора, напредъкът е 85% и през м. септември 2016 г. се очаква подписване на акт 16.

**Г-н Алексиев** показва снимки от новоизградените тягови подстанции.

4. *Проект „Изграждане на интермодален терминал в Южен централен район на планиране в България - Пловдив”* – физическия напредък е над 70%. До голяма степен земните работи са завършени. Работи се по сгради и изграждане на железен път. Предвижда се м. август 2016 г. строителните работи да приключат.

**Г-н Алексиев** показва снимки от изграждането на терминала в гр. Пловдив.

**Г-н Алексиев** разясни, че изграждането на този проект се финансира с европейски средства, но след неговото приключване ще бъде даден за експлоатация от частен оператор, заради това са минали една много тежка процедура за държавна помощ. В тази връзка би искал да благодари на МТИТС и на МФ за оказаната подкрепа. Предстои стартиране на процедура за избор на частен оператор.

5. *Проект за „Рехабилитация на гаров комплекс Централна Гара София”, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, Пътническа”, „Преустройство и саниране на приемно здание Пазарджик – II-ри етап”* – и трите гари са въведени в експлоатация.
  - Централна гара София – м. април 2016 г. получи акт 16 и беше въведена в експлоатация.;
  - Гара Бургас – също тази година беше въведена в експлоатация.;
  - Гара Пазарджик – беше въведена в експлоатация през 2014 г.

**Г-н Алексиев** обобщи, че това са едни проекти, които са приключили успешно. Сградите бяха обновени не само като архитектура, но те бяха и рехабилитирани, за да отговарят на всички

европейски стандарти. Под внимание бяха взети и изпълнени всички нормативни изисквания за хората в неравностойно положение.

**Г-н Алексиев** показва снимки на рехабилитираните гари и благодари за вниманието, след което продължи с представяне на филм за изпълняваните от НКЖИ проекти.

**Г-жа Василева** благодари на **г-н Алексиев** за презентацията и даде думата за въпроси.

**Г-н Румен Михайлов** (БАИТС – НПО в областта на транспорта) оправи следните въпроси:

- Защо има такава разлика между скоростите при тестване между 226 км./ч. и 184 км./ч.?
- Какво се случва със старите линии по изграждащите се трасета и дали може да се конкретизира колко са новите и колко са старите линии в процентно отношение?
- Какво се случва с транспортните коридори в северна България и изградения мост при Видин? Според него не са пропорционално развити Северна спрямо Южна България.

**Г-н Алексиев** отговори на въпросите:

- По отношение на скоростите реално за тестовете на Пловдив-Свиленград е по-ниска, локомотивът е бил с ограничение, предвид проектната скорост на трасето от 160 км./ч. Реално машината е изключила на 184 км./ч.
- Реално няма стари жп линии. Една част се изграждат по съществуващо трасе (като материали и оборудване всичко е ново). Там където е имало наклони или кривини по старото трасе се налага ново трасе за да се постигне скорост от 160 км/ч. Като процентно съотношение не може да каже в момента съвсем коректно колко е. По принцип в новите проекти по ОПТТИ процентното съотношение е по-високо, там ще има изцяло ново трасе.
- Във връзка с последния въпрос той изрази съгласие, че има по-голяма концентрацията на проекти в южна България. До 2020 г. усилията са насочени по това направление, за да може да има ефект от инвестициите. По този начин ще бъде завършено направлението Сърбия-Бургас и турска граница. Той изрази съгласие, че са необходими инвестиции и по линията Видин-София, но ако няма концентрация на усилията по южното направление, което да е за скорост от 160 км/ч., няма да може да се отговори на всички европейски изисквания и няма да има никакъв ефект от направените инвестиции. Идеята е след 2020 г. да се започне да се работи и по направлението Видин-София. Финансовия ресурс също води до ограничаване на проектите. За Видин-София имат готов проект, но липсва финансиране.

**Г-жа Василева** добави, че се подготвят и разработват нови проекти, които да стартират при наличие на финансов ресурс. Освен проекта Видин-София се разработва и проекта от София-Перник-Радомир до границата с Македония. Тя отбеляза, че е необходимо да има проектна готовност.

### **Представяне на информация за незавършени проекти, финансирани по ОПТ с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“**

Думата бе дадена на **г-н Лазар Лазаров** (председател на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“), който стартира своята презентация, запознавайки аудиторията с информация за приключилите проекти за периода 2007-2013 г.

**Г-н Лазаров** обясни, че предходният програмен период е бил изключително успешен, увеличила се е пътната мрежа с над 265 км магистрала, както и над 70 км първокласни пътища. Усвоените средства са в размер на 1 678 952 455.05 лв. с ДДС.

Бяха представени всички обекти, пуснати в експлоатация и финансирани по ОП „Транспорт“, както следва:

- АМ „Тракия“, Лотове 2, 3 и 4 - 524 478 899,88 лв. с ДДС;
- АМ „Марица“, Лот 1 и 2 - 388 581 489,54 лв. с ДДС;
- АМ „Струма“, Лотове 1, 2 и 4 - 530 929 134,92 лв. с ДДС;
- АМ „Хемус“ – СОП – п.в. Яна - 44 042 106,56 лв. с ДДС;
- Обход на гр. Враца - 16 166 198,09 лв. с ДДС
- „Кърджали - Подкова“ - 53 611 366,59 лв. с ДДС
- Обходен път на гр. Монтана - 53 992 158,89 лв. с ДДС
- АМ „Калотина – София“ – 67 151 100,58 лв. с ДДС
- Лот 1 „Западна дъга СОП“, фаза 1

Г-н Лазаров докладва относно проект АМ „Калотина – София“, Лот 1 „Западна дъга на СОП“ Фаза 2, който е започнат през програмен период 2007-2013 г. и е бил фазиран за изпълнение по новата програма през програмен период 2014-2020 г. Бяха представени снимки, които проследяват строителството на обекта. Г-н Лазаров докладва, че участъкът е с дължина 6 км и ще бъде завършен за период от 10 месеца. Проектът е сложен обект с няколко съоръжения и естакада. Г-н Лазаров съобщи, че се очаква обектът да приключи през м. септември 2016 г. и да бъде пуснат в експлоатация. Беше представен кратък филм с дрон за строителството на обекта. Физическото изпълнение на обекта е над 35 %, съществуват участъци, за които все още има спор със собствениците относно отчуждаването на земите. Очаква се до края на м. юни да приключи отчуждаването, проектът се изпълнява с добри темпове. Г-н Лазаров докладва, че на фирмата-изпълнител са изплатени 5 млн. лв. с ДДС.

Относно следващия проект - „Обход на гр. Габрово“ г-н Лазаров информира, че поради бюрократични проблеми, свързани с приемането на формуляра за кандидатстване, сроковете за фазиране, както и решенията, които са взети на предходния комитет за фазирането на проекта, се очаква той да бъде завършен със собствени средства.

Думата бе дадена на г-н Дончо Атанасов (член на Управителния съвет на Агенция „Пътна инфраструктура“), който да докладва по-подробно за развитието на проекта „Обход на гр. Габрово“. Той поясни, че проектът е изключително сложен, състои се от три етапа, но първи и втори участък вече са завършени. За първия и втория участък има издаден акт 15 и се очаква държавно приемане. Предстои завършването на най-сложния участък с дължина 13,5 км, който включва тунел с дължина 560 м и голямо съоръжение с дължина 700 м и височина около 65 м. Успешно са приключени отчуждения и се очаква до средата на м. юни 2016 г. да има разрешение за строеж за самото съоръжение. Завършени са две големи съоръжения – пътен възел и още едно голямо съоръжение. Предстои да бъдат завършени тунелната част и съоръжението. Г-н Атанасов информира, че обектът се очаква да приключи в средата на 2017 г.

След завършването на тунела на гр. Габрово, предстои завършването на тунела под вр. Шипка. С изграждането на обхода на гр. Габрово се очаква ускоряване на строежа на тунела под вр. Шипка. Отчужденията при тунела под вр. Шипка са приключили.

Г-жа Василева даде думата за въпроси и коментари по представената информация от АПИ и зададе въпроса дали има все още жалби за обхода на гр. Габрово.

Г-н Атанасов отговори, че всички процедури са приключили.

Г-н Пишкорц (Европейска комисия) благодари за представената информация и за усилията, които са положени за завършването на проектите. Той постави въпроса за качеството на пътищата, тъй като Одитният орган за втори път отбелязва слабостите в качеството при изграждането на пътната инфраструктура, което намалява устойчивостта на вложените инвестиции. Г-н Пишкорц припомни, че ЕК е финансирала проучване за качеството на пътищата, като в доклада са дадени препоръки, касаещи качествено асфалтиране. От страна на ЕК биха искали да разберат какви са последващите дейности за разрешаването на този проблем. Г-н

Пишкорц припомни, че в медиите се е появил репортаж за увредената пътна настилка при обхода на гр. Монтана.

**Инж. Галина Василева** даде думата на г-н Лазар Лазаров, който да запознае участниците с предприетите мерки. Г-жа Василева отбеляза, че след приключването на проектите, важен момент е следенето на качеството на изпълнение на проектите. Тя поясни, че до издаването на окончателния доклад по сертификация и окончателния доклад по програмата, Управляващият орган съвместно със Сертифициращия орган е планирал проверки, насочени и към проверка на състоянието на инвестициите. Част от средствата по проектите не са верифицирани поради различни причини – лошо изпълнение, неспазване на сроковете и т.н. Във връзка с извършената проверка от страна на ЕК и препоръките, които са предложени, тя обърна внимание, че няма сериозни констатации.

**Г-н Лазаров** информира участващите, че магистралите са изключително качествено изпълнени. През 2014 г. е бил изпробван метода на изпитване на носимоспособността на пътните конструкции по отношение на натоварването, била е наета японска фирма, която е проверила със специални машини всички магистрала. Препоръките, които са дадени е, че устойчивостта на пътните настилки е гарантирана. Намерени са дребни констатации, които са отстранени. В законодателната уредба са били увеличени гаранционните срокове на новоизградените участъци – на 5 години за автомагистралите и на 10 години за мостовите съоръжения. Тези гаранционни срокове фигурират в договорите с изпълнителите на обектите и така дори да има некачествено изпълнени обекти, те ще бъдат за сметка на фирмата изпълнител.

Г-н Лазаров поясни, че на 10 линейни метра при АМ „Струма“ и АМ „Марица“ се е получило слягане на пътното платно. При АМ „Марица“ се е получило отприщване на една от реките, които преминават под съоръженията на магистралите, което е един от най-сериозните дефекти. Този дефект не е в следствие на некачествено изпълнение. В останалите участъци не са констатирани сериозни нарушения.

По отношение на обхода на гр. Монтана добрите метеорологични условия са спомогнали за завършване на обекта през м. декември 2015 г. Движението е пуснато в експлоатация на 30 декември, асфалтът е бил пресен. В началото на 2016 г. са били налични снегонавявания и рязко понижаване на температурите, това е наложило поставянето на вериги на тежкотоварните автомобили, които са причинили механични увреждания на асфалта. Г-н Лазаров увери, че дефектите са били отстранени.

**Г-н Лазаров** съобщи, че информацията в медиите се преекспонира, за да доведе до отрицателен ефект и увери, че пътищата са изпълнени качествено.

**Г-жа Василева** благодари за изчерпателния отговор на г-н Лазаров.

### **Представяне на информация за изпълнението на дейностите по публичност на ОПТ и ОПТТИ**

**Г-жа Ангелина Виденова** – старши сътрудник в отдел „Мониторинг, информация и комуникация“ в УО на ОПТТИ, представи накратко изпълнените дейности по информация и публичност за ОПТ и ОПТТИ, както и отчет за изпълнението на Годишния план за действие за мерките по информация и комуникация по ОПТТИ за 2015 г. Периодът на отчитане на извършените дейности по публичност и комуникация обхваща времето от месец ноември 2015 г. до месец април 2016 г.

Г-жа Виденова започна своето експозе с представяне на заключителната медийна кампания за ОПТ 2007-2013 г., проведена в националните медии в периода септември-ноември 2015 г. Основната цел на кампанията е да представи в обобщен вид постиженията на оперативната програма и ползите от реализираните по нея проекти. Тя обърна внимание, че обичайно в медиите

се дават детайли относно техническата и финансовата част на реализираните проекти, но ползите от вече завършените и влезли в експлоатация проекти не се представят в достатъчна степен и за тях се знае значително по-малко. Ето защо, по време на заключителната кампания фокусът е поставен предимно върху очакваните ползи от завършените проекти. Информационната кампания е реализирана във всички национални телевизии и радио-станции: „Българска национална телевизия”, Телевизия „bTV”, „Нова телевизия”, Телевизия „България он ер”, Българско национално радио и „Дарик“ радио.

Освен общите рекламни клипове за оперативната програма, за всеки от тези медийни канали специално са разработени и специфични продукти – тематични рубрики и репортажи за различните проекти по програмата. Дължината и темите са съобразени с профила на съответната национална телевизия/ радио-станции. Някои от репортажите са излъчени в сутрешните блокове, а други – в най-гледаното телевизионно време, в неделя между 19 и 20 часа (напр. 12-минутното интервю със зам.-ръководителя на Управляващия орган, излъчено в предаването „Темата на Нова“ по Нова телевизия). Репортажите и рубриците са различни жанрове и видове, като основната им цел е да бъдат интересни и максимално полезни на различни видове публика.

Г-жа Виденова поясни, че в националните радиа - Българското национално радио и Дарик радио, кампанията е имала изключително широко покритие – освен в национален ефир, и двете радио-станции излъчват материалите безплатно, като бонус, и в регионалните си станции в страната. По този начин е обхваната максимално широка аудитория.

В презентацията беше представена и подробна статистика на броя излъчени телевизионни и радио-рубрики и клипове през отчетния период, а именно:

- „Българска национална телевизия” – излъчени са 4 броя (5-мин.) специално подготвени, тематични репортажа, както и 16 броя (30-сек.) и 19 броя (60-сек.) видео-клипа;
- Телевизия „bTV” – излъчени са 1 брой (1-мин.) тематичен, телевизионен репортаж, както и 34 броя (30-сек.) и 27 броя (60-сек.) видео-клипа;
- „Нова телевизия” – излъчени са 3 броя (2-мин.) тематични репортажа, 1 брой (12-мин.) обобщаващ репортаж в предаването „Темата на Нова“, в най-гледаното време, неделя 19-20 ч., както и 42 броя (30-сек.) видео-клипа;
- Телевизия „България он ер” – излъчени са 1 брой (10-мин.) интервю, 1 брой (15-мин.) тематична рубрика, 1 брой (60-мин.) предаване, посветено на проектите на ОПТ 2007-2013 г., както и 51 броя (60-сек.) видео-клипа.
- Българско национално радио:
  - 6 броя (5-мин.) тематични, специално подготвени радио-рубрики;
  - 1 брой (20-мин.) обзорна рубрика за проектите на ОПТ 2007-2013;
  - 117 броя (30-сек.) радио-клипа в програма „Хоризонт”;
  - 146 броя (30-сек.) радио-клипа в програма „Христо Ботев”;
  - 150 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Варна”;
  - 180 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Бургас”;
  - 180 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Шумен”;
  - 180 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Стара Загора”;
  - 192 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Пловдив”;
  - 171 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Благоевград”;
  - 179 броя (30-сек.) радио-клипа в радио „Видин”;
- Радио „Дарик“:
  - 2 броя (20-мин.) тематични радио-рубрики;
  - 3 броя (5-мин.) специално подготвени радио-репортажа;
  - 268 броя (30-сек.) радио-клипа.

Всяка от специално разработените телевизионни и радио-рубрики има за цел да представи проектите на програмата от различен поглед – например, по отношение на екологичните аспекти

и ползи от проектите; на намерените и съхранени археологически артефакти по време на строителството; новостите в стандартите за безопасност и проектирането и други. По този начин излъчените материали достигат и са интересни на по-широка аудитория.

Освен националните електронни медии, експертите по комуникация на УО на ОПТ използват активно и други средства за комуникация – например, специално създадения YouTube канал на програмата. В него своевременно се публикуват всички излъчени в електронните медии репортажи и рубрики. Част от тях имат и добавен превод на английски език, а други впечатляват с интересни и запомнящи се кадри от проектите на програмата.

Новост е активното използване на две от най-популярните платформи за споделяне на снимки - "Instagram" и „Google+“. Експертите от УО публикуват регулярно интересни снимки от обектите по програмата. Най-актуалните по време на докладването са от новооткритата, рехабилитирана Централна гара – София. Тя поясни, че целта на снимките е да покажат и красивата страна на реализираните проекти по оперативната програма, в допълнение към ползите от тях. Всички снимки могат да бъдат разгледани на линковете към страниците на оперативната програма в двете платформи, посочени в презентацията.

Редовно се актуализира и официалния канал за предоставяне на своевременна и точна информация за проектите по програмата, а именно – официалната интернет страница на ОПТ – [www.optransport.bg](http://www.optransport.bg). В нея вече има действаща и редовно обновявана под-секция на новата оперативна програма - ОПТТИ. По този начин са обхванати и двете програми. Г-жа Виденова показва и статистика за посещаемостта на сайта на програмата в периода ноември 2015 г. – април 2016 г. Средно на месец има около 14 хиляди импресии (т.е. „брой на зарежданията и показванията на интернет страницата“) и над 2 900 уникални посетители.

Беше обърнато внимание, че винаги, когато няма специална кампания в медиите, това се вижда ясно и се отразява пряко на броя на посещенията и зарежданията на сайта на програмата. Разработва се новата медийна кампания, която да представи и новата оперативна програма.

Друга много важна комуникационна дейност е организирането на публични събития за представяне на проектите на програмата. Г-жа Виденова разказа подробно за проведените публични събития през отчетния период:

- ✓ През декември 2015 г., по желание на ученици и преподаватели от Софийската гимназия по строителство, архитектура и геодезия „Христо Ботев" експерти от УО представиха оперативната програма и проектите по нея;
- ✓ На 29 декември 2015 г. е открит обходния път на гр. Монтана;
- ✓ На 30 декември 2015 г. е пуснат в експлоатация Участък 1 от Западната дъга на Софийския околоръстен път;
- ✓ На 1 февруари 2016 г. е проведена инспекция и е пусната в експлоатация обновената ж.п. гара в гр. Бургас. Гарата е паметник на културата и г-жа Виденова подчерта, че при ремонта тя е запазена в автентичния си красив, старинен стил;
- ✓ Друг важен проект по ОПТ 2007-2013 г. е рехабилитираната ж.п. гара София, която в продължение на 30 години не е била ремонтирана. Тя вече е изцяло обновена, с много по-удобни вътрешни части, енергийно независима до голяма степен и в много по-съвременен и удобен за пътниците вид.

## **Представяне на отчета на годишния план за действие за мерките по информация и комуникация по ОПТТИ за 2015 г.**

По отношение на новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" г-жа Виденова обърна внимание, че вече има обща Национална комуникационна стратегия за всички оперативни програми в България. Целта е да се популяризират оперативните програми на общо



национално ниво и да се създаде и поддържа обществено доверие към процесите на управление на оперативните програми.

В изпълнение на специално разработения Годишен план за действие на ОПТТИ на подходящите места се поставя емблемата и знамето на Европейския съюз, за да се подчертава ролята на ЕС за изпълнението на проектите.

Други важни дейности в изпълнение на Годишния план за действие за 2015 г. са:

- Поддържане и развитие на мрежа от служители-комуникационни експерти от страна на бенефициентите и на УО. Редовно се провеждат срещи, по време на които се актуализира информацията за програмата, обсъждат се различни казуси, вземат се решения за по-интересно представяне на проектите. Тя обобщава, че тези регулярни срещи са изключително полезни както за експертите от Управляващия орган и за представителите на бенефициентите;
- Провеждане на голяма информационна дейност;
- Създаване на секция за ОПТТИ в интернет страницата на ОПТ и актуализиране на информацията;
- Поддържане и актуализиране на информацията за изпълнението на оперативната програма на уебсайта на оперативната програма.

През отчетния период са организирани по-голям брой регулярни срещи на служителите по комуникация, а през 2016 г. е планирано провеждането на необходимите обучения.

Освен обучения, заложените дейности по публичност в Годишния план за 2016 г. включват още:

- Поддържане на максимално актуална и пълна информация на интернет страницата на програмата;
- По-нататъшно развитие на мрежата на служителите по публичност;
- Организиране на повече семинари и обучения;
- Провеждане на информационна кампания в медиите;
- Изработване на нови рекламни клипове за оперативната програма;
- Провеждане на национално-представително социологическо проучване, което да даде актуален поглед върху очакванията на хората за това, кое е важно за тях, когато пътуват, какво биха искали да видят като развитие на пътната инфраструктура;
- Изработка на рекламни материали;

Г-жа Виденова обобщава, че всички тези, основни видове дейности по публичност и информация са насочени към популяризиране на оперативната програма и на прозрачността при управлението на проектите по нея. Освен на спазването на сроковете на строителство, УО на програмата следи и за високото качество на изпълняваните проекти.

Накрая тя завърши своята презентация с пример на проекти, при които са се появили дефекти в процеса на реализацията им. Чрез приложените мерки по публичност обществеността е информирана, че всички проекти по програмата са в гаранционни срокове и проявените дефекти се отстраняват за сметка на строителя.

**Г-жа Галина Василева** благодари за представената изчерпателна информация и подчерта, че служителите по комуникация и публичност в Управляващия орган са много активни. След това тя даде думата за въпроси и коментари по последната презентация, както и за общи, заключителни думи.

**Г-н Владислав Пишкорц** сподели, че от гледна точка на Европейската комисия всичко, което се прави в България по оперативните програми, е забележително. Дори, когато се разглежда подробно цялата информация, която е публикувана на сайтовете на оперативните

програми, се вижда, че България е една от държавите-членки, която е постигнала най-голям напредък с програмите.

**Г-жа Василева** благодари за коментара на г-н Пишкорц и подчерта, че действително ролята на публичността е съществена и е много важно да се популяризира и представя постигнатото по оперативната програма. Успехите трябва да бъдат показвани с всички съвременни средства за комуникация. След това тя даде думата на г-н Николай Дечев за коментар.

**Г-н Дечев** коментира използването на ИСУН – обща електронна информационна система на национално ниво за управление и наблюдение на структурните инструменти на ЕС в България. Според него тя все повече ще се ползва, тъй като извлича реални данни за проектите, за плащанията по програмата, доклади за напредъка и т.н. Г-н Дечев поясни, че за програмен период 2014-2020 г. системата ИСУН ще бъде още по-функционална, с повече функции и актуална информация за напредъка на програмите.

Също така той допълни, че е взето решение да бъде създаден Единен информационен портал за всички оперативни програми, като данните, с които ще бъде запазван този портал, ще бъдат взети именно от публичната част на ИСУН. Г-н Дечев подчерта, че това е една добра система и все повече ще се ползва в работата по оперативните програми.

**Г-жа Василева** благодари на г-н Дечев за изказването и обобщи, че системата ИСУН е добра, въпреки че все още някои от функционалностите ѝ се тестват. Според г-жа Василева новата система е значително по-добра от старата и ще позволи на Управляващия орган и на Сертифициращия орган да виждат какво се случва, да се направят прогнозите, анализите, да се знае какви са предстоящите плащания.

Все още информацията не се въвежда от бенефициентите веднага след сключване на договорите. Допълнително трябва да се попълнят полетата за изразходвани средства, за договорени средства, за прогнози.

Г-жа Василева обърна внимание, че е било изключително трудно да се събере информацията и да се сглоби картината при подготовката на новата оперативна програма - какво е договорено, какви договори са подписани. Затова тя апелира към бенефициентите да работят в ИСУН, защото това е системата, в която е цялата информация – всичко, което е необходимо за актуални анализи и прогнози.

След това тя зададе въпрос към представителите Европейската комисия как виждат представянето на Оперативната програма на база на данните, които имаме към момента и като цяло за всички оперативни програми в България на база средния процент на усвояване, деклариран към момента. Г-жа Василева уточни, че средният процент е 96%, но той е базиран на разплатените средства, а по отношение на Оперативна програма „Транспорт“ разплатените средства не са реалният показател, който показва степента на усвояване на програмата. Причината за това е, че през изминалата 2015 г. част от разходите са разплатени със собствени средства на бенефициентите, по механизма „ДДС 6“, който все още не е възстановен. Има невъзстановени средства от Европейската комисия, затова г-жа Василева попита какво е положението с България спрямо другите страни-членки, и конкретно Оперативна програма „Транспорт“ по усвояване и успеваемост на оперативните програми.

**Г-н Владислав Пишкорц** наблегна на факта, че Европейската комисия много тясно си сътрудничи с Управляващия орган на Оперативна програма „Транспорт“ и той лично е много удовлетворен от ползотворността на това сътрудничество. Той обясни, че в началото на 2015 г. много държави-членки са искали да си удължат срока за разходите, но това не е било възможно. Затова е създадена група, която да проучи възможностите за увеличаване на усвояемостта на средствата. Заедно с Управляващия орган на Оперативна програма „Транспорт“ са проучени възможностите за увеличаване на усвояемостта, например чрез увеличаване на съ-финансирането от Кохезионния фонд на 85%.

Г-н Пишкорц подчерта, че експертите на Управляващия орган много упорито са работили, за да може Оперативната програма да се възползва от тази възможност и като се има предвид каква е била ситуацията в края на 2014 г., се вижда, че е постигнат реален напредък. България е сред водещите нови държави-членки, в сравнение с други държави, които имат много по-големи проблеми, например северната съседка, Румъния.

Повечето от програмите в България се сблъскват с определени проблеми, които са отчетени от одиторите, но е намерено решението за тях и парите се използват за други проекти, което е много полезно за България.

Той отбеляза, че могат да се кажат не само суперлативи за България, тъй като страната е била изправена пред множество трудности и трябвало да положи големи усилия, за да могат проектите да се изпълняват с добро качество. Затова е имало и редовни срещи на Комисията с Управляващия орган, с JASPERS със задача да се търсят решения. Г-н Пишкорц подчерта, че Европейската комисия е много удовлетворена от резултата и е много доволна, че са се състояли толкова много церемонии по откриване на приключили пътни и железопътни проекти.

За отбелязване също така е и фактът, че оперативната програма е на първо място сред оперативните програми в България, по която са определени Управляващ и Сертифициращ орган, докато някои от другите програми все още са в процедура за определяне на управляващи и сертифициращи органи.

Г-н Пишкорц обобщи, че според него, е свършена добра работа по Оперативна програма „Транспорт“, но и че напред има още много предизвикателства. Той увери, че Европейската комисия ще продължи тясно да работи с Управляващия орган на програмата и използва възможността да представи новия деск-офисер за България за сектор „Транспорт“ пред Комитета за наблюдение – г-н Страхил Христов, който поема функциите на г-н Карой Нат, който вече е преминал към ЕИБ. Преди тях на тази позиция е бил и г-н Йерон ван Ол, който е преминал към звеното, отговарящо за Румъния. Г-н Христов вече навлиза успешно.

В заключение, г-н Пишкорц благодари и каза, че се надява доброто досегашно сътрудничество с Управляващия орган да продължи и напред.

**Г-жа Василева** също благодари и изрази съгласие, че г-н Страхил Христов е навлязъл бързо в спецификата на проектите по Оперативната програма в най-трудния момент от приключването ѝ и официализирането на всички промени по нея. Тя подчерта, че координацията с всички звена и дирекции е била извършена с голяма бързина и лекота, и макар процесът да не е бил лесен, всичко е завършило успешно.

Г-жа Василева даде думата за заключителни думи на аудиторията.

**Г-н Вълко Станев (БХК)** се изказа, че има една максима, че „това, което не е излезло в медиите, не се е случило“. Той сподели, че според него, за Оперативна програма „Транспорт“ се е говорило много по медиите и че няма друга оперативна програма в България, която да може да се похвали с толкова добра медийна кампания.

Г-жа Василева потвърди, че действително експертите по публичност на Оперативната програма са били много активни.

Тя обобщи, че в опит да бъдат спасени максимално много средства по програмата, са подадени дори ретроспективно някои от проектите, като например проекти на АПИ. Част от тези проекти, които вече са реализирани, са разплатени със средства от националния бюджет на страната. Сега тези средства се възстановяват в бюджета на АПИ и от тях те могат да финансират нови проекти. Тя допълни, че в медиите има както положителни, така и отрицателни публикации за оперативната програма.

## **Закриване на заседанието**

**Г-жа Василева** даде думата за въпроси и коментари по всички точки от дневния ред, презентирани в рамките на заседанието.

**Г-жа Екатерина Йорданова** ( КНСБ) – изказа мнение за безспорния успех на ОПТ 2007-2013г., като отбеляза, че доказателство за това е одобрението от страна на ЕС. От ЕС е дадена една конкретна мярка, която е коментирана в началото на заседанието, а именно промяна на финансиращия процент от 80% на 85 % от Кохезионен фонд. Тя изказа единствено притеснение относно риска от недостатъчен административен капацитет. Г-жа Йорданова смята, че причината е в липсата на адекватна оценка на експертите, които работят по оперативната програма, както и на тези, които изпълняват самите проекти. Ще настоява за по-добро заплащане и по-добра оценка на хората, които работят в изпълнение на всички оперативни програми. Г-жа Екатерина Йорданова поздрави Страхил Христов за заеманата от него длъжност и изрази надежда все повече български експерти да заемат подобни позиции.

**Г-жа Галина Василева** отбеляза, че процеса на затваряне на програмата и доказване на всички разходи продължава. Изказа надежда до края на март 2017 г. бенефициентите да не пренебрегнат задълженията по старата програма и всички дейности по завършване и наблюдаване на проектите ще се извършват паралелно с изпълнение на дейностите по ОПТТИ. Изказа благодарност към всички които работеха и продължават да работят усилено по ОПТ и закри първият ден на заседанието.

## **Резюме на решенията на КН от първия ден на заседанието**

**Решение 1:** Комитетът за наблюдение прие единодушно Годишния доклад за изпълнението на ОПТ за 2015 г. и даде мандат на УО да отразява евентуални бъдещи коментари от страна на ЕК до окончателното му одобрение.

София, 07.07.2016 г.

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

**/Ив. Московски/**

**Директор на дирекция „Координация на  
програми и проекти” и  
Заместник-ръководител на УО на ОПТ:**

**/Г. Василева/**

**Проверен от:**

**Н-к отдел „Мониторинг, информация и комуникация”, д-я КПП**

**/Н. Дечев/**

**Изготвен от:**

**Десислава Николова** – държавен експерт, дирекция КПП:

**Ангелина Виденова** – старши сътрудник, дирекция КПП:

**Васил Станев** – старши експерт, дирекция КПП:

**Мая Тодорова** – старши експерт, дирекция КПП:

**Людмила Грънчарова** – старши експерт, дирекция КПП: