



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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

X ЗАСЕДАНИЕ

29 – 30 ноември 2018 г., Плевен

Ден 2 / 30 ноември 2018 г. /

ВТОРИ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Добро утро уважаеми членове на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Радвам се, че успяхме да започнем днешното заседание навреме. Добре дошли на тези, които днес се присъединяват на Комитета за наблюдение на оперативната програма. Съгласно дневния ред ще продължим с презентациите на останалите трима бенефициента на Оперативната програма. Ще започнем с г-н Братоев, който ще представи напредъка на проектите за метрото от Линия 3 от разширението на метрото в гр. София, както и новите му заявки за финансиране в следващия програмен период.

**ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА
РАЗШИРЯВАНЕ НА МЕТРОТО ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ
„МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД**

Г-Н СТОЯН БРАТОВЕВ:

Уважаеми колеги, днес ще ви представя напредъка на изпълняваните участъци от проекта за разширение на метрото. Това са два етапа от изграждането на метрото в гр.



София и както съобщи г-жа Василева, ще ви информирам какво предстои и какво подготвяме в момента.

Преди това ще ви информирам каква е транспортната обстановка в София. Населението по официални данни надхвърля 1,4 млн., по неофициална информация – 1,8 млн. жители. Тук съм заложил средната цифра, защото са налични нерегистрирани, временно пребиваващи и т.н., правят тази цифра между 1,7-1,8 млн. жители. Годишното нарастване на населението в гр. София е между 20 и 30 хил. жители всяка година, миналата година са били 23 хил. човека. Това са официално регистрираните жители. Броят на регистрираните автомобили от миналата година надхвърля 800 хил. В пиковите моменти (сутрешните часове) имаме задръствания по основните направления на града, в доста чести случаи те надхвърлят 1 час. Средната продължителност на пътуване с масовия градски транспорт (без метрото) е 40-60 мин. В събота и в неделя тези километри са различни, но ние говорим за работните дни от седмицата. Средната превозна способност на линиите за масовия градски транспорт е между 4 и 8 хил. пътника за час, 4 за автобусите, до 6 стигат за съчленените автобуси и около 8-9 хил. п. ч. – за трамваите. Максималното натоварване по основните направления (за Линия 1 и Линия 2 на метрото) е над 20-30 х.п.час, като за Линия 1 те са в момента до 30 х.п.час, а далекоперспективната прогноза е 38 х.п.час. Зеленият ред (*от презентацията*) (далекоперспективната) около 30, и за Линия 3 – 28 х.п.час. Скоростта на пътуване с метрото е 80 км/ч, а средната скорост на придвижване с метрото е 38 км/ч. Времето за пътуване от периферията на града до централната градска част с метрото е 15 мин., а превозната способност на метрото в София е 50 хил. пътника в час. Пътникопотокът е значително по-малък и поради това работим с малко по-къси влакове. Все още няма потребност, още повече че имаме възможност да намаляваме интервала. При сегашния подвижен състав можем да осигурим 40 хил. пътника в час превозна способност при минимален интервал между влаковете, който автоматиката позволява – то е минута и половина, ние в момента на пиков час сме на 3 мин., т.е. имаме два пъти резерв.

Ще ви представя една кратка сравнителна таблица за развитие на метрополитените в различните градове в Европа, съизмерими със София, както следва:

- Виена – население: 1,6 млн., дължина на метрото: 97 км, метродрял: 48 %. Предвижда се следващите 10-15 г. да достигне 125 км;



- Мюнхен - население: 1,6 млн., дължина на метрото: 110 км. Предвижда се следващите 10 години да достигне 130 км;
- Милано - дължина на метрото: 94 км. Предвижда се следващите 10 години да достигне 115 км;
- Стокхолм - дължина на метрото: 110 км. Предвижда се следващите 10 години да достигне 130 км;
- Прага - дължина на метрото: 65 км, като в момента се изграждат нови участъци. Следващите 10-15 години трябва да достигне 85 км;
- София - в момента имаме две линии с обща дължина 40 км. Края на следващата година и началото на 2020 г. трябва да достигнат 52 км. В момента изграждаме 12 км. Делът в системата на градския транспорт сега е около 30-31%, трябва да достигне 41% през 2020 г. Предвижда се следващите 10 години да са изградени 67 км метролинии (56% дял в градския транспорт). Метрото, което достигне 50 % по основните направления и да поеме 50 % от пътничкопотока за града се смята за изключително ефективно. За следващите години ние целим тази ефективност.

Г-н Братоев показва диаграма на пътническите потоци в гр. София:

- Линия 1: 340 000 пътника на ден
- Линия 2: 170 000 пътника на ден
- Линия 3: 240 000 пътника на ден

Това са участъците, които в момента изграждаме на Линия 3:

Етап 1 - централния участък от „бул. „Владимир Вазов“ (кв. Хаджи Димитър) през централната градска част, Орлов мост, НДК, бул. „България“ и Красно село, с дължина 8 км и 8 метростанции. Започнахме строителството началото на 2016 г. и срокът ни на завършване е края на 2019 г. След малко ще ви информирам как сме го разделили на пускови комплекси.

Етап 2 - участък от кв. Красно село през кв. Овча купел до жп линията „София-Перник“ в Горна баня с дължина 4 км с 4 метростанции. Строителството започна през 2017 г. и трябва също по график да завърши до края на м. февруари 2020 г. *(в презентацията пише 2019 г., защото през 2019 г. ще е в процес на изпитание).*



На схемата Ви представям двата участъка:

- Етап 1 включва строителство на 8 км с 8 станции, изграждане на ново метро депо и доставка на 20 влака „Сименс“. Началото на строителството, както ви информирах е 2016 г., а срокът за завършване е края на 2020 г.
- Участъкът „Овча купел“ е с дължина 4 км с 4 станции, също трябва да бъде завършен м. февруари 2019 г.

Представям Ви нашата структура за управление на двата проекта. Всеки си има собствена структура, за всеки проект има ръководител проект, както и заместник ръководител и съответно технически специалист. Понеже метрото има 18 системи за управление и функциониране и някои от служителите отговарят за повече от една система, които са близки по техническа идеология. Факт е, че е необходим един много сериозен екип, с който да се управлява това строителство, а в момента предстои да започне след няколко месеца изпитанието. Тогава ще се включват специалисти от експлоатацията, които са част също от екипа за управление на проекта.

Относно Етап 1, за който споменах преди малко, в края на 2019 г. метрото трябва да има 48 км с 40 метростанции като се добавят тези 8 км, които се изграждат в момента. Бюджетът на този етап е 397 млн. евро, БФП е 321 млн. евро, КФ/ЕФРР е 273 млн. евро. Към днешна дата изпълнението на Етап 1 е разделено на няколко лота: четири лота, както и Метростанция (пет лота), метродепо (шест лота) и инженер-консултант отделно. Средното изпълнение към 31.10.2018 г. е 79,4 % (Лот 1 – 77 %, Лот 2 – 71%, Лот 3 – 71 %, Лот 4 – 85%). Лот 4 е тунелопробиваната машина, тъй като тя трябва да изпревари и да даде фронт, за да може да се изпълняват станциите от отделните лотове, за това има разлики в процентите. Метростанция 5 започна през 2017 г., малко по-късно, но и с по-кратък срок на строителство. Тя върви по график и през м. февруари ще започнат довършителни работи, а метродепото е вече на етап завършване. Завършено е на 99,99% и вероятно другия месец ще започне оформяне на документите за Акт 15 и за искане на приемателна комисия. Към тези лотове имаме доставка на влакове и шест системи за управление, които са свързани пряко с влаковете – 68 % изпълнение. Към днешна дата от общо 20 влака, 11 се намират в депото, дванадесетият пристига в понеделник другата седмица и следващите осем ще бъдат доставени в началото на следващата година. Относно системите за управление, повечето от тях са произведени, оставени са тук и вече



чакат постепенно да започне монтаж, като примерно част от тях оборудването вече е монтирано там, където има фронт. В три от метростанциите служебните помещения са завършени и се монтира оборудване. Финансовото изпълнение на Етап 1 е следното: 267 млн. евро към днешна дата е изпълнението на бюджета, верифицирани са 218 млн. евро, остават за верификация 49 млн. евро или 67% финансово изпълнение. Има разлика между физическото и финансовото изпълнение на етапа понеже верифицирането върви с няколко месеца закъснение.

На следващия слайд е представен графика за изпълнение на строителството. Виждате най-отгоре умишлено съм сложил +1 м и -2 м. Това означава, че някои подобекти, където машината вече е минала, независимо те са изчакали като относно станциите ние изграждаме първо външни носещи конструкции (стени, покривни плочи, изкопаеми, правим дънна плоча, изчакваме да мине машината през тази станция и едва тогава започват да се изграждат междинните плочи, вътрешните конструкции, тъй като те влизат в конфликт с напречното сечение на машината) и именно трябва да се осигури фронт за тези конструкции, да е преминалата машината през следващата станция, да се направят едни специални пълнежни бетони вътре в тунелите, по които вече започват да се полагат и релсови пътища и да се даде фронт за довършване на вътрешни конструкции. За това там, където машината е минала, вече сме успели да компенсирате частичното изоставяне в следствие, че сме се съобразявали с нея. На две от станциите, дори на три, в момента тя задържа тяхното изпълнение. На 8 декември ще тръгне отново машината и постепенно ще освободим фронт. Правят се графици за тези 2 месеца да бъде доналято компресиране. Така беше направено за първите две станции, вече това е факт. Така че строителството върви сравнително добре. Има места, където строителството изостава малко от графика, но това е свързано с работата на тунелопробивната машина и ще бъде компенсирано. Това е снимка на машината – виждали сте я и друг път технологията за работата на машината. В момента тя се намира на метростанцията на „Орлов мост“, т.е. минала е през пет станции и шестата станция, на която трябва да пристигне м. февруари е Театъра зад канала. Това е вече изграден тунел от „Красно село“ до „Орлов мост“. Тук ви показвам как преминава машината през метростанциите. Това е примерно единият вариант, когато предварително станцията е изградена с ограждащи шлицови стени без да има специални мероприятия в тези стени. Изрязва се ръчно контура, където е около



машината, изрязва се армировката и машината просто избутва частите от шлицовите стени, които са останали. По тази технология сме минали през една от метростанциите, през другите минаваме по друг начин – зависи от конкретната специфика. На миналия комитет Ви показах в какви сложни и тежки условия се борим, за да можем да изградим участъците в зависимост от спецификата им. Примерно на метростанцията на Медицинска академия се наложи само инжектиране на почвите зад шлицовите стени. Те се премахнаха преди да влезе машината и не се наложи тя да ги избутва, което спести една смяна на резци на работния орган на машината. Докато примерно между Красно село и бул. „България“, по проект беше заложена една смяна, а се наложи четири пъти да сменяме, поради силно абразивния пясък.

На снимката е метростанция „Хаджи Димитър“, която започна последна през миналата година, но вече стартира изграждането на вътрешните конструкции. Тук машина няма да има, защото машината е до Театъра зад канала (между Театъра зад канала и станцията на Владимир Вазов). Тунелът е вече изграден, строи се по нов австрийски способ. Сега му се извършва вторичната облицовка, първичната е изградена, пробивът е направен. На една част е на половината завършена вторичната облицовка, вече се подготвя за релсов път. На другата половина в момента се изпълнява и през м. януари трябва да бъде завършена вторичната конструкция.

Това е метростанцията на Театъра зад канала. Както виждате долу в ляво вече се монтират ескалаторите и на предстенните обшивки за довършителните работи. Преди два дни започна монтаж на елементи от довършителните работи – гранитогрес, гранити, т.е. станцията върви вече към оформяне, а според графика ни през м. март перонната част трябва да бъде завършена. Очаква се през м. май да бъде 100% завършена, за да започнат изпитания.

Това е тунелът между метростанция „Театъра зад канала“ и метростанцията на бул. „Владимир Вазов“. Той вече е пробит, направена е хидроизолация, готова е вторичната облицовка в едната част, а в другата част се прави вторичната конструкция. Това трябва да бъде завършено през м. януари.

Една от най-тежките за изпълнение станции - това е станцията на Орлов мост. Тя се състои от два тунела и голяма централна шахта. Тунелите са изградени - първична и вторична конструкция. Централната шахта в момента е изградена, тук се вижда малко



по-стара снимка, изградена е плочата над перона и започват да се изграждат конструкциите като тунелопробивната машина в момента се намира точно на тази метростанция. Ето я тунелната машина в тази метростанция. Тя влезе в МС „Орлов мост“ на 03.11. 2018 г., около месец и 10 дни е процедурата по преминаване на машината през станцията. След като влезе, тя се пробутва по една специална технология с подпиране на тубинги (временни сегменти), които са в долната част докато стигне в другата половина, най-долу в дясно е вече машината. Направен е временно един малък тунел, в който влиза машината – това е различно от технологиите на другите станции и машината е вече в този тунел. Сега се монтира конструкцията за избутване и на 8 декември трябва да тръгне по посока на последния си участък от „Театъра зад канала“ до станция „Орлов мост“.

Следващата станция на презентацията, това е метростанцията на кръстовището на бул. „Левски“, „Патриарх Евтимий“ и „Граф Игнатиев“ – МС „Патриарх Евтимий“. На горното ниво тук в ляво се вижда, че е започнало архитектурното оформление, долното ниво все още машината не е освободила, тя в момента се намира на „Орлов мост“. Когато излезе от „Орлов мост“, ще започне изграждане на вътрешните конструкции. Това трябва да бъде завършено през м. февруари. А на горното ниво, в която са служебните помещения, оборудването на „Сименс“ за управлението е започнато, тяговата подстанция е монтирана. Където има фронт, се работи усилено. В момента на три от метростанциите се извършват вече довършителни работи. Четвъртата („Театъра зад канала“) започна вчера, както Ви информирах.

Това е метростанцията на НДК, която прави връзка с Линия 2 – в червено е обозначена връзката с действащата втора линия на метрото. За съжаление тази станция има още доста вътрешни конструкции, тъй като преди 3-4 дни приключи този пълнежен бетон, който дава фронт да се правят и вътрешните стени, само вътрешните перонни плочи. Ето част от покривната плоча, тъй като машината засичаше също нея, но вече сме преминали този етап. Вече започва усилено довършване. През м. февруари трябва да бъдат довършени вътрешните конструкции, а от м. януари на горното ниво, където има фронт, ще започнат довършителни работи.

Другата станция е станцията на Медицинска академия. Там са почти 99 % приключени вътрешните конструкции на ниво перон. На ниво вестибюл в едната посока е завършено, в другата посока от Медицинска академия има да се изграждат още малко стени. Месец



януари трябва да бъде завършено и може би от другата седмица поне такъв е ангажимента на строителите, от 12-ти да започне в едната част изпълнението на довършителните работи. Вече са доставени материали за довършителните работи.

Относно станцията на бул. „България“ – изградена е изцяло конструкцията ѝ, вече е на етап предстенни обшивки и довършителна работи. Тук се вижда една мостра по стените на облицовката. В момента се правят и конзолите на пероните, върху които ще се монтират плъзгащите врати. Това е първата станция, на която ще започне монтажа. Другата седмица трябва да са сложени опорните планки, едни специални овални отвори се пробиват в плочата и през м. януари трябва да започне монтажа на тези врати. До тогава е необходимо да дадем фронт на самия перон. На другата станция, вече виждате, че се правят довършителните работи. Ето тук трябва да бъдат тези плъзгащи врати. В момента тук се подготвят конзолите и от 12-ти ще започне пробиване на отворите и монтажа на опорните планки, за да може през м. януари да се монтират плъзгащите. На тази станция са доставени ескалаторите. Монтирани са временно докато се осигури фронт за окончателното им разпакетиране и монтаж, но това трябва да се случи през м. февруари. Тогава тези две станции трябва да бъдат завършени изцяло на ниво перон, за да може от края на м. февруари да се пусне влак, тъй като в момента релсовият път, който е готов, е от депото до Медицинска академия. В този участък релсовият път е 2 км и 800 м. и 2 метростанции. Ще се пуснат всички влакове, за да им се направят необходимите проби на място, независимо че са направени в завода в реални условия при съответните реални напрежения и трябва постепенно да се осигурява фронт на следващите участъци. Изграденият релсов път е построен вече – ето виждате в дясно каналите на депото са завършени, ремонтното хале, гаражното хале. Показвам Ви ги в окончателен вид. Коловозното развитие е на 100% завършено, двете халета (ремонтното и гаражното, където се намират влаковете) също на 100%. В момента се прави връзката на коловозното развитие с тунела, тъй като релсовият път е до портала. Буквално от тунела е изграден в тунела и трябва да се направи тази връзка, но беше оставена временна рампа, за да може да влизат за строителството на релсовия път. В момента тя се затваря и най-вероятно до края на м. декември ще бъде направена връзката, за да може от м. януари, независимо че няма да имаме напрежение по трасето, да започне да се вкарват жп машини за монтаж на контактната релса, за монтаж на настройки и т.н. Има закупена съответна техника – ето



тук виждате част от локомотивите, техника със специални устройства за монтажа на контактната релса. Ето ги и влаковете – те са на „Сименс“. Долу са вратите, които ви показвах, аз съм Ви ги показвал и друг път. Системата за автоматика е ново поколение автоматика. Тя е т.нар. „трето ниво. Това е третото ниво на автоматиката и то трябва да бъде в полза на сигурността. Субективният фактор (ролята на машиниста) е много ограничена – диспечерското управление извършва цялото управление на движението.

Следващият етап, който се строи, това е участъкът в „Овча купел“ до жп линия „София-Перник“ със съвместна жп спирка на пътя „София-Перник“ на железопътната линия, където върху метростанцията, както стана на гара „Искър“, ще има малка жп гара, на която пътниците ще слизат от нея и ще влизат в метрото. По този начин ще се избегне влизането в центъра, а от там търсенето на връзки с останалия градски транспорт. Общата стойност на този етап е 101 млн. лв., 68 млн. лв. са безвъзмездна помощ и 33 са дял на общината – тук процентът е много по-голям, защото може би знаете, ние го включихме за финансиране допълнително от останалите пари след като приключи търга за първия етап и се установи, че има финансов резерв. Общината се ангажира с по-голямо съфинансиране, за да може да се постигне по-голям транспортен ефект. Физическото изпълнение е 44 %, но вече е към 48 % - преди 2 дни получихме актовете за м. ноември. Финансовото изпълнение е 43 %, в момента са платени 43 млн., 37 млн. са верифицирани и 6 млн. остават за верификация. Това са елементи от изпълнението. В част от трасето, както виждаме горе в дясно, вече се изпълнява вътрешната конструкция на бетона на дъното и остава стените да се обработят. Това трябва да се извърши до м. март и от м. март от тези 4 км, почти 2 км ще бъдат готови за релсов път. Към края на м. април (началото на м. май) трябва да бъдат готови останалите. Част от трасето се изгражда по открит способ, тунелът се изгражда по нов австрийски, вече пробивите са направени – около километър по нов австрийски метод, пробивите са направени изцяло. В момента се работят вторичните вътрешните конструкции, хидроизолацията и вътрешните конструкции. Това са метростанциите. Най-отдолу е метростанцията на околоръстното в ляво, в дясно е метростанцията в „Овча купел“ 2, а най-долу е метростанцията на бул. „Овча купел“ и „Линкълн“ на кръстовището. При тях се изграждат вътрешни конструкции, дори на едното ниво на двете от станциите се правят довършителни работи,



а на другите се правят вътрешни конструкции, но както казах те започнаха с 1 година по-късно и завършват с около 5-6 месеца по-късно, отколкото централния участък. Централният участък има срок за изпълнение 45 месеца, до тук са 32 месеца.

Какъв е ефектът от третата линия – на тази схема са дадени основните интермодални връзки на всички участъци на метрото и ако сравним само с трамвайния транспорт, ще видим, че на третата линия (12 км) имаме шест връзки с трамвайния транспорт. На първата и втората линия, които са 40 км, имаме 9 връзки. Третата линия е една много добра комуникация с другия консервативен транспорт (трамвайния транспорт), за да може да се осигури едно прилично довеждане на пътниците до метромрежата.

В момента се подготвя какво предстои за следващия програмен период - два участъка (продължението по бул. „Владимир Вазов“, т.е. от пета метростанция до метростанция втора, понеже първа метростанция не е актуална – тя беше заради депо, което се предвиждаше в този район, но там във връзка с навигациите на летището и т.н. отпадна идеята и се взе решение депото да е в „Земляне“, което показах преди малко). Така че от втора до пета метростанция - три метростанции с 3 км трасе имаме предварителен проект, подготвяме документите. В момента правим анализи във връзка с допълнителните десет влака (от опциите за доставка на влаковете), за да можем да ги стартираме и тях. Ние започнахме опцията преди няколко дни, но има документи, които трябва да се оформят.

Вторият участък, който е много сериозен – това е участъкът от „Шипка“, през „Гео Милев“, „Слатина“, зала „Арена Армеец“, „Цариградско шосе“. Той е с дължина 6 км с 6 станции. В момента изготвяме идеен проект, предстои издаване на ОВОС. Догодина през м. септември, всички тези етапи трябва да бъдат завършени, за да може края на следващата година да имаме готовност. От 2022 г. трябва да се подготвят тръжните документи, за да може в началото на следващия период да имаме избрани изпълнители и още със стартирането на периода да се започне работата. Тези два етапа се предвижда да се строят през периода 2021-2025 г.

Това съм го показвал и друг път какви са ефектите и обществените ползи. Очаква се догодина да постигнем 500 хил. превозвани пътника на ден, а със следващите десетгодишни разширения 2025-2027 г. да се стигне до 750 хил. пътника на ден, с което



да постигнем 56% дял в система на градския транспорт. Относно екологията, която е един от актуалните проблеми, в момента имаме 59 хил. тона на година икономия на вредни вещества. В София се движат по-малко автомобили поради наличието на метро – между 65-70 хил. по-малко автомобили дневно. Поради тази причина тези 59 хил.т.г. ще станат 79 хил.т.г., а с реализацията на Етап 3 и Етап 4 от Линия 3 ще достигнат 90 хил. т.г. Другият важен елемент (социален елемент) за мен това е спестеното време на пътуване. В момента имаме 150 хил. човекочаса дневно спестено време от факта, че пътниците пътуват с по-бързия и по-удобния транспорт, какъвто е метрото, отколкото с наземния транспорт или с леките автомобили. През 2020 г. ще достигне 160 хил. човекочаса, а през 2025 г. – 270 хил. човекочаса дневно.

Понеже вчера стана въпрос относно строителството, аз го посочих в миналия програмен период, че е изключително сложно и тежко. Този път избегнах умишлено да показвам тези страшни картини – те не са изчезнали, но сме се преборили с част от тях. Надявам се в новия участък да имаме по-малко такива изненади. За сега строителството върви с едно добро темпо, но има страшно много проблеми. Едните от проблемите са обективни, свързани с геоложки условия, добавят се фактори, които са свързани с работната ръка. В София, както и в България като цяло, работната ръка в строителството е доста дефицитна. Наблюдавайки строителите – дейностите, които преди са ги вършили с 50-60 човека, сега се стараят да ги извършват с 30-40 човека. За сега мисля, че нещата вървят с малки отклонения, които споменах и се надявам, че в края на следващата година ще се поздравим с първия участък от третата линия на метрото. Благодаря за вниманието.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на г-н Братоев за интересната презентация! Имате думата за въпроси и изказвания. Давам думата на г-н Страхил Христов.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ (ЕК):

Благодаря Ви за информативната и интересна презентация! Определено изглежда, че това е много сложен проект. Аз не разбирам от инженерство, но изглежда наистина много по-трудно, отколкото това, което гледаме на слайдовете. В основата на кохезионната политика идеята е да има сближаване, както споменахме вчера и уеднаквяване на стандартите малко или много между гражданите в различните райони



на България. Примерно колеги от ЕК имат аргументите, защо да се финансират проекти в София, при положение, че София е най-развитият район. Идеята е ние да помагаме за сближаване, така че е необходимо да финансираме проекти извън София. Същевременно метрото е толкова успешен проект с много награди както и на европейско ниво, така и в България и обслужва най-големия дял на населението, защото най-голямата част на населението е в София. Тенденциите са, че населението на града ще продължава да нараства. Необходимо е да се борим да защитим метрото да се финансира и в бъдещите периоди. Налична е опозиция от страна на някои колеги. Също така това ще зависи от факта, дали София ще се класифицира и най-вероятно ще се класифицира в преходен регион, вместо да бъде изоставащ регион, защото София се доближава до средното ниво на Европа. При това положение съфинансирането на всички проекти автоматично става максимално 50 % от ЕС, ако се класифицира така. Това е хубаво да се има предвид. В крайна сметка да не забравяме идеята на кохезионната политика. Метрото обслужва много голяма част от населението на България в София, но същевременно трябва да мислим и за другите градове. Благодаря за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря за информацията! Всички видяхме сравнението с другите европейски столици, изградеността като километри и метростанции и в други близки по размери и мащаби столици като Виена, Прага – ние сме с двойно по-малко изградени линии. Всички тук сме на мнение, че за проекта за разширение на метрото, финансирането по Оперативната програма не би следвало да прекъсне. Не само защото проектът е успешен за усвояване на средства, но е необходимо да се има предвид разрастването на София и големия проблем с трафика в столицата. Дори с намаленото финансиране, разбира се това ще бъде по-тежко за националния бюджет съответно за общината, сме на мнение, че проектът е необходимо да продължи да има място в оперативните програми. Още повече с готовността, която демонстрира преди малко г-н Братоев.

Г-Н СТОЯН БРАТОВЕВ:

Аз подкрепям напълно това, което каза г-жа Василева. Малко съм учуден от това, което ни информира г-н Страхил Христов. Трябва да се имат предвид и няколко фактора. Ако вземем за пример Полша, Чехия, Унгария, които са много по-добре от нас – техният обем финансиране от оперативните програми като сума пари е по-голям от нашия. През



миналия програмен период направихме три пъти повече линии с по-малко финансиране, в сравнение с тях, три пъти повече километри – а те около 6 - 7 км. Въпреки това са напред с изградените участъци, както с процента и т.н., тъй като нашето метро започна интензивното развитие. Следващия програмен период планираме изграждане между 9 и 12 км. линии. Скоро се обсъжда общия устройствен план във връзка с това, че има тенденция София да е домакин на Младежките олимпийски игри и т.н. Така че следващия програмен период трябва да се направи всички възможно наистина да се реализират тези проекти. Надали София ще има възможност да финансира 50% от съфинансирането. Общината тегли два заема за двата етапа – за единия 57 млн. евро, а за другия 22 млн. евро от Европейската инвестиционна банка, за да покрие недостига на финансирането, защото целта е да стане по-малко. През миналия програмен период тегли 105 млн. от Европейската инвестиционна банка, т.е. в момента тя има три заема. Годишно като собствено финансиране общината отпуска между 15 и 20 млн. лв., т.е. 10 млн. евро. Общината няма ресурс, въпреки че е най-големият град в България, както и с най-големия бюджет. Така че едва ли финансирането от страна на общината ще може да нарасне много. Този въпрос трябва да се обмисли много сериозно. Ако искаме да сложим спирачка, утре спираме да работим. Но за съжаление градът няма да продължи това темпо, трафикът ще продължи да се влошава. Видяхте каква е ситуацията с автомобилите, как расте непрекъснато този пътникопоток, отделно общината, за да може да се пребори с трафика в централната част на града, планира някои мерки за ограничаване на трафика. Това означава, че трафикът в центъра ще се влоши още повече и в един момент да не се получи казуса с 2008 г. Имаше периоди през 2008 г., когато в пикови часове градът беше блокиран преди да се пусне участъка към „Младост“ на първата линия на метрото. Аз имам статистика за този период, когато хората са били по 2 часа в задръстване. В София е неприемливо 2 часово задръстване – това не е Истанбул, не е Москва, както и не е Токио. Необходимо е да положим усилия и да направим всичко възможно през следващия програмен период да продължи работата със същото темпо, с каквото работим сега.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря. Защо да не се помисли и за финансиране и по други програми, защото виждаме и в двата периода за сектор „транспорт“ ресурсът е недостатъчен, за да покрие



проектите, които финансираме. Знаете че по двата етапа, които се изпълняват в момента на метрото, одобрени допустими разходи има около 100 млн., които ние не можем да финансираме през програмата. Всичко това пада на плещите на общината, не само метрото. Разходите на общината със сигурност са много по-големи и покриват и други нужди за града. Така че от страна на Комитета е налична пълна подкрепа за метрото. Ще се надявам наистина да е налице разбиране, какво да остане в програмата за финансиране. Други въпроси и коментари?

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ:

Напълно съм съгласен. Абсолютно подкрепяме този проект. Такава е средата сега и е възможно да възникнат повече препятствия, но ние всички подкрепяме проекта. За щастие на България бюджетът за следващия период изглежда, че ще е малко по-висок отколкото през сегашния период, докато на Полша и Унгария е намален с 25 %, губят ¼.

Г-Н СТОЯН БРАТОВЕВ:

Във Варшава предвиждат връзка с летището 11 км, което като пари излиза два пъти повече от нашия бюджет. В Прага е 8 км, в Букурещ има развита 9 км връзка с летището – това е приблизително два-три пъти повече финансиране в сравнение с нашето.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ:

Да. Аз говоря като цяло, не знам за метрото точно как е, то там е и политическо решение разбира се, защото Унгария и Полша са с антиевропейски нагласи на правителствата и поне при нас, въпреки Брекзит, това може да се каже е постижение – че няма намаляване *(на бюджета за програмите през 2021-2027)* – даже напротив лек скок в бюджета, но пък и много приоритети. Ако София не мине като преходен регион, то тогава може да се говори за по-висок дял за финансиране. Това трябва да се види, но предложението за момента е такова, защото самата статистика говори и се гледат икономически показатели за това. Определено подкрепяме този проект, напълно съм съгласен.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да, благодаря! Със сигурност все още нищо не е решено, дори за Полша, Унгария и т.н., както и разпределението за тяхното метро. Те може да планират и 20 км, но никой не знае в момента каква част ще се финансира от европейските фондове. Хубавото е, че имаме готови проекти, както чуваме и преди 2021 г. да влязат с летищан старт, в която и да е програма. Благодаря на г-н Братоев още веднъж и продължаваме със следващата



презентация на Изпълнителната агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“. Извинявам се, давам думата отново на г-н Страхил Христов.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ:

Докато сме на темата за градския транспорт, пояснявам, че през новия период ще бъде много важно да се създават планове за устойчиво градско развитие както в София, така и в други градове, където е имало финансиране за градско развитие. Всички проекти, които са свързани като цяло с еврофондове, идеята е да отговарят на тези планове за устойчиво градско развитие точно където се говори за интермодалност и естествено тези планове трябва да са живи документи, които да се променят заедно с демографските тенденции и икономическите тенденции. Хубаво е да се има в предвид, че това ще е нещо на което се набляга на европейско ниво, всички бенефициенти, всички градове в Европа ще имат изискване да развият, да разработват планове като живи документи.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да. Не се отнасяше за София в момента, за софийското метро?

Г-Н СТОЯН БРАТОВ:

Не, не. В момента в София се разработва план за устойчиво градско развитие, където метрото е споменато, че се изгражда по Оперативна програма „Транспорт“. Това означава, че изграждането на метрото не влиза в този план, фигурира като концепция, като развитие, но не е предвидено за финансиране в плана за устойчиво градско развитие за следващия програмен период.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Изпреварили сме по този начин постулатите на ЕС. Всъщност това разговаряхме с г-н Аурелио Сесилио вчера, наистина трябва да помислим в това направление за други центрове около големи градове - как се развива и как следва да се развива мултимодалността и връзката с различните видове транспорт. Аз мисля също да разговаряме и да се обърнем към ДЖАСПЪРС по този въпрос за помощ. Този момент трябва също да се изследва, за да се види какви са възможностите, защото в Европа около големите градове и центрове е добре развита тази интегрираност между отделните видове транспорт, което наистина мисля, че може да намери място и в нашата програма. За София вече си имаме такъв план, който трябва да се следва и да се намери



необходимото финансиране. Благодаря още веднъж за коментарите по отношение на метрото. Продължаваме с Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на р. Дунав“.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ ИА „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“

Г-Н БОЖИДАР ЯНКОВ:

Добър ден. Аз ще представя накратко основния проект, по който работим по Оперативната програма през този програмен период, а именно *„Модернизация и оптимизация на дейностите по рехабилитация на корабоплавателния път в общия българо-румънски участък на река Дунав, чрез доставка на оборудване“*. Проектът най-общо включва: доставка на технически средства за извършване на драгаж, на драгажни дейности за рехабилитация на корабоплавателния път по реката и достигане на необходимите параметри, съгласно препоръките на Дунавската комисия. Проектът е на обща стойност малко над 20 млн. лв. Той започна изпълнението си в началото на 2018 г. и в рамките на 3 години трябва да приключи. Предвидени са две обществени поръчки. До момента няма голям напредък, поради обективни причини. Проведена е встъпителна пресконференция през месец юни 2018 г. Между другото, освен тези публични събития, които организираме, ние виждаме че има много голям интерес от страна на обществеността и гостите на гр. Русе по отношение не само на плавателните средства и на съоръженията и инструментите, които сме доставили по Оперативната програма, но също така и към корабите и дейностите, които изпълняваме по Механизма за свързване на Европа и по други програми. Има посещения на организирани групи ученици, млади хора, извършваме съвместни дейности с Областния информационен център по отношение на популяризиране на резултатите, които сме постигнали в изпълнение на тези проекти. Сключен е договор за изработване на рекламни и информационни материали.

Предстои обявяването на две обществени поръчки, както г-жа Василева анонсира вчера - надяваме се това да се случи в рамките на следващата седмица (03.12 – 07.12.2018 г.) Тук е мястото да благодаря на колегите от Министерството на транспорта и тяхната



помощ при разработването на документацията на тези поръчки, както и за изключителното съдействие от страна на Управляващия орган. Подготвят се две обществени поръчки: едната ще бъде за доставка на земесмукателна драга и плаващи тръби за транспортиране на наноси; другата ще бъде за доставка на маневрен кораб – баржа (шалан), която пренася издрагирания материал и понтон, който ще бъде използван за натоварване на тези шалани с материал. Поръчките са както следва - едната е с две обособени позиции, другата - с три обособени позиции.

Считам, че ползите от изпълнението на проекта са ясни на всички присъстващи, предвид ангажиментите на страната ни по отношение на подобряване и поддържане на параметрите на корабоплавателния път, които са установени от Дунавската комисия, а знаете също че България е страна-членка по Белградската конвенция. Ние сме длъжни да поддържаме пътя в добро корабоплавателно състояние.

Бих искал също така да напомня, че през лятото на тази година, отново със съдействието на Министерството на транспорта, получихме финансиране, проведохме обществена поръчка, сключихме договор за извършване на поддържащ драгаж в нашия участък на р. Дунав. България поддържа водния път от км 374 при Силистра до км 610 при Сомовит, така че в районите на о. Вардим и о. Белене успяхме значително, съществено и осезаемо да подобрим навигационната обстановка и дори сега, въпреки че е период на ниски води (изключително ниски води се наблюдават в момента), там корабоплаването е обезпечено и гарантирано. Така че ефектите са повече от положителни. Нашата стратегия е свързана преди всичко с премахване на тесните места или т.нар. прагове в участъка, за който отговаряме. Болезнено познати са районите на Попина, Вардим, Белене, Козлодуй и т.н., така че когато изпълним проекта се надявам да постигнем един добър корабоплавателен статус така, както той вече е установен (вече има и публикация по този въпрос).

В тази връзка, освен изпълнението на проекта FAST Danube (бърз Дунав), който включва прединвестиционно проучване за инженерните дейности в общия българо-румънски участък, за което вчера стана въпрос, неговото продължение ще бъде реалното изпълнение на тези инженерни дейности в реката. Най-вероятно ще бъде поискано финансиране по Механизма за свързване на Европа в следващия програмен период.



По Оперативната програма ще предложим проект, който да допълни нашите технически възможности за извършване на определени интервенции по корабоплавателния път, както и някои дейности, свързани с информационните услуги, които агенцията предоставя на корабоплавателите. Необходимият бюджет ще бъде около 23 млн. лв.

Позволихме си да представим на Вашето внимание и кратко филмче от именуването на кораба „Осъм“, който беше доставен по Механизма за свързване. Корабът „Осъм“ е с дължина 34 м, ширина 9 м., максимално газене 1,9 м, в трюма си може да носи 9 големи шамандури, а в периодите като сега, когато трябва да се прибере обстановката на палубата има възможност да носи около още 20 шамандури. Само за сведение, корабът „Вит“, който е другият маркиращ кораб, е въведен в експлоатация 78-ма година и в момента е в ремонт, така че корабът „Осъм“ беше изработен точно на време – както за да подпомага кораба „Вит“, така и да се грижи за целия участък за поддържане на обстановката.

От презентацията виждате какво е било състоянието на флотилията на ИАППД, кораби построени през 70-80-те години на ХХ век. За щастие благодарение на Оперативната програма и на другите инструменти, с които разполагаме, успяваме да актуализираме и модернизираме флота. Благодаря Ви за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на Божидар Янков за атрактивната презентация! Наистина и резултатите от проектите на ИАППД са видими и радват обществеността на гр. Русе. Може би част от Вас знаят, че беше предложено да проведем заседанието на Комитет за наблюдение на ОПТТИ именно в гр. Русе, за да може членовете на Комитета да се запознаят и да видят тези придобивки и попълнения във флотилията, но тъй като през зимата метеорологичните условия не са много подходящи за пътуване към Русе, тази идея отпадна. Предлагам някое от следващите заседания да бъде проведено там, за да се видят тези нови придобивки в резултат на получената помощ от Европейския съюз. За информация, мисля че г-н Янков не спомена, че тези плавателни съдове са кръстени на притоците на р. Дунав (Осъм, Вит и т.н.), така че пожелавам на ИАППД да има толкова плавателни съдове, колкото са притоците на р. Дунав. Това е изключително важен проект, по който сега стартира тръжната процедура. Години наред България беше



обвинявана, че не прави нищо, не поддържа нормални условия за корабоплаване, на редица срещи бяхме атакувани. Сега вече се чуват добри думи, включително и на последната среща между дунавските държави във връзка с Дунавската стратегия бяха похвалени не само проектите, които се изпълняват по Оперативната програма и Механизма за свързване на Европа, но също така и този (договора за драгиране), който се финансира от бюджета на Министерство на транспорта. Всъщност благодарение на този договор както през миналата, така и през тази и следващата година се предвиждат драгажни дейности, тъй като има ефект от тях. Надявам се и в бъдеще да бъде отпускан бюджет за тези дейности. От друга страна със закупуването на драгажна техника по оперативната програма, предвиждаме ИАППД да има вече собствени възможности да извършва тази дейност, която е от компетенциите на Агенцията и да не е зависима от бъдещ договор, от контрактор, от бюджетни средства и т.н. Това смятам ще бъде много полезно и страната ни ще има възможност да изпълнява адекватно задълженията си по отношение на р. Дунав.

Имате думата за въпроси. Отново ще кажа, че проектът беше представен атрактивно и пожелавам на всички да видят на място тези красиви кораби, които разполагат с модерно оборудване и със сигурност вършат много добра работа на Агенцията.

Г-Н БОЖИДАР ЯНКОВ:

Благодаря за хубавите думи на г-жа Василева и бих искал да кажа, че всички са добре дошли по всяко време на годината в гр. Русе, ИАППД винаги е с отворени врати и има какво да покаже.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря от името на всички за поканата! Бих искала да Ви попитам по отношение на бъдещите Ви проекти – споменахте приблизително бюджет от 23 млн. лв., в тези средства влизат ли конкретни проекти, т.е. идентифицирани ли са конкретни проекти, и влиза ли проектът FAST Danube?

Г-Н БОЖИДАР ЯНКОВ:

По отношение на проекта FAST Danube ще търсим финансиране по линия на Механизма за свързване на Европа, защото там финансовият ресурс, който на първо четене ще бъде



необходим е много голям, въпреки че се планира поэтапно изпълнение. Няма да е възможно всички критични участъци да бъдат изпълнени за 2 години, поради което ще бъдат обработвани един по едни. Може би първият проект, който ще бъде предложен за финансиране по Механизма ще има за предмет два или три критични участъка в българския участък и съответно два или три в румънския. Тук говорим за друг проект по Оперативната програма – той е свързан също с подобряване на техническите възможности на ИАППД, но не е за строителството.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Мисля, че срещу тази сериозна сума – 23 млн. лв., би следвало да има по-ясна визия какво представлява този проект, малко повече да е фокусиран, защото имам чувството че към момента, не сме много наясно какво точно ще се предлага. В тази връзка бих искала да попитам дали Ви е необходима техническа помощ в рамките на настоящата оперативна програма за подготовката на този проект за следващия програмен период, както и за подготовката на проект FAST Danube.

Г-Н БОЖИДАР ЯНКОВ:

Знаете, че по ОПТ за проекта „Белене - Батин“ бяха предвидени около 138 млн. евро. Така че ако говорим за два или три участъка, които най-вероятно ще бъдат същите Батин, Белене и Попина, сумата ще бъде около 500 млн. лв. Според мен това е голям ресурс, който да бъде ангажиран по Оперативната програма.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Безспорно. Именно поради това попитах дали има нужда от техническа помощ за подготовката на този проект, свързан с изпълнението на FAST Danube. Надявам се съвсем скоро да има повече яснота, защото както видяхме и вчера, подготовката за новата Оперативна програма вече започна. Така че в началото на следващата година следва да имате яснота какви проекти предвиждате. Г-н Страхил Христов, заповядайте.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ:



Благодаря Ви за презентацията и бих искал да отправя един технически въпрос. Във връзка с това, което казва г-жа Василева, знаете ли с точност каква техника е необходима за адекватната поддръжка на българския участък на р. Дунав в добро състояние.

Г-Н БОЖИДАР ЯНКОВ:

Р. Дунав в долния си участък, в случая българския участък, е много динамична система. Както обичам да казвам: това е един жив организъм, който се променя всеки ден. Ние работим с всички водни администрации по р. Дунав, речни администрации и често дори на ниво Дунавска стратегия и на други форуми казват „... тук в Унгария или тук в Австрия“ – но реката е различна, наносите са различни и динамиката е различна. На една среща за напредъка (мисля че в рамките на ОПТ) бях запитан „Защо са Ви два кораба, не са ли много?“, аз перифразирах въпроса така: „Защо на едно семейство са му необходими два автомобила, необходими ли са му два или само един е достатъчен?“, т.е. нуждите се определят от необходимостта. Ако Ви кажа че, например земснарядът (*проектът за драгажна техника*), предвиден за този програмен период, за който ще обявим поръчката другата седмица, е достатъчен – мога да съм прав, мога и да не съм. Ако Ви кажа, че ни е необходима още една дълбачка, ще възникне въпросът „Защо?“ – защото България поддържа участък от близо 240 км. Ако се открие един праг горе на Вардим и един праг долу на Попина, а корабоплавателите искат да товарят съдовете на 2 м и половина газене, дори и на 3 м, как ние да успеем да работим и на двата участъка едновременно. Така че нашата програма максимум, включваше доставка още на поне един маркиращ кораб, защото корабът „Вит“ рано или късно ще бъде отстранен. Например ако преценим следващата дълбачка да бъде самоходна и самонатоварваща, то няма да имаме нужда от втори маневрен кораб и от още два шалана. Това редуцира нуждите до още една дълбачка (самоходна и самонатоварваща), още един маркиращ кораб, надграждане на информационните системи, ремонт на кейовата стена в „Зимовника“ – това са нещата от първа необходимост, като има нужда от закупуването и на още шамандури.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Всички видяхме, че корабите на Агенцията са стари, така че наистина е необходимо обновяването на флотилията на ИАПД, като към момента това става благодарение на европейското финансиране.



Аз предлагам да преминем вече към последния бенефициент. Г-н Кузманов, заповядайте!
Ще представи проектите на пристанищна инфраструктура.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Г-Н ЗЛАТКО КУЗМАНОВ:

Уважаеми дами и господа, имам удоволствието да Ви представя проектите, изпълнявани в ДП „Пристанищна инфраструктура“.

Проектите са подредени в следния ред, поради тяхното многообразие:

- Изпълнени проекти;
- Проекти в процес на изпълнение;
- И проекти, които се изпълняват или имат разкрити процедури, изчакващи одобрение на Управляващия орган за финансиране.

Един от проектите, които завърши по ос 5 е „Предпроектно проучване за изграждане на система за електронен обмен на информация в Българските морски пристанища“, известен още като „Port community system“. В по-късен етап на презентацията ще представя и преминаването към етап „Изпълнение“.

Защо е изключително важен този проект? През 2015-та завършихме изграждането на т.н. „Maritime Single Window“ – извършихме дигитализация на процесите при посещение на кораби в българските пристанища, така завършихме процеса по улесняване на процедурите при влизане и напускане на кораби в българските морски пристанища.

Следващият момент, който третира това предпроектно проучване е включване и разширяване обхвата на движение и освобождаването на товари. В този процес участват освен държавните структури – Морска администрация, митница, санитарен, фитосанитарен контрол, здравен органичен контрол, гранична полиция, се включат спедитори, включват се агенции и разбира се участват основните превозвачи (железопътен и автомобилен транспорт). Това е един проект, който създава обединения



и обвързване на всички дейности – за това се нарича и „Port community system” (Система на пристанищната общност).

Проектът посреща въодушевление и подкрепа от всички страни на пристанищната общност. Проведохме редица срещи в процеса на изпълнение, като завършихме с една успешна техническа конференция в две части – във Варна и в Бургас. Прилагам снимка от заключителната среща във Варна. Получихме подкрепа от останалите структури, всички сме заинтересовани за развитието и ефективността на българските пристанища, като работим преди всичко за условия по развитие на мултимодалността. Фиксирам основно железопътния и автомобилния транспорт.

Първият проект беше докладван на предходното заседание, сега няма да се спирам на него.

Проекти в процес на изпълнение:

Проектът „Внедряване и интегриране на информационна система“ – за планиране и управление на ресурсите в пристанищната инфраструктура е практически завършен и внедрен в експлоатация, като в момента е във фаза поддръжка на информационна интегрирана система за внедряване. Вече една година използваме резултатите на този проект, който създава едни сериозни възможности за йерархично управление на инвестиционните проекти по фази и дейности – закупуване на стоки, контрол на бюджета в реално време, автоматично осчетоводяване на движението на материалните ресурси, както и на човешките ресурси. Прилагам няколко слайда от екрани на системата – внедряването на върховите технологии позволява рязко и действително да се управляват счетоводните процеси, баланси, финансиране и т.н. Това е в интерес на рационално изразходване на държавните средства.

Следващият проект, който ще представя е свързан с техническа помощ по доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанища и приемни съоръжения. Въпросът за отпадъците е изключително важен, не само в държавата, но в световен мащаб. В резултат на корабоплавателната дейност се отделят значително количество отпадъци, които са от различен характер. До неотдавна една голяма част от тези отпадъци се изхвърляха в морето и съответно влияеха на замърсяването му. Ангажимент на държавата е да създаде условия при визита в българските пристанища, като предаде съответните отпадъци, за да бъдат преработвани. Имаме определени успехи в тази посока, но те все още не са



достатъчни. Именно това е причината да потърсим финансиране по проектната ос на програмата, а именно да се създаде ясна визия и задълбочен анализ, с който обективно да се прецени какво бихме могли да направим. На приложената снимка е показано бордово заграждение, нефтосъбирач и един пример на приемно съоръжение. Това е един дългосрочен договор, за около 1 млн. и почти 200 хил., с който ще изпълним задачите, свързани с актуализация на плановете, анализ на разходи и ползи, анализ на необходимостта от внедряване. Чрез него ние ще имаме един завършен процес на мониторинг, контрол и ефективно изразходване на национални и европейски средства. В процес на изпълнение е и следващият проект, занимаващ се със защитата на критичната инфраструктура, каквито са пристанищата. В ДП „Пристанищна инфраструктура“ е направен анализ на риска и сигурността на територията на морските пристанища, разработена е визия, след което е подготвена съответната техническа спецификация. В момента проектът е в изпълнение. Той реализира основните функции в пристанища Варна и Бургас. Във Варна – терминал Варна-изток, терминал Варна-запад и пристанище Бургас. Осигуряването на видеонаблюдение и други организационни и технически мероприятия, ще позволи:

- Анализ на риска с необходимата превенция, постигайки положителни резултати за намаляването му, както и необходимата реакция, за да се създаде и защити критичната инфраструктура, което е от съществено значение за националната сигурност и националната безопасност. Сключеният договор се изпълнява. Очакваме договорът да бъде завършен в края на януари. Параметрите за изпълнение са много високи – за Варна-изток и Варна-запад вече имаме около 90% изпълнение, влизаме в тестови изпитания в момента. В Бургас имаме леко изоставане, по организационни причини, свързани с тежките процедури за издаване на разрешение за строителство. Трудностите вече са преодолени, издадено е разрешително, така че даденият срок, ще бъде изпълнен, по договор. Приложената снимката илюстрира подготовка на една от залите, където ще се извършва мониторинг на пристанищата, преди всичко на поглед от море.
- Най-известният проект, който е в процес на кандидатстване за финансиране – „Система за управление на корабния трафик“, се развива в 4 фази, като в момента сме в 4-та фаза. През 99-та година започнахме с един пилотен проект на Холандското



правителство по програма ПСО, преминахме през 2 фази на програма „Фар“, където основна цел бе изграждане на бреговите центрове и подмяна на оборудването. В момента сме в завършващата инфраструктурна фаза на т.нар. проект „VTMIS“.

В момента България разполага с една от най-модерните системи в Черноморския регион. За по-обстойна информация, показвам детайли на целия проект – това са 26 обекта, които са териториално разположени. С червен цвят са отбелязани всички елементи, които ще бъдат монтирани във фаза 4, специално внимание обръщам на два обекта. Започвам от север на юг.

- В Шабла беше заложено разширение още през 2001 г., едва сега успяхме да намерим подходящо място за наблюдение на чувствителната гранична зона, защото там същевременно се провеждат стрелби на НАТО. Имаме сериозни причини да искаме надеждно наблюдение в тази точка;
- Това, което не беше изпълнено в предходните години е терминал Балчик – където също имаме нов обект;
- Пристанище Варна-запад;
- Следващият е в Леспорт – терминал „Несебър“, който е пристанище с обществен транспорт от национално значение;
- И стигаме до Резово

В този период изграждаме 6 нови обекта, като същевременно модернизираме онова, което не беше изпълнено – по финансови причини или по други съображения от Етап 3. Проектът „VTMIS“ фаза 4 има един завършен етап като инфраструктурен проект, който се развива териториално – обхваща територията от северната до южната граница и е с достатъчна наситеност в териториалното море и вътрешните водни пътища.

Прилагам снимка, показваща статистиката на движение на корабите за 1 месец. Тази информация се използва за много различни случаи. Показвам я за да се види сложността на движението в Черноморския регион. Със синьо са означени корабите, които плуват от север на юг, а с червено – от юг на север. Виждат се характерни лъчи – Констанца, Одеса, Керченски пролив и т.н. Показано е движението на основните потоци. Това, което ни притеснява и обсъждаме с Морска администрация – е схемата за разделно движение. Тя е разработена през 70-те години, когато техническите възможности бяха малко. Голяма част от корабоплаването се извършва в много сериозна близост до брега, което означава,



че при инциденти, няма много време за реакция. Контролът и мониторинга на корабоплаването е от съществено значение за недопускане на инциденти в морето. За периода след 2015 г. нямаме сериозен инцидент – това не зависи единствено от нас, разбира се. Когато говорим за индикатори – използваме „толкова километра, толкова станции и т.н.“. Ще опиша един реален случай и ефектът от изграждането на една такава система. Кораб „Славянин“ се движи от пристанище „Кавказ“, Керченски пролив, натоварен с 40 цистерни втечен газ и химически продукти, движи се и навлиза в зоната за наблюдение на системата, корабът преминава през кръговото движение на схемата за разделно движение. Виждате от схемата, че той не променя курса, за да тръгне по набелязания фарватер, а продължава в същия курс. Операторът забелязва движението на кораба и опитва по всички възможни канали да влезе в контакт с него – от корабът не отговарят. Сигнализирани за помощ са: Морска администрация, Гранична полиция, Военните сили – установен е контакт с кораба, като е използвана системата за търсене и спасяване – DSI, която няма как да бъде изключена. При разследването се установява, че капитанът е бил сам на мостика, прилошало му е, изключил е системата – само той има това право. Практически корабът е започнал да се движи на собствен ход, без управление. Забележете накъде е бил насочен – към комплекс „Златни пясъци“. Този пример показва необходимостта от развитие на такива системи и разумно влагане на държавните средства, които да улеснят работата ни в подобни случаи.

- Проект „VTMIS“ 4 очаква одобрение, като техническите проекти са изцяло завършени. Внесени са в Министерство на вътрешните работи за одобрение, както и в Министерство на регионалното развитие и благоустройството – два обекта до средата на декември.
- „Разработване и внедряване в система за електронен обмен“ или т.нар. „Port community system“. В момента върви процедура по ЗОП, до декември месец очакваме подаване на документи. На базата на предпроектното проучване, от разработването на техническите спецификации, продължаваме с развитието на „Port community system“. Очакваме сериозна подкрепа от колегите от железопътния и автомобилния транспорт. Разчитаме и на институции, като Митница, които са свързани със санитарен и фитосанитарен контрол, да покажат необходимото съдействие. Търсим и правим необходимите стъпки за промяна в законовата база.



Виждате снимка, която показва мястото на „Port community” в общата организация на логистиката в корабоплаването. В най-долния ред на картинката се вижда „*Maritime Single Window*“, който обхваща движението на кораба, посещението в пристанището и неговото отплаване. Всички необходими документи (26 бр.) и множествената информация отпаднаха. Преустановихме движението на хартиени екземпляри, извършихме пълна дигитализация и внедряване на електронно управление.

„Port community system” обхваща терминалните операционни системи, както и другите системи, свързани с логистичните операции – това ще бъде обект в следващия период.

Прилагам пример от две еднакви снимки – от миналото и настоящето – в ляво са огромните хартиени обеми, които преди затрупваха операторите. В дясно виждате настоящата работна обстановка. Сега операторите работят спокойно, след внедряване на електронното управление.

Благодаря за вниманието!

ГЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на г-н Кузманов за интересната и атрактивна презентация! Аз искам само да уточня няколко детайла. ДП „Пристанищна инфраструктура“ има ясна и строга стратегия, разполага с набор от много проекти и използва много източници на финансиране. Както вече споменах, очакваме две апликационни форми, т.е. заявки за финансиране на два проекта в настоящия програмен период – за „Port community system” и за приемните съоръжения. Това беше обявено от Генералния директор – двата проекта ще се финансират в този програмен период с бюджет от около 13 млн. евро, който към момента е наличен. В презентацията не чух да се подготвя проект за доставка и въвеждане в експлоатация на приемните съоръжения. Ще има ли продължение на истинския проект? Г-н Кузманов така добре представи приемните съоръжения, че останахме с впечатление, че те вече са доставени и проектът е работи, а всъщност е завършена само техническата помощ. Въпросът ми е – ще се предложи ли този проект за пристанищните съоръжения за финансиране в този програмен период, тъй като имаме заложили индикатори по него в Програмата? Чух от презентацията, че „Port community



system” е за следващата програма – така ли е? Мисля, че има достатъчно налично финансиране, за това бяха техническите помощи. Какво е бъдещето на двата проекта?

Г-Н КУЗМАНОВ:

Процедурата за избор на изпълнител е в ход и очакваме до 18-ти декември да бъдат внесени техническите предложения. Разработваме апликационната форма, която е в етап на завършване, може би още не е внесена при Вас и затова изпитвате определено притеснение. Тръгнали сме към изпълнение на процедурите, т.е. ще имаме обозрими резултати в близко бъдеще. Тепърва предстои да видим кои ще са кандидатите – очакваме международни консорциуми, тъй като нямаме опит в „Port community”, докато има държави, които развиват тези системи вече 20-30 години. Ние там имаме съществено изоставане, но пък нашето предимство е, че въвеждаме най-новите технологии, въвеждаме най-новите визии, благодарение на което очакваме добри резултати. Споделям информация от един форум в Лондон, състоял се преди 10 дни, където шведската морска администрация и балтийските държави обявиха, че развиват проекта „Sea traffic management“ (система за управление на морския трафик) на стойност 63 млн. евро. Предложението е България, Гърция и Кипър да направят едно пилотно участие в този проект, което може да бъде реализирано и по други програми. „Port community” се изгражда категорично, като се надяваме да бъде в установените срокове. Графикът за изпълнението на приемните съоръжения бе докладван само като елемент на техническата помощ. Всичко е направено в периода и сега е планирано като изпълнение. Това се вижда от колегите в главно управление – София. Дейностите свързани с развитие на приемните съоръжения са от изключителна важност. Държавата трябва да изпълни своите функции, в интерес на екологичното опазване на държавата и на света. Благодаря Ви!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря! Разбирам, че и двата проекта ще бъдат реализирани в настоящия програмен период. Надявам се да има достатъчно време да се проведат търговете, както и да бъдат изпълнени!

Имате думата за въпроси, уточнения и изказвания. Няма. Благодарим на г-н Кузманов за презентацията.



ПРЕДСТАВЯНЕ НА ГОДИШНИЯ ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА МЕРКИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПУБЛИЧНОСТ НА ОПТТИ 2014 – 2020 Г.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да продължим с последната презентация. Има думата г-жа Миглена Белякова, която е експерт в отдел „Мониторинг, информация и комуникация“ на УО на оперативната програма.

Г-ЖА МИГЛЕНА БЕЛЯКОВА:

Благодаря Ви г-жо Василева за възможността да представя изпълнението на мерките по информация и публичност, както и това какво планираме за следващата година!

Съгласно Регламент 1303 на Комисията, Управляващия орган има ангажимент да информира Комитета за наблюдение точно за тези планирани мерки и инициативи през следващата година по отношение на комуникациите, което е и предмет на настоящата презентация. В допълнение на това ще направя кратки акценти и преглед на най-важните дейности за отчетния период май-октомври 2018 г.

През този отчетен период е проведена първа медийна кампания за популяризиране на оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ – новата програма, новият програмен период и новите проекти. В тази широка медийна кампания са включени всички медии с национален обхват: четирите телевизионни оператора и двата национални радио оператора, които имат покритие на територията цялата държава и това гарантира обхващане на най-голям дял от аудиторията. Целта на медийната кампанията е цялостно популяризиране на оперативната програма и напредъка на проектите.

По време на тази медийна кампания са разработени и излъчени рубрики в най-гледаните и най-слушани часове, така наречения „прайм тайм/prime time“, като в допълнение на тези рубрики в национален ефир са направени повторения в регионални телевизии и регионални радио-програми. По този начин се постига допълнително насищане на аудиторията и медийния пазар. Кампанията, която продължи 4 месеца отчете количествени резултати и качествени постижения. За количество има точен брой произведени и излъчени материали, но това, което всъщност е по-важно е фактът, че след



публикуване на тези репортажи и материали в нашия YouTube канал и в уеб сайта на оперативната програма (www.optransport.bg), те станаха още по-достъпни и за друг тип аудитория, която основно гледа онлайн. По този начин ние успяхме да отчетем тенденция за растеж и брой на увеличение на абонатите на YouTube канала с 63% и констатираме завишаване на ръста на гледанията на медийните рубрики, което за нас добавя допълнителна стойност към самите излъчвания, които са били оригинално в медиите по време на кампанията. Т.е. тези изработени материали по време на кампанията имат добавена стойност, тъй като след нейното приключване има възможност същите рубрики и материали да се пускат многократно.

Резултатите от медийната кампания бяха представени на официално събитие през месец август 2018 г в сградата на управляващия орган пред вътрешните целеви групи, които бяха запознати с резултатите и успяха да видят част от продукцията. В края на настоящата презентацията ще Ви покажа един репортаж, за да видите как той добре набира скорост - той се намира на нашия YouTube канал, ще може и Вие да го погледнете. Бих искала да обърна внимание на една друга комуникационна инициатива, която беше по-нетрадиционна за нашата програма и се оказа доста успешна – това е спортна инициатива, която се проведе през октомври месец в гр. София съвместно с Областен информационен център, който е част от Централно координационно звено ЦКЗ на Министерски съвет и също така в партньорство със спортна организация „5 km run“, които организират традиционно сутрешно бягане за деца и възрастни. Управляващият орган се включи в инициативата съвместно с Областен информационен център София, като бяхме организирали специален щанд, на който бяха раздадени рекламни и информационни материали. Беше предоставена много информация за проектите, а рекламно-информационните материали бяха раздадени на над 400 участника от различна възраст. По този начин ние достигаме до друга аудитория, която не е толкова специфична за нашата програма и така програмата и ценностите за Европейската солидарност и популяризирането на проектите стават доста по-видими. Нетрадиционни и алтернативни подходи и способности дават резултати, които са повече от задоволителни и ние ги отчитаме като предимство.

Разбира се и през този отчетен период продължаваме да поддържаме интернет сайта на програмата. Той е в режим 24/7, обновява се във всички секции текущо според нуждите.



И сега идва ред на така наречения годишен план за действие или какво планираме през 2019 г. Както знаете годишните планове за действие са в изпълнение на Националната комуникационна стратегия, която е една за нашата държава и за всички оперативни програми и съответно всяка оперативна програма планира на годишна база какви комуникационни събития ще изпълнява. Някои от тези комуникационни дейности са задължителни и те са в следствие на разпоредбите на Регламент 1303 като дейността „Поставяне на емблемата на Европейския съюз в помещенията на Управляващия орган“. Ние това изискване го изпълняваме – то е с постоянен срок и характер и съответно винаги има поставени флаговете на Европейския съюз на няколко места в помещенията на УО. Това е една от снимките пред залите в нашата нова сграда.

Друга дейност, която имаме като ангажимент в съответствие с изпълнение на Регламент 1303 е поддържане и актуализиране на информацията за изпълнението на уеб сайта на оперативната програма. През 2019 г. планираме да проведем обучения и семинари текущо според нуждите. Друга дейност, която е от постоянен характер за Управляващия орган е да развива и поддържа мрежата от служители и комуникационни експерти от страна на бенефициентите и УО, която е така доста ценна и полезна за нас, защото споделяме добри практики.

През 2019 г. планираме информационна кампания в медиите, в която вероятно ще използваме освен телевизия и радио като канал, и печатни медии, интернет и външна реклама. В момента тече подготовка на процедура по Закона за обществените поръчки и в съвсем кратки срокове ще бъде обявена, ще бъде избран изпълнител и догодина ще предвиждаме кампании и в този тип медии.

Провеждане на голямо публично събитие или организиране на голяма информационна дейност е ангажимент, който Управляващият орган стриктно изпълнява – ангажиментът отново е в синхрон на Регламента 1303. Това нещо също ще бъде предвидено следващата година, вероятно в края. И още една дейност, която винаги съпътства нашите събития и няма как да не е част от това - това са изработка на рекламни-информационни материали за популяризиране на програмата, които ние разпространяваме сред широка аудитория. Това е, което предвиждаме за 2019 г. в плана за действие.



Сега бих искала, ако ми позволите, от YouTube канала да пусна кратък репортаж (телевизионен), който е излъчван в национален ефир, той е в рамките на 2 мин. и е за конкретен проект. В момента на екрана виждате YouTube канала на оперативната програма. Той е пълен с доста съдържание и най-лесно достъпен от заглавната страница на оперативната програма. Гореще имаме активни линкове, може да ги видите и няма нужда да търсите в YouTube с търсачка или каквото и да е – така е най-удобно.

(Телевизионен репортаж)

МБЖ 1: По проекта за рехабилитация на железопътната линия Пловдив-Бургас „Фаза“ 2, включен в Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ активно, се модернизират два железопътни участъка – „Скутаре-Оризово“ и „Стралджа-Церковски“. Участъците включват гарите „Маноле“ и „Белозем“. Вече има новоизградени: земно платно, контактна мрежа и железен път с дължина 10 км. Построени са и нов стомано-бетонен мост с модерна конструкция и нови водоотводни съоръжения, както и спирка с осветление и метален навес.

МБЖ 2: Предвидено е изграждане на шумозащитни огради и пасарелка, специално за гара „Белозем“, за да осигури преминаването от едната част на селото в другата част безпрепятствено и пресичане на две нива.

МБЖ 1: В гара „Белозем“ са изпълнени втори и трети коловоз с ново земно платно и железопътен път с нови стрелки. Извършено е преустройство на контактната мрежа.

МБЖ 2: По отношение на приемните здания на гарите, предвидена е рехабилитация на същите, с което ще осигурим и достъп за лицата в неравностойно положение. С изпълнението на проекта е предвидено и въвеждане на система за контрол на параметрите на подвижния състав, с което ще предотвратим опасностите от възникване на пожари, както в пътническите вагони, така и в локомотивите.

МБЖ 1: Повишена скорост при увеличена безопасност. На лице са всички предпоставки железопътният транспорт да привлече повече пътници и да е по-конкурентоспособен.

МБЖ 2: Средната скорост за участъка от Пловдив до Бургас очакваме да бъде 145 км./ч, с което ще се намали времетраянето от Пловдив до Бургас значително – с около 45 мин. до 60 мин.



Г-ЖА МИГЛЕНА БЕЛЯКОВА:

Това беше репортажа, който избрах за Вас да видите и края на моята презентация – ако имате въпроси, коментари, моля, заповядайте.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря Меги! Ние рекламирахме НКЖИ, проект на НКЖИ независимо, че те си тръгнаха. Г-н Караджов видях е тук – има един представител. Така. Много са наистина материалите и са интересни, кратки, дават представа за всеки един конкретен проект от тези, които се финансират. Професионално направени. Въпроси да имате, изказвания? Виждате по различен начин се опитваме да популяризираме оперативната програма, включително и с този маратон. Тя Меги не спомена, че не само рекламирахме програмата, но имаше и участници и от Управляващия орган и от бенефициентите в самия маратон. Имате ли някакви въпроси или? Страхил, заповядай!

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ:

Благодаря! Интересно ми е дали правите някакви анкети относно това колко е информирано населението за проектите на Европейския съюз. То се прави на европейско ниво и като цяло настройките на населението, мнението на населението към Европа. Тук знам, че сме проевропейци в България, но все пак това, което се прави на европейско национално ниво, дали се правят някои такива проучвания да се види какво е общественото мнение, и по проекти, и като цяло.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да, това е добър въпрос! Ако си спомняте, миналия програмен период имахме един договор за така наречено социологическо проучване, който ни даваше много интересни резултати и информация за мнението на хората за оперативната програма и за конкретните проекти. Сега до броени дни ще подпишем подобен договор пак за провеждане на социологическо проучване. Малко закъсняхме с този договор. Той е за малка обществена поръчка, но въпреки това се забави. Така че скоро предстои да има договор и за другия комитет ще имаме надявам се интересна презентация. Да се види какви са мненията, становищата, одобряват ли обществото това, което се прави, какви са очакванията на хората и т.н. Други въпроси?

Г-ЖА МИГЛЕНА БЕЛЯКОВА:

Мога ли само да допълня нещо?



Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да, разбира се!

Г-ЖА МИГЛЕНА БЕЛЯКОВА:

Да допълня към вашия отговор, който, разбира се, е изчерпателен. Г-жа Василева Ви информира какво планираме на ниво програма, но искам да допълня, че Националната комуникационна стратегия на национално ниво е предвидила точно измерване, социология и на трите такива индикатора, които са чисто количествени, до колко е информирана обществеността, повишава ли се това и т.н. Това е разписано и за национално ниво.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да, чудесно! Има кой на национално ниво да се грижи хоризонтално за всичките оперативни програми, което е добре.

Други въпроси? Надявам се, че няма и коментари.

ЗАКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Сега е ред на последната заключителна част. Аз на първо място благодаря на членовете на Комитета за активната работа. Това, че се виждаме пак едни и същи лица, за мен е добре, както казва министърът – показва устойчивост, последователност, че знаем какво правим, какво ни предстои, как да го направим и че работим заедно и си помагаме, което е много добре. На второ място, разбира се благодаря на Европейската комисия и на нейните представители – специално на г-н Страхил Христов и на г-н Сесилио, че успяха да се включат и всъщност по време на заседанието благодарих няколко пъти вече за активната им работа. Разбира се, задачата ни е обща, а следващата година ни предстои страшно много работа, както разбрахте. Включително съвместна, с членовете на Комитета за наблюдение. Благодарим и на „ДЖАСПЪРС“ (JASPERS), с които работим активно. Имаме идеи за новия програмен период вече, подготовката, за всичко това, което бяха повдигнати въпроси, по които Управляващият орган и бенефициентите имат нужда да бъдат консултирани, подпомогнати, за да бъде по-ефективна нашата работа.



Благодаря и на Европейска инвестиционна банка – с тях за този програмен период приключиха нашите задачи. Също може да се мисли от тук нататък за бъдещо такова сътрудничество, за което ние традиционно разчитаме и работим с Европейска инвестиционна банка. Благодаря на всички, на управляващия орган, на моите колеги, на организаторите, на Николай Дечев специално за цялостната организация, логистика, материали и всичко, разбира се и на преводачите. Благодаря Ви още веднъж! Давам думата за заключителни думи и благодарности. И се надявам наистина, следващият път домакин да бъде АППД, да разнообразим малко – стига сме посещавали само железопътни проекти и метро, да видим малко какво се случва и на р. Дунав.

Има ли някой нещо добави. Заповядайте! Г-н Линч желяе да се включи.

Г-Н АЛЪН ЛИНЧ [превод]:

Благодаря на Галина! Благодаря Ви много за поканата! Много се радвам, че можах да участвам. Винаги е хубаво да съм тук, да виждам познати лица, хора, които познавам. Само няколко думи по отношение на опита: вече 12 години работим заедно с „ДЖАСПЪРС“ и всъщност имаме много добър опит. Г-н Сесиоло повдигна вчера сериозни въпроси, касаещи приключването на програмата. Определено има проблеми и предизвикателства. В тази връзка бих искал да допълня, че работя с всички страни членки. Когато сравнявам България с други членки работата ни е много положителна. Не омаловажавам казаното от г-н Сесилио вчера, но има много случаи, където нещата са много по-лоши в качеството, в подготовката на проектите, доставката, плащанията в определени сектори в другите страни членки. Мисля че Вие трябва да се гордеете с работата, която сте извършили. Това е моята гледна точка в следствие от наблюдението ми на специфични проекти. Мисля, че много добри неща се казаха вчера, трябва наистина да се обединят националните цели с тези на Европейския съюз, планирането в тази посока и по-добро използване на фондове. Нещата, които бавно се движат са подготовката на проектите. Повечето от проблемите са при сключването на договорите от страна на изпълнителите, но не можем да ги забързаеме, колкото и да ни се иска. И въпреки, че наблюдаваме изпълнението, не винаги може да го ускорим. Проблемът е когато проектите не са приоритизирани още в началото на програмата. За да направим това, трябва да обединим целите. А ако националните цели не съвпадат с тези на Европейския съюз, и имат различни приоритети и тези приоритети се променят, когато



се промени администрацията, всичко се променя отново и губим години. Това са ключови неща, които трябва да бъдат решени още сега.

Знам, че има други въпроси и проблеми, които Ви ангажират в момента, като усвояване на средствата, но също трябва да се планирате и за в бъдеще. Бъдещата посока е представена и от ЕК, с промените, които се предвиждат. С регламенти, улесняващи процеса. И отговорността ще бъде при Вас, да се възползвате максимално от фондовете. Може да бъде намален дялът на съфинансирането от ЕС и да се увеличи националното съфинансиране. Всяко евро ще има значение. Най-добрият начин да направим това, е да имаме наистина много добро планиране. И всяка инвестиция, която планираме следва да е част от този план, без значение от източника на финансиране – оперативна програма, МСЕ, InvestEU. Всички инвестиции следва да изхождат от общ план, който да се подготви още от сега. Трябва интегриран подход за мобилността, всичко това се променя непрекъснато. Например с различни приложения и наема на автомобили, частният транспорт става обществен, стават синоними. Виждаме, че някои страни членки са много активни при посрещането на тези предизвикателства.

От страна на ДЖАСПЪРС мога да кажа, че ние сме тук да помагаме, имаме някакъв опит, можем да съдействаме, да свържем различни участници и експертизи. Ние не сме просто тук, за да одобряваме големите проекти. Както виждате вече имаме много малко останали за одобрение проекти. Ние сме тук за да Ви подпомогнем и да осигурим ефективно използване на инвестициите, без значение дали е голям или малък проект. Понякога малките проекти са по-трудни от големите. Това, което мога да кажа е, че нашата подкрепа е тук. Мислете за това, особено когато сте отговорни за изготвянето и одобрението на проектите. Вратите ни са отворени и ако имате идеи, моля обърнете се към нас! Благодаря!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря много за добрите думи, добрата оценка! Наистина на нас ни се иска прогресът да е по-голям, но мисля че в оставащото време ще успеем да заслужим тази оценка, която на пръв поглед изглежда е добре. Благодаря за предложената, експертизата и помощта от страна на „ДЖАСПЪРС“. Наистина светът се променя. Много бързо и то, по-бързо, отколкото ни се иска – особено на някои от нас, но и нашата работа, мислене трябва да се променят. Включително на комитета, на управляващия орган, бенефициенти и да



мислим наистина и за в бъдещето. В момента, за съжаление, сме фокусирани повече в текущите проекти. След като стартират ще се фокусираме и върху предизвикателствата на бъдещето, промените, които са във връзка с финансирането, новото програмиране и планиране.

Благодаря още веднъж на всички! Страхил би искал нещо да допълни.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ:

От страна на Европейската комисия благодаря и аз на управляващия орган, на бенефициентите, на всички други присъстващи, включително неправителствените организации и академичната общност, на частния сектор и за безупречната организация на този комитет. Относно съдържанието, напълно съм съгласен с това, което каза г-н Линч, че трябва от сега да започнем да работим по следващия период. За него ще се изпълнява правилото $n+2$, така че $n+3$ отпада. Ето защо да не си казваме, че е рано и има време. Реално даже е добре да започнат някои проекти от самото начало, от 2021-ва вече да се работи по апликационните форми, а не да се чака няколко години. Предвид $n+2$ и за да може да се разпредели по-равно, изразходването на средствата и напредъка на проектите, за да не се бърза в последния момент. И за това, естествено, ще трябва планиране и сътрудничество с всякакви организации на европейско ниво, национално ниво, за подкрепа и за професионално извършване на работата. Една тема, която не обсъдихме много, и която много вълнува публиката е за качеството. Сега дори чета, че някои политически партии предлагат инициативи по отношение качеството на пътищата. В България е голям делът на транспорта пътната мрежа. И ЕК и управляващият орган в миналото са имали доклади, работили са със Световна банка, с други организации по изследване на качеството на пътищата. Това засяга най-вече пътната безопасност и е важно и от страна на Комисията, и от страна на управляващия орган за в бъдеще да мислим как и какво може да се направи, за да се наблюдава качеството. Да се предприемат мерки за контрол, защото за жалост дали е обосновано или не, много от българските граждани, наистина мислят, че има такъв проблем с качеството. И трябва или да се направи нещо да се преодолее този проблем, или ако няма такъв проблем, то тогава да се докаже и да се комуникира на гражданите, че са се провели и са предприети съответните мерки. И, разбира се, в бъдеще определено тенденциите са такива с оглед промените и динамиката на икономиката, че все повече ще се ползват финансови



инструменти, сътрудничество с финансови организации, с частния сектор. Така че, определено е реалистично да се помисли, че за някои проекти трябва да се търсят такива алтернативни методи за финансиране и да се работи с повече финансови инструменти и е хубаво да мислим от сега в тази насока, защото 2020-та е след година и малко, после започва новият период.

Благодаря Ви много пак за страхотната организация!

ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря! Аз няма да влизам в коментари по отношение на контрола на качеството специално за пътища. Според мен вниманието се насочи към пътищата, защото по-лесно се разбират пътищата и се проверяват, или поне си мисли някой, че е по-лесно. Мисля, че с тези кампании институциите на всички нива засилиха контрола и изпълняваме такъв контрол в рамките на нормалното, както е разписано. Разбира се управляващият орган следи, но на много други нива също се следи. Има и агенция, която е създадена специално за това. Не мисля, че прекаленият контрол ще подобри работата. Това е един цялостен процес. Мисля, че нашите пътища, особено тези, които сме изпълнили по оперативната програма, са едни от най-контролираните на всякакви нива. Никак не са лоши, но обещах, че няма да навлизам. Това е една стара тема, която сега е актуална и модерна.

Така, другият коментар беше за финансовите инструменти и новите алтернативи. Ние коментирахме с г-н Линч – наистина имаме нужда да видим какви са възможностите и за какви проекти са приложими и къде е подходящо да влезне частно финансиране или т.нар. блендинг (комбинация от помощ от ЕС и заеми). Имаме определена нужда от техническа подкрепа и по тази тема. Сигурно ще се наложи и да работим, не точно с финансови инструменти, защото по мое мнение поне за сега така съм информирана, не е много подходящо големите инфраструктурни проекти да работят по финансови инструменти, така че бъдещето и работата е пред нас. Благодаря още веднъж! Пожелавам на всички успехи и до нови срещи!

КРАЙ НА ВТОРИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО