



Стенографски протокол!

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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ХІ ЗАСЕДАНИЕ

11– 12 юни 2019 г., гр. Русе

Ден 2 /12 юни 2019 г./

ОТКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС): Добре дошли на новоприсъединилите се към заседанието на комитета за наблюдение на ОПТТИ! Продължаваме с втората част от нашето заседание, в което предвиждаме представяне от бенефициентите НКЖИ, ДППИ, ИАПД и накрая ще завършим с мерките по информация и публичност. Господин Папукчийски имате думата.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ (НКЖИ): Добър ден! Първо искам да благодаря на организаторите и на колегите от Агенция „Пътна инфраструктура“, че приехте с разбиране нашата програма и се отложи презентацията на ДП НКЖИ за днес. Както предполагам всички знаете, вчера имаше посещение на много високо ниво от страна на

премиера на Република България на проектите, изпълнявани по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и Механизма за свързване на Европа. Получихме така доста сериозна декларация, че правителството подкрепя изпълнението на железопътните проекти. Има проблеми със сроковете на изпълнение. Трябваше да се индикира и ние наистина нееднократно сме представяли проблемите, които са свързани със законодателството, за да се набележат мерки и да акцентираме в по-скоростно изпълнение на проектите и да търсим вариант за решаване на казусите и наваксване със сроковете за изпълнение. Така че още веднъж благодаря за разбирането!

Нашата презентация ще започне с приключените проекти по Приоритетна ос 1. Това са четирите железопътни надлеза в участъка Септември-Пловдив, които също бяха вчера предмет на инспекция от ниво на министър-председателя, възстановяване на ремонт и модернизация на тягови подстанции Бургас, Ямбол и Карнобат и рехабилитация на железопътен участък Стралджа-Церковски, които към месец май 2018 година бяха приключени.

Относно Приоритетна ос 1 – проект „Рехабилитация на железопътна линия Пловдив – Бургас фаза 2, индикативната стойност е 725 млн. лева. Техническият напредък на участъка Скутаре-Оризovo вчера също беше проследен от премиера и тримата министри, които придружаваха премиера. Запознаха се със състоянието му и физическият напредък. Реалното финансово изпълнение е 94%, физическото изпълнение е почти 98 %. Вчера се наблюдаваха заключителни работи по частта за осигурителна техника, шумозащитни огради и изграждането на пасарелката, тоест довършителните работи на пасарелката в гара Белозем. Имаме сключен договор за оценка на съответствие за Пловдив-Бургас за цялата фаза 2. Избран е изпълнител за сигнализацията за Пловдив-Бургас, но това е една от процедурите, която се обжалва. Всичките процедури, които са на ДП НКЖИ във ВАС са обявени за решения в първата десетдневка на месец юли. Тоест ние до 15 юли вече ще сме наясно каква е ситуацията с абсолютно всички проекти на ДП НКЖИ във ВАС. Надявам се да бъдат положителни решенията, но все пак забавянето е факт. По-нататък в презентацията ще видите предложенията, които сме обсъждали с управляващия орган. Имаме отворени оферти за реконструкция на стрелковото развитие на гара Зимница и Стралджа. Очаквано приключване на работата на комисията е до края на месец юни/месец юли да бъде обявено решение за класиране. Следващият проект, който е в тази приоритетна ос, е изграждането на деветте пътни надлеза. Имаме стартирана процедура от 13.05.2019 г. с отворени оферти. Надявам се не по-късно от средата на м. август да се стигне до обявяване на решение за класиране. Има отворени ценови предложения от

миналата седмица за Оризово – Михайлово, където на финал имаме двама участници. Очаквам тук да минем безпроблемно, за да можем да сключим договор. Предстоящи дейности по този проект – проектирането и изграждането на сигнализация и телекомуникация. След 15 юли, ако имаме положително решение за ДП НКЖИ, през м. август можем да говорим за сключване на договор за изграждане на сигнализация и телекомуникация в участъка Пловдив – Бургас.

Модернизацията на Оризово – Михайлово, ако няма обжалване, можем да говорим за сключване на договор през м. юли. За надлезите ще изтеглим работата на комисията. Надявам се през м. август да приключи работата и да сключим договори, но предстои допълнително стартирана процедура за 9 надлеза, 1 пасарелка и 1 подлез в същия обект. Относно реконструкцията на гара „Зимница“ очаквам през м. август да се сключи договор и предстои стартиране на процедури за изграждане на 13 бр. надлези и подлези до м. юли 2019 г. и 7 броя надлези, подлези през м. декември 2019 г.

Ще видите едно кратко филмче за изпълнението на проекта Скутаре – Оризово.

Докато върви филмчето, мога да Ви информирам, че скоро имаше изпитания на участъка с локомотив. Развитата скорост е над 200 км, въпреки че проектната скорост е 130 – 160 км/ч. Имахме 226 км развита скорост в този участък.

Както се вижда от филма, ако НКЖИ има сключени договори, строителният процес може да върви. Проблемът ни е етапа до сключването на договорите. Надявам се в лицето на нашето правителство да получим много по-сериозна подкрепа. На следващия слайд са проекти в процес на изпълнение. Тук критичният проблем, който така доста сериозно ни притеснява е модернизацията на участък Елин Пелин – Костенец с индикативна стойност 1 млрд. 84 млн. лв. Всичките големи тръжни процедури са приключили. Имаме сключен договор за строителен надзор в участъка, сключен договор за изграждане на тягова подстанция „Казичене“ и сключен договор за надзор на тяговата подстанция. Статус на строителните договори - абсолютно всички процедури са на фаза жалба във ВАС и както обявих от началото на презентацията, очакваме решения на ВАС не по-късно от 15.07.2019 г. Ситуацията е наистина тежка. Виждате, че отчетеното натрупано закъснение към момента е 22 месеца. НКЖИ е силна, когато има сключени договори. Имаме ли решение на ВАС и сключени договори, мисля че можем да се справим наистина, както сме го показали и до момента. Ако не на 100 % , то на 80 % е изпълним проекта и впоследствие презентацията ще видите и нашите предложения за евентуално фазиране на отделните лотове.

Статус на предстоящите дейности и сключване на договор за строителство – м. септември. Съответно отдолу е показана финализация на отчуждителните процедури и поетапно вземане на разрешение за строеж като това са крайни дати. За позиция 1 - промяна в регулацията на Елин Пелин и отчуждаване на урбанизираната територия. До 2020 – 2021 г. говоря само за една отсечка от порядъка на километър и половина.

Планираните дати за приключване на отчуждителните процедури за позиция 2 – м. януари 2020 г. и за позиция 3 – м. март 2020 г. Това е наистина разумен срок, в който ако имаме сключени договори м. септември 2019 г., както планираме ние при положителни решения на ВАС, да премине строителя към проектиране, съответно доставки и в начало на 2020 г. стартиране на строителните работи. Идеята е поетапно взимане на разрешенията за строеж, за да може да вървят успоредно и отчуждителните процедури и строителния процес.

На следващия слайд ще видите предложенията, които сме дали по съответните позиции. Три варианта с ключовите индикатори по формуляра за кандидатстване. Тук е във вид на филмче също.

При първи вариант, това е най-оптимистичен вариант, говорим за 86% финансово изпълнение, включително и физическо. При втория вариант - 56% и при третия вариант – 35%, като тук се включва и заместващ проект Волюяк-Петърч-Драгоман, направление сръбска граница. Надявам се тези варианти да бъдат обсъдени по-подробно на техническата среща на 14.06.2019 г. и да имаме време да запознаем и Управляващия орган, както и представителите от Европейската комисия.

По Приоритетна ос 1 при изпълнението на проекта Елин Пелин – Костенец се предвижда и модернизация на гара Елин Пелин. Този обект може да бъде изпълнен и като самостоятелен, тоест да имаме строително разрешение за част от проекта в участъка гара Елин Пелин.

Предложенията за допълващите проекти са следните: първи проект Волюяк – Драгоман цялостно. Дължината му е 35 км като индикативната стойност на този проект е 409 млн. лв. Степента на готовност е следната – изготвени са идейни проекти за Волюяк – Петърч. Изготвени са ПУП и технически проект за Петърч – Драгоман и ПУП е внесен в момента за одобрение в Министерство на регионалното развитие за участъка Петърч – Драгоман. Евентуално обявяване на процедурата до края на м. юни 2019 г. Тя е внесена в Управителен съвет, следващата седмица ще има заседание, където ще бъде взето решение да бъде стартирана процедурата.

Следващият проект, който предлагаме, е участъкът Петърч – Драгоман, който е с дължина 21 км, индикативната стойност е 290 млн. лв. Степен на готовност – изготвен е технически проект и ПУП, внесен ПУП в МРРБ за окончателно одобрение и обявяване на процедурата в същия период в края на м. юни и евентуално приключване на процедурата до края на месец декември 2019 г. Третото предложение е проектът Перник – Радомир, който е част от проекта София – Перник – Радомир. Същият е със статус на готовност, изготвен е технически проект и ПУП за цялата линия София – Перник – Радомир. Решение по ОВОС за цялата линия София – Перник – Радомир. Внесен е ПУП в МРРБ за окончателно одобряване. Обявяване на тръжната процедура – през м. март 2020 г, като тук срокът на изпълнение е 36 месеца. Планираната дата за сключване на договор е не по-късно от месец декември 2020 г.

По техническата помощ по ос 1 за подготовка на проекти: София – Перник – Радомир, Гюешево – граница с Република Северна Македония. Участъка София – Перник – Радомир финализиране на съгласувателните процедури и ПУП. За железопътния участък Радомир – Гюешево - граница с Република Северна Македония очакваме сключване на договора. Внесени са документите от избран изпълнител, там сроковете на жалби са изтекли, така че на 14.06.2019 г. предвиждаме сключване на договор с фирмата-изпълнител. През м. май 2020 г. е срокът за актуализация на идейни проекти, изготвяне на технически проекти и ПУП. През м. декември 2019 г. се предвижда провеждане на тръжна процедура за изготвяне на ДОВОС (Доклад за оценка на въздействието върху околната среда). През м. декември 2019 г. се очаква обявяване на тръжна процедура за оценки на съответствие със съществените изисквания към строежите. Предвижда се подготвяне на инвестиционни проекти за подобряване на мултимодалността чрез развитие на железопътни възли Русе, Варна и Горна Оряховица, като общата индикативна стойност на трите проекта е 9 300 000 лв. без ДДС. Изготвяне на предпроектни проучвания, изготвяне на технически проекти, изготвяне на ОВОС, където е необходимо. Очаквано обявяване на тръжните процедури в края на 2019 г. и сключване на договори до средата на 2020 г. Срокът на изпълнение е 22 месеца.

Приоритетна ос 3 - Проекти в процес на изпълнение: Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене. За гара Искър имаме договор за оценка на съответствие за оперативна съвместимост, който е сключен към 15.01.2019 г. Договор за строителство от 25.04.2019 година, стойност на договора 1 212 239 лева. Договор за строителен надзор, сключен на 27.03.2019 г. „Първа копка“ по проекта е планирана за м. юли 2019 г.

Гара Подуяне – договор за оценка на съответствие – 15.01.2019 г.; договор за строителство - 25.04.2019 г.; договор за строителен надзор – 27.03.2019 г. „Първа копка“ е проведена на 02.05.2019 г.

Гара Казичене – тук имаме договор за оценка на съответствието и договор за строителен надзор. По договора за строителството процедурата се обжалва като е върната при възложителя, ще има решение за класиране в рамките на м. юни и в следващите няколко месеца очакваме сключване на договор за строителство.

Следва резюме за реконструкцията на гаровите комплекси Карнобат, Стара Загора и Нова Загора. Техническият напредък на гара Карнобат – договорът за оценка на съответствие е сключен на 15.01.2019 г., договорът за строителство е от 20.01.2019 г. и договор за строителен надзор на 01.02.2019 г. Церемония „първа копка“ беше проведена в присъствието на министъра на транспорта на 10.05.2019 г.

Следваща гара е Стара Загора. Имаме сключен договор за оценка на съответствие. На 22.03.2019 г. са отворени офертите за строителство. Срокт на комисията да приключи своята работа е до края на месец юли, като очаквам решение за класиране до края на м. юли.

Гара Нова Загора – при нея договорът за оценка на съответствие е сключен. Подадени са оферти към 14.05.2019 г. Поради това, че интересът явно за тази гара беше малък и имаме един участник, очаквам по-бързо да приключи процедурата за избор на изпълнител, защото е един. И ако отговаря на изискванията, съответно до м. август 2019 г. да имаме сключен договор и за гара „Нова Загора“.

Приоритетна ос 4. Системата за управление на влаковата работа е стартирана като процедура към този момент. Срокт за подаване на оферти е 70 дни. Ще получим оферти в началото на м. август. За ГИС 2 (географска информационна система) и съответно внедряването на ETCS (European Train Control System – европейска система за контрол на влаковете) за линията Русе-Каспичан и София-Септември, със забавянето на проектите вече трябва да бъде променен обхвата и сме насочили усилията си за изграждане на осигурителната техника в участъка Русе-Каспичан. Като там мога да кажа, че за строителната част, която е финансирана с национални средства, вече имаме стартирани процедури за три междугария и две гари. Графикът върви и дори малко по-напред и очаквам до 2021 г. да бъдат приключени проектите по част железен път и контактна мрежа. Успоредно да бъде стартирана процедурата за избор на изпълнител в частта за сигнализацията.

Приоритетна ос 5 проектите са: технически проект за подготовка на проект Модернизация на железопътната линия София – граница с Република Сърбия. Относно жп участъка София - Волуяк приключва подготовката и влиза в етап на строителство. Волуяк-Петърч е прехвърлен за проектиране към обхвата на строителния обект. За участъка Петърч-Драгоман е приключила подготовката. Предстои стартиране на тръжни процедури за строителство. Благодаря за вниманието! На разположение съм за въпроси.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на г-н Папукчийски! Благодаря за нагледната и кратка презентация! Имате думата за въпроси и коментари. Колеги, преди да дам думата на г-н Сесилио, имам един въпрос по отношение на трите варианта за изпълнение на проекта Елин Пелин – Костенец. Доколкото разбрах включването на алтернативния проект върви с реализацията на третия вариант, който е с 35% финансово изпълнение. Въпросът ми е защо включването на алтернативен проект се комбинира само с реализирането на трети вариант. Според мен не би следвало да чакаме да разберем кой от трите варианта ще се реализира. Дано да е най-оптимистичния, но според мнението на Управляващия орган алтернативният проект трябва да бъде обявен и наистина да бъде като такъв, независимо кой от трите варианта ще се реализира.

Вторият ми въпрос е по-скоро коментар, свързан с проектите от Приоритетна ос 4 относно ГИС 2 и ETCS София – Септември. Това са проекти, за които ще имаме разбирането, че ще бъдат отложени за по-нататъшен период на изпълнение, но все още стоят там в табличката и то с голям бюджет. Това не са проекти, които ще се финансират в този програмен период, независимо че се извърши подготовка по тях.

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ (НКЖИ):

Благодаря за въпросите на г-жа Василева! По време на презентацията аз споделих, че ние стартираме процедурата за избор на изпълнител за този заместващ проект. Но пак споделям, нека да видим решението към 15.07.2019 г. и мисля, че отворих вратичка, че евентуално от лот 1 може да бъде изпълнена гара Казичене до 27-и километър. Процедурата ще бъде стартирана, внесена е за решение в Управителния съвет и до края на м. юни ще бъде обявена процедура. Реално изпълними са абсолютно всички варианти, но за да избегнем риска, обявяваме процедурата за заместващия проект.

По втория въпрос – има такива средства, а не сме заявили, че ще бъдат ползвани. Показваме, че отпадат тези средства, но обърнах внимание, че ние имаме визията за изграждане на сигнализацията в участъка Русе-Каспичан, част от средствата ще бъдат пренасочени към него.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря! Ще бъдат отразени евентуално в промените на програмата, проекта за ETCS Русе – Каспичан, защото той не е участвал в първоначалния вариант на програмата. По отношение на вариантите за изпълнение на Елин Пелин - Костенец, наистина е добре, че алтернативният проект ще бъде обявен, независимо какво ще се случи. Защото проблемите и рисковете не свършват само със стартиране на изпълнението на съответните проекти. Рискове могат да се появят и по време на самото изпълнение, предвид изключително сложния характер на целия проект за трите позиции, така че трябва да имаме този алтернативен проект. Давам думата на г-н Аурелио Сесилио.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (ЕК) [превод]: Много благодаря за презентацията на НКЖИ. Разбира се, няма да отричам, че сме изключително притеснени от нивото на изпълнение на Приоритетна ос 1, както обсъдихме и вчера. По нея не бяха постигнати заложените етапни цели за 2018 г., което означава автоматично прехвърляне на повече от 40 млн. евро към друга приоритетна ос. Силно притеснителна е несигурността относно изпълнението на проекта Елин Пелин – Костенец и последиците от това.

Слушах много внимателно презентация на НКЖИ относно потенциалните сценарии. В случай, че корективните мерки се изразяват в намирането на алтернативни проекти. Но от представените данни за тях, се вижда, че тяхното изпълнение ще се движи на ръба на следващия програмен период (ако не успеят да завършат в този програмен период). Това означава, че при възникване на всяко малко закъснение ще се сблъскаме отново със същия проблем както сега. И това е нещо, което касае и железопътните и пътните проекти. Откакто преди две години започнах да наблюдавам изпълнението на ОПТТИ непрекъснато се движим между нуждите от подобряване както в железопътния, така и в пътния транспорт, чието финансиране и изпълнение е доста над бюджета на оперативната програма, а от друга страна все още е налице огромният риск от недостатъчно усвояване на отпуснатите средства по ОПТТИ. И това лутане се повтаря. Когато погледнем към алтернативните проекти - те надхвърлят капацитета на програмата и би следвало всички проблеми да са решени – те показват, че ще постигнем огромно усвояване. Така че защо трябва да се тревожим? Това е проблемът с тези несъответствия. Всъщност няма да влизам в подробности, защото предстои на 14.06.2019 г. да проведем и техническа среща, за да разгледаме по-внимателно техническите елементи по тези проекти. Имайте предвид, че решенията за изменение на програмата трябва да бъдат взети най-късно до края на м. ноември 2019 г. Става въпрос не само за резерва за изпълнение - решението за промяна следва да обхване всички елементи, които бяха

обсъдени вчера и днес по отношение на рисковете от евентуално неусвояване на средствата, както и от избора на алтернативни проекти.

Следва да се вземе под внимание, че предложенията за алтернативни проекти пораждат поредица от въпроси. Възможно е да се наложи преразглеждане на оценката на въздействието върху околната среда на оперативната програма, която също отнема време. Някои от предложените проекти са потенциално нови „големи“ проекти, които изискват също така по-сложна оценка и следва да бъдат включени в списъка на големите проекти по оперативната програма. Подобни проекти влияят и върху работната програма на ДЖАСПЪРС за България и този въпрос следва да бъде обсъден с българските власти. Планираме да се обърнем към ЦКЗ с искане за тристранна работна среща, в рамките на която трябва наистина да преразгледаме и оценим работната програма на ДЖАСПЪРС за страната, тъй като не считам, че е толкова лесно да бъдат прибавени още няколко „големи“ проекта, които също крият своите рискове.

Следва да се направи задълбочена оценка на избраните варианти, както и да се обмисли перспективата за значително наддоговаряне по оперативната програма. Тъй като за по-голямата част от проектите съществува риск от значителни закъснения и има нужда от буфер, за поемането на този риск от недостатъчно усвояване на средствата по програмата. Мисля, че в случая става въпрос не само за вземане на управленско решение. Тъй като говорим за наддоговаряне на сериозни финансови средства, то следва да се вземе политическо решение, защото рискът от огромни различия от изпълнението на проектите в края на програмата е твърде голям. Също така следва да имате предвид, че дори и да бъдат приети всички алтернативни проекти, при всички положения бюджетът на ПО 1 ще бъде редуциран през м. ноември заради непостигането на заложените цели в рамката за изпълнение. По този въпрос няма друго възможно решение.

Ще е трудна задача и за ЕК (*поради непостигането на заложените целеви стойности в рамката за изпълнение по ПО 1, правилата изискват да бъдат прехвърлени средства от бюджета на оста към друга приоритетна ос*). На 5 юни ЕК отправи своите препоръки към България в рамките на доклада за европейския семестър (все още предстои неговото официално одобрение от държавните и правителствени ръководители и от Съвета на ЕС), където е посочено, че ще се насърчава инвестиране в устойчив транспорт, а в същото време ние ще трябва да прехвърляме средства от железопътен към пътен транспорт. Въпреки това възнамеряваме да запазим приоритетите си и в железопътния транспорт, затова апелирам за добра подготовка и обосновка за алтернативните проекти за предстоящата на 14.06 техническа среща. Тук не говорим за

някъв пъзел, при който ако една част не пасва, я заменяме с друга. Това е оперативна програма, структурна интервенция, която оказва икономическо, социално и устойчиво въздействие в България. Необходимо е да разберем не просто стойностите, колко средства ще бъдат усвоени, а какви ще бъдат резултатите и въздействията от тези алтернативни проекти – икономически, социални и като цяло за транспортната система в България. Имаме нужда от индикатори за това. Необходимо е да знаем какво възнамеряваме да постигнем с тези потенциални алтернативни проекти. И също какво няма да бъде постигнато при неизпълнение на съществуващите проекти в програмата. Всички тези фактори трябва да бъдат взети под внимание при окончателното решение за изменение на програмата, което следва да е изготвено до края на м. ноември 2019 г.

Разбирам, че все още очаквате какво ще бъде развитието по обжалваните търгове по жп проектите, но също така не разполагате с много време за подготовка на предстоящото изменение, за представяне на задълбочена информация и анализ, които да ни помогнат да оценим дали потенциалното изменение ще допринесе за ускорено изпълнение на целите на програмата. Иначе ще бъдем принудени да изпълним само минималните изисквания за едно изменение на програмата и прехвърляне на средства, обвързани с рамката за изпълнение. Помислете добре върху всичко това и може би ще влезем в повече технически детайли на срещата на 14.06. Благодаря ви за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на г-н Аурелио Сесилио! Беше много ясен механизма на последващите действия и срокове за железопътния проект. Това се отнася в някаква степен и за приоритетна ос 2 и проект автомагистрала „Струма“, лот 3.2, което обсъдихме вчера. Имате думата за други коментари. Г-н Веселинов, заповядайте!

Г-Н КАМЕН ВЕСЕЛИНОВ (БАН):

В добавка към всички тези важни неща, които бяха казани от г-н Сесилио, бих искал да задам един малък въпрос, който за мен е важен. Бяха коментирани различни варианти за излизане от ситуацията с изоставането. Това касае огромна сума пари, които се очаква да бъдат инвестирани. Моят въпрос е свързан с вариантите, които бяха споменати, бяха от оптимистичен до песимистичен. Разбира се, важно е човек да е оптимист, тоест да се надява на най-доброто, но трябва да е готов за най-лошото. В тази връзка е въпросът кой вариант считате за реалистичен, независимо от това, че очаквате решения на съда. Все пак от две години ние тука слушаме оптимистичните варианти. А кой Ви се струва реалистичен? Благодаря.

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ (НКЖИ):

Благодаря за въпроса! Както вие споменахте, имаше оптимистичен и песимистичен вариант. Ние трябва да бъдем готови за трите варианта. Имаме готовност за трите варианта, защото винаги има риск да се случи един от тях. Може и средния може и оптимистичния, може и песимистичния. Така че ние сме готови и за трите варианта. Това мога да Ви отговоря по въпроса.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Очевидно след решението на ВАС през м. юли 2019 г. ще бъде по-ясна картината към кой вариант се насочва НКЖИ. Какъвто и да е варианта, трябва да се избере някой с оглед на промяната на проекта, която ще се направи на самия проект и ще се предложи ревизиран формуляр за кандидатстване. Защото в този вид не може да се изпълнят всички дейности, които са предвидени за този програмен период. Продължаваме със следващия бенефициент - Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Давам думата на г-н Кузманов.

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

Г-Н ЗЛАТКО КУЗМАНОВ (ДППИ):

Уважаема госпожо председателстваща, уважаеми представители на Европейската комисия, уважаеми членове на Комитета за наблюдение, колеги, имам честта и удоволствието да Ви представя проектите, изпълнени от страна на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“. На списъка, приложен на слайдовете, можете да видите основните проекти, които са изпълнявани в последния период по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Проектите могат да се класифицират в основните стратегически направления, които са необходими и които се изпълняват. На първо място това е проблемът за осигуряване на безопасност и сигурност на корабоплаването. На второ място - осигуряване на сигурността на пристанищна инфраструктура. На последно място – това е третирането на отпадъците и опазването на околната среда, развитието на т.нар. приемни съоръжения и справяне с негативните резултати от дейността на корабоплаването.

Част от проектите обхващат и самата организационна структура на предприятието за развитието. Един от последните проекти касае изграждане на ефективността и конкурентността на морските и по-късно това ще бъде развито и в речните пристанища. Един от изпълнените проекти е за предпроектно проучване за изграждане на система за електронен обмен в българските морски пристанища или както

е известно като Port Community System. Така или иначе европейските държави започнаха развитието на една такава система, която датира от началото на 70 години, като в момента редица държави ефективно използват тези системи за електронен обмен и сериозно повишаване на ефективността на пристанището. Българската държава и изобщо морската общественост държи това нещо да бъде изградено. В тази връзка проектът е успешен и среща изключително висока оценка на морския бизнес. От срещите, които бяха проведени основно във Варна и в Бургас, ние получихме една висока оценка за инициативата.

Следващият проект е свързан с изграждането и подобряването на организационните дейности в пристанищна инфраструктура. Интегрираната информационна система практически обхваща всички сфери на дейности, използвани в ДППИ. Ние успяхме с изпълнението на този проект да преминем изцяло в електронна форма на управление. Възможност за свързване на другите системи, които представляват източник в тази интегрирана информационна система и да постигнем един пълен ефективен и действащ контрол върху финансите, върху дейността и върху изпълнението на приоритетите.

Един от основните проблеми на съвременното е опазване на околната среда. Стратегическото направление за развиване на едни съвременни приемни съоръжения, които да обработват отпадъците от корабоплавателната дейност, са от особено значение. В далечните години бяхме свидетели на едно буквално варварско замърсяване на морската и океанската среда, изхвърляне на отпадъци и т.н. С новите регламенти, които се приеха в Европейския съюз и на международно ниво, все повече и повече са ограниченията и санкциите, които се налагат на корабите, които изхвърлят отпадъци в морските води. За целта е необходимо всяка морска държава да създаде приемни съоръжения, които да обработват тези отпадъци. Именно в тази стратегическа посока е този проект за приемните съоръжения, който започва с една консултантска дейност, която е доста продължителна. Със съставяне на приоритети и оттам да се премине, след като имаме ясна визия, ясна стратегия, ясни параметри и какви съоръжения трябва да се изпълняват. Защото проектът е достатъчно сложен и проблемът се решава различно в различните държави. Някъде имаме развити такива приемни съоръжения, другаде няма. Ангажиментът е на всяка морска държава, оперираща с воден транспорт, да изгради приемни съоръжения, за да осигури опазването на околната среда, която е най-ценното в цялата наша дейност. Описани са подробно резултатите, аз няма да се спирам на тях. Имайки редица съоръжения, редица постижения, те трябва да бъдат съхранявани. Проектът за изграждане и проектиране на технически системи за превенция на риска и

повишаване сигурността на морските пристанища именно насочен в тази посока – да осигури превенция на риска и намаляване на рисковите потенциали за критичната инфраструктура, към което изключително се отнасят пристанищните съоръжения. Проектът вече завърши. Изпълнението е 99,6%. Преди няколко дни, на 30.05.2019 г. беше последната държавна приемателна комисия в Бургас, която прие проекта без забележки. Остава заключителната пресконференция, която е предвидена за 21.06.2019, с което ще можем да покажем на обществеността резултатите от постиженията на този проект, където успяха да се осигурят необходимите елементи за защита на пристанище Варна – Изток, Варна – Запад и Бургас Изток 1. Именно на това публично събитие ще бъдат показани резултатите от помощта, която получаваме от Европейския съюз, за да може да се осигурят надежни и сигурни пристанища с възможен минимален риск. Така че този проект вече е напълно реализиран. Откриват се допълнително около 20 работни места, което също е един сериозен показател за възможността за използване на допълнителна работна сила.

Следващият проект е един от най-известните – това е система за управление на трафика. В момента изпълняваме фаза 4, известен е под абривиатурата VTMISS. През тази година се навършват 20 години откакто през м. септември 1999 г. стартирахме с един малък холандски проект за изграждане на електронни системи за управление на трафика. Последователно се реализираха два проекта по присъединителната програма – по програма ФАР и сега двата проекта, по ОПТ и ОПТТИ. В момента ние сме на финал на фаза 4, с който ние реално завършваме инфраструктурното изграждане на самата система. Тоест това, което не успяхме да свършим във фаза 3, защото или финансово не беше заложено, или имаше и други административни и обективни пречки да бъде изпълнено. Сега се завършва изграждането на нови обекти, които са необходими за финализирането на инфраструктурата на проекта за управление на трафика. В презентацията ще представя и някои предстоящи елементи.

На картинката виждате какъв е трафикът в момента за един месец в близост до бреговете на България. Един наситен трафик и преди всичко възможност за стълкновение и за морски аварии, което води до понижаване на сигурността, опазване на околната среда и преди всичко на човешки жертви. Благодарение на изградената съвременна система, в момента ние нямаме никакви съществени морски инциденти. Ще дам един пример, който през миналата година беше използван от морска администрация за решаването на един обществено значим проблем. През 2018 г. корабът „Мопанг“ (потънал през 1921 г.), който се е намирал в близост до Созопол, Бургаския залив, започва да изпуска мазут.

Това води до замърсяването на плажовете и на околната среда. Правителството предприе изключителни мерки за премахване на горивото от кораба, но така или иначе в района, където е потънал „Мопанг“ трябваше да се осигурят необходимите ограждения и да се предпазят всички кораби да не пречат и да не се получат допълнително аварии от това. Бяха поставени допълнително буйове. Това е една от извадките, с морско предупреждение към всички кораби, което забранява на корабите в радиус от една морска миля, да преминават. Въпреки всичко при корабите имаме елемент на нарушение, въпреки предупрежденията. Една от причините е, че самите буйове, които са поставени за предпазване на това съоръжение, невинаги са видими и понеже са временни, те не са означени и на морската карта. Използвайки възможностите на системата VTMISS, благодарение на технологичните възможности, ние дадохме едно решение, което буквално предстои да го въведем в експлоатация. Опитите са успешни.

На картината виждате слайд, който е изваден от системата за управление на трафика, показва местоположението на кораб „Мопанг“. С помощта на иновацията, която предлагаме в системата, без съществени допълнителни инвестиции, тоест благодарение на направените инвестиции, ние добавихме една нова функционалност – виждате 3 жълти ромбчета. Това са така наречените виртуални буйове. Какво означава това? – Бреговата система симулира излъчване на сигнали, които показват, че там има наличен буй. Корабите ги приемат и на тяхната електронна карта, на която няма такива обозначения, защото това са временни, те ги виждат и вече нямат основание да извършват тези нарушения.

Следващият слайд. Картината е малко тъмничка, тя е снимка на корабния индикатор, на който капитаните гледат и наблюдават. Макар и некачествена да е снимката, съжалявам, но се вижда как на електронната карта на кораба се появяват тези буйове и ограничения, което ние очакваме, че в значителна степен ще допринесе за недопускане на такива инциденти. През това лято очакваме успешно да завърши операцията по източване на горивото от кораба „Мопанг“. VTMISS върви благоприятно, независимо от закъснението. Издадено е разрешение от Министерство на регионалното развитие за 20-те обекти. Очакваме корекции от Министерство на вътрешните работи, където чакаме две разрешения. И проекта, независимо от редица обективни и субективни проблеми, надяваме се да завърши в срок, успешно. Като искаме това нещо да стане в доста сбити срокове и основната част да завърши някъде до края на месец септември. Защото предвиждаме в края на септември – началото на октомври България, преди всичко ДППИ, с подкрепата разбира се на ИА „Морска администрация“, да организираме един

международен - така наречения VTMIS day - за система за управление на трафика, на който ще бъдат поканени редица международни организации като ИМО - международната морска организация и т.н., представители на медиите. Като се очаква в рамките на два-три дена да бъдат показвани постиженията на Република България в областта на изграждането на системите за управление на трафика, нашите успехи и съответно да получим една оценка, както и да се очертае и направлението за развитие на следващото поколение от системи. Вече започваме експериментални дейности – въвеждането на т.нар. системи с изкуствен интелект. Това означава да получаваме една информация, свързана с безопасността на корабоплаването, с предсказване 15 до 20 минути за предотвратяване на редица инциденти и аномалии в движението. Така че с този проект, със завършването на инфраструктурното изграждане, ние постигаме едни добри солидни резултати, с които можем да се гордеем.

Минавам към последния проект, който е в процедура на избор на изпълнител. Там прогнозите е рано да се правят. Тежка е процедурата. Желаетелите са много. Относно изграждането на системата Port Community System (система за управление на пристанищата) - това може би ще бъде един от най-тежките и най-ефективни проекти, свързани с въвеждането на дигитализацията и електронния обмен на документи в областта на морския транспорт. Преди всичко за морски говорим, като сме започнали и проучвания и в речния транспорт. До този момент сме постигнали един доста сериозни и бих казал върхови успехи за управлението на корабите, за движението, гранични проверки и т.н., то в областта на обработването на товарите, което е в основата на конкурентостта на българските пристанища и в конкурентостта на българската икономика, в областта на взаимодействието преди всичко с железопътния и автомобилния транспорт, което е заложено. Сега вече сме поискали и ще търсим съдействието на колегите от другите браншове – говоря преди всичко автомобилен транспорт и железопътен транспорт. За да се стигне до една съвременна и добра организация, която позволява ефективно използване на средствата. Да видим на практика тези средства, които получаваме по оперативните програми и от Европейския съюз, да допринесат за ефективност на икономиката, за повишаването на благосъстоянието на нашия народ.

Една любима картинка, която представих и миналия път. Темата за дигитализация ми е любима. Действително с въвеждането на електронния обмен, с приемането на необходимите нормативни документи, значителна част хартиени документи отпаднаха. Но така или иначе процесът с дигитализацията и изцяло електронно управление е

неминуем и надявам се ние ще го завършим успешно. Искам да Ви благодаря за вниманието! Готов съм да отговаря на вашите въпроси.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на г-н Кузманов за интересната презентация! ДППИ е бенефициентът, който най-добре изпълнява проектите си и е с най-много проекти по приоритетна ос 4. Изпълняват два проекта включително и по приоритетна ос 5 „Техническа помощ“. Започва с VTMS преди около 20 години в тази област, в областта на разработване и внедряване на системи, свързани с подобряване на сигурността и безопасността по море и по речните пристанища. Ще продължи тази дейност, ще се доразвие. Всъщност наличен е и такъв проект и е вече финализиран.

Имате думата за въпроси и коментари. Мисля че беше достатъчно. Очакваме 2 формуляра за кандидатстване за Port Community System и за приемните пристанищни съоръжения. Пак искам да кажа, че процесът на одобряване на формулярите не върви гладко, както изпълнение на проектите, отнема много време. Така че очакваме в скоро време да ги получим, за да приключим и с одобряване на финансирането за тези проекти. Време е за последния бенефициент на програмата – Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“.

**ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ ИА „ПРОУЧВАНЕ И ПОДДЪРЖАНЕ НА РЕКА ДУНАВ“
Г-Н ПАВЛИН ЦОНЕВ (ИА АПД):**

Добър ден на всички присъстващи. Като символичен домакин искам да благодаря на Управляващия орган, че днес се намираме в гр. Русе! Вчера беше първия ден от заседанието на Комитета за наблюдение. Нашата презентация, която ще представя, е по-кратка. Тя е свързана с дейността на Изпълнителната агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ по Приоритетна ос 4. През този програмен период ние успяхме да извършим една доставка, която вече е приключила през 2017 г. Вече две години работи новият ни хидрографски кораб. Второто ни предложение, което беше одобрено и финансирано по програмата – това е проектът за модернизация и оптимизация на дейностите. Общата стойност на този проект е около 21 млн. лева. През тази година бяха обявени обществените поръчки. Разделихме проекта на две части, като всяка част има – първата – две обособени позиции, а втората има три обособени позиции. Защо ни беше нужно това предложение, тъй като основната цел на Агенцията е да поддържа корабоплавателния път?

Реката е един жив организъм, който от време-навреме се нуждае от корекция. Искам да припомня на всички, че реката в нашия участък е свободно течаща. Тоест няма хидротехнически комплекси, няма укрепване на брега, няма инженерни структури, които да я направляват. Така че ние сме изцяло зависими от морфологията на реката. Затова през определени периоди, когато водните стоежи не са такива, каквито са днешните, имаме проблеми с поддържането на корабоплавателния път. И затова ние предложихме да оборудваме агенцията с драгажно оборудване, което през определените периоди на ниски водни стоежи помага на корабоплавателите да извършват своята дейност. Анализът, който направихме при подготовката на проекта показва, че с такова оборудване ние ще имаме най-малко три пъти по-голяма ефективност. Като говоря за финансиране, ще бъде три пъти по-евтино отколкото, ако ние нямаме драгажна техника. По-късно в презентацията ще Ви представя и вариант, който в момента използвам, но след малко ще стигнем и до там.

Относно първата доставка – това е обособена позиция за доставка на драгажно оборудване. Тъй като това драгажно дооборудване се комплектова с тръбопровод за пренос на седиментите, затова сме ги обособили в две позиции.

Във втората обществена поръчка имаме съпътстващо оборудване, което е необходимо да поддържа тази драгажна техника, тоест да премества това драгажно оборудване, да премества тръбопроводите, да може да маневрира друго оборудване, с което можем да транспортираме наноси – това е несамоходният шалан. В този програмен период финансирането ни стигна за един такъв съд, един несамоходен шалан. А основната ни идея е да има няколко такива съоръжения, за да не се губи време по време на работа и да се повиши ефективността.

Като трета обособена позиция е и понтон, който служи за маневриране на тези несамоходни съдове. В началото на годината бяха обявени двете обществени поръчки. В процеса на разглеждане на офертите ние установихме, че фирмите, които са подали оферти, имат недостатъци и след обстойно и задълбочено проучване на вариантите какво да направим решихме да прекратим обществената поръчка, за да нямаме впоследствие негативни последици. Така че обществената поръчка беше прекратена в началото на м. юни 2019 г., като ние сме готови до края на м. юни 2019 г., ако всичко върви както съм го планирал, до края на този месец да обявим повторно обществената поръчка. Аз се надявам, че сме направили много добра преценка за времето за изпълнение, така че до края на годината да имаме сключени договори. Така ще бъдем в работния график за изпълнение на проекта. Тъй като ние говорим за корабоплавателен път и колегите

говориха за пристанища, но тук не се спомена защо е необходимо да поддържаме корабоплавателния път. На всички Ви е ясно, че няма как да стигнете по друг начин до пристанището, без да извършваме поддържане на корабоплавателния път. До този момент анализите показват, че вътрешните водни пътища и водният транспорт са най-евтиния начин за превоз на товари. Той е почти два пъти по-евтин, отколкото превоз по железопътен и почти четири пъти по-евтин, отколкото превоз с автомобилен транспорт. Така че целта, която сме си поставили, е пряко свързана с поддържане на устойчиво корабоплаване през цялата година. Искам да Ви припомня, че от време на време в медиите се появяват съобщения, особено през летните периоди, когато има по-ниски водни стоежи, за затруднение на корабоплаването. Това естествено води до отлив на товародателите и носи загуби за корабособствениците. Когато имаме устойчив корабоплавателен път, естествено ще доведе до увеличаване товарооборота през пристанищата и естествено ще спомогне за развитието на региона.

Това, което в момента виждате, е именно липсата на такова драгажно оборудване. До този момент, тъй като нямаме собствено драгажно оборудване, през 2017 г. обявихме обществена поръчка. От 2018 г., в рамките на три години, ние изпълняваме драгиране с наемане на драгажно оборудване. В момента това, което виждате, е една холандска дълбачка, която работи в критичните райони. Миналата година 2018 г., в районите на остров Белене в продължение на два месеца драгажното оборудване работи и постигнахме много добри резултати. Дори аз с притеснение мислих, че неустойчивостта на този начин за поддържане на корабоплавателния път, няма да гарантира това за продължителен период. Но се оказа, че до тази година нямаме никакви проблеми с този участък. Което показва, че това оборудване е наистина необходимо за нашия участък. Само да спомена, и колегите от Румъния са малко по-напред – те по Механизма за свързване на Европа вече са към завършване на изграждането на тези съоръжения и въвеждането в експлоатация.

В потвърждение на моите думи и като доказателство за това, което е направено, в първата картинка, лявата виждате тази тъмната част, кафяво-червена. Този пясъчен нанос, който ограничава оформянето на един устойчив фарватер. Тъй като линията е синя, която показва фарватера, а той в този червен маркер, виждате как тази пясъчна коса пречи за гарантиране на оптималните дълбочини от два метра и половина. След извършване на драгирането, ето тук вече се оформя един участък, в който дълбочините са около 3 м, което позволява на корабособствениците без ограничение да извършват корабоплаване

и да не понесат загуби. Това е в района на остров Вардим. Също така драгиране извършихме и в района на остров Белене.

Тук картинката е малко по-ясна, като виждате в лявата част какво е било състоянието на фарватера, в тази част колко мощни са били пясъчните наноси и след извършване на драгирането оттук цветът вече се сменя, което показва, че сме гарантирали дълбочини по-големи от 3 м. Така че това е нашето доказателство от дейността и необходимостта на това драгажно оборудване.

Тази година все още имаме високи водни стоежи и не се налага драгиране, но аз смятам, че в края на лятото този период може би ще настане. Така че ние с обществената поръчка ще можем да гарантираме и тази година, както бяхме планирали до 2020 година да имаме един гарантиран период, в който ще има наемане и финансиране на драгажно оборудване. До завършването на процедурата, изграждането на съоръженията по проекта, ще можем да доставим драгажно оборудване. Тук виждаме една част, която предстои да бъде предложена в следващия програмен период, тъй като в този програмен период не можахме да гарантираме финансиране. Това ще бъде като следващата задача за подобряване условията за корабоплаване в българския участък.

Досега агенцията работеше в много трудни условия. В левия екран виждате един стар кораб, който вече е на 40 години и добре, че миналата година през м. август по Механизма за свързване на Европа доставихме нов маркиращ кораб. В следващия програмен период имаме идея да подобрим и да пенсионираме този кораб и да въведем в строя още един, с който да можем да покриваме целия участък от 240 км. Това ще повлияе на ефективността и бързината, с която можем да реагираме в нашия участък, където критичните участъци са повече от 18.

Следващо предложение, което е свързано с нашата дейност, е да допълним оборудването от този програмен период с несамоходни средства за пренос на инертни материали, което ще завърши целия проект по драгажната техника. Тъй като в предния програмен период ние успешно завършихме още един проект, който беше свързан с маркиране на корабоплавателния път, изграждане на система от съвременни навигационни средства за маркиране, в нашия участък това е другият елемент, с който ние поддържаме корабоплавателния път. Маркираме фарватера и понеже нямахме възможност и технологиите все още не бяха достатъчно добри, за да получим ефективни маркиращи знаци, в момента на пазара има достатъчно достъпни полиетиленови буйове. Те са изключително удобни, тъй като тяхното тегло е четири пъти по-малко, отколкото стоманените навигационни знаци. Освен това те са на модулен принцип, лесно се

поддържат, тъй като няма необходимост от боядисване, няма необходимост от по-специално поддържане. Така че в следващия програмен период предвиждаме да се изгради модернизация и да се извърши модернизация на съществуващата навигационна плаваща обстановка. Това естествено няма да попречи на модернизиране и предложенията, които имаме по отношение на следващия етап от драгажното оборудване. На това видео ще видите друг тип драгажно оборудване, което няма нужда от допълнителни средства. То само отива до района на драгиране, само извършва драгирането и само се разтоварва. Това естествено ще доведе до много по-висока оперативност на драгажната дейност, като има място и за двете оборудвания. Едното оборудване може да работи не само на пясък, то може да работи в по-твърд грунд, така че може да се извършват удълбочаване на нови канали, удълбочаване в пристанище и на пристанищни съоръжения. Като този тип самоходни драгиращи устройства, те са предназначени за работа на пясък. По този начин ще се подобри изключително много ефективността и оперативността при извършване на такива дейности, които в критичните периоди биха направили така, че да гарантираме 360 дни плавателност в участъка, който поддържа агенцията.

По отношение на зимовника, той най-вероятно ще премине на друг начин на управление. Този участък, който се експлоатира за престой на корабите на изпълнителната агенция, е в доста лошо състояние, тъй като виждате, че стената е на повече от 100 години. Това е място, където е била изградена първата захарна фабрика и все още се експлоатира, но тъй като съоръжението е амортизирано и представлява опасност, предвиждаме в следващия програмен период да се извърши модернизация на тази стена, където да бъде престоя на корабите. Това място е също и база, в която се извършва съхраняване на тръбопроводите, на навигационните знаци, извършва се подготовка, ремонт и осигуряване цялата дейност на агенцията. Така че това е изключително важно за бъдеща дейност на изпълнителната агенция. Колегите от ДППИ показаха какво се работи в системата за контрол на трафика. Нашата идея, която беше реализирана в предния програмен период за визуализация на тези плаващи навигационни знаци – за шамандури, визуализация върху електронните карти. Това вече е направено, но тъй като тези системи се развиват изключително бързо, не както примерно един кораб, който се експлоатира 40 години, тук технологичното оборудването подлежи на бързо развитие и позволява създаването на изключително добри системи за информираност на навигаторите. Особено на р. Дунав, където вероятността за преместване на навигационните знаци е много по-голяма. Тук възможността за реализиране на изграждане на изкуствени

навигационни знаци, които да бъдат визуализирани върху електронните карти, в момента е наложително. Това вече е направено в района на Дунав мост 2. Така че всички навигационни знаци от проекта, който е реализиран в предишния програмен период, ще бъдат оборудвани с допълнителни системи. Този начин на прехвърляне на информацията от навигационен знак, от шамандурата върху електронната карта на потребителя е изключително полезен и дава възможност във времето, в който кораба прави прехода до мястото, където навигационния знак е изместен, да визуализира върху електронната карта така че да могат навигаторите да не се съобразяват с преместения навигационен знак. На трите картинки виждате истинското състояние на буя, който се визуализира върху електронната карта, след като е направен обмен между бреговата станция, буя и кораба. Когато буят в дясната картинка вече липсва от мястото си, тук с изкуствен знак той се визуализира върху картата. Така че, както каза и г-н Златко Кузманов, ние изключително много помагаме на навигаторите. Навигационната карта е помощно средство. Но навигационната карта в момент, когато вашата радиолокационна станция не работи, наистина ви спасява. Вие днес ще видите и още едно нещо – комбиниране на електронна навигационна карта с радиолокационния радар, което покрива електронната картина с физическата картина, която вие получавате. Тук наистина сме успели да надградим системите за безопасност и управление на корабите.

На този слайд Вие виждате само една малка част от нещата, които могат да се получат от това, което ние успяхме да постигнем в предния програмен период. В този компактен модул има доста елементи. Следи се какво е състоянието на цялата лампа. Можем да констатираме дали има човешко присъствие, опит за кражба, удар, сблъсък. Така че, ако имате и малко търпение, имаше един по-така забавен момент, в който ще бъде представен един малък откъс от БНР, в който те интервюираха директора как една шамандура е била открадната. Като предложение за следващия програмен период предвиждаме една инвестиция, която наистина ще бъде като завършек в модернизацията на агенцията с бюджет от около 35 млн. лева. В предния Комитет за наблюдение Ви казах как една шамандура беше открадната и благодарение на това, което бяхме монтирали в лампата и в модула шамандурата бе намерена и върната. Благодаря за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на г-н Цонев! Очевидно административният капацитет по представяне и правене на презентации се повишава с всеки следващ комитет, с нагледна информация, звукови ефекти и т.н. Лично на мен в резултат на презентацията ми изникнаха доста въпроси, но едва ли ще мога да ги задам всички. Радвам се, че агенцията ни е

бенефициент и е с интересни проекти. Хубаво е, че се мисли и за следващия програмен период. Виждаме много идеи. Не разбрах само дали в този програмен период предвиждате доставка на самоходна драга.

Г-Н ПАВЛИН ЦОНЕВ (ИА АППД):

Няма да доставяме сега.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Не я видях и в сметките за следващия програмен период. Това е просто за информация?

Г-Н ПАВЛИН ЦОНЕВ (ИА АППД):

Да, само за информация.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Само да знаем какво предстои по тази дейност, която всъщност, както каза г-н Цонев, спомага и е основен инструмент за осъществяване на основната дейност на изпълнителната агенция - да осъществява, да поддържа и да гарантира подходящи, безопасни условия за корабоплаването. Мисля, че не стана съвсем ясно, в момента драгирането и поддържането се извършва с проект, който се финансира от бюджета на България, на Министерство транспорта. ИАППД има тригодишен договор, финансово обезпечен, благодарение на който се извършват тези драгажни дейности, когато е необходимо. В тази връзка аз искам да попитам за драгажните дейности, които се извършиха миналата година. Каква е трайността, защото знаем, че драгирането не е еднократно и завинаги да реши проблема в конкретен участък. Колко време ще има ефект от драгирането при Белене?

Г-Н ПАВЛИН ЦОНЕВ (ИА АППД):

Много е трудно да се прогнозира хидроложките условия и е трудно да се гарантира със сигурност точно определен период от време. За тази година мога да кажа, че сме постигнали ефект. Към днешна дата 12.06.2019 г. нямаме проблеми с корабоплавателния път. Година с година не си приличат, ако има продължителен период на ниски водни стоежи, може да се наложи да се драгира в много по-кратък период. До този момент направените измервания показаха, че имаме сравнително добра устойчивост. Това е благодарение на условията, които имаме - по-високи водни стоежи, по-големи водни количества, които са преминавали. Ние нямаме аритметична стойност, тъй като наистина е трудно да се прогнозира условията на реката. Това, което сме говорили много пъти и е единствено с инженерни мерки можем да гарантираме по-голяма устойчивост. Но дори и при инженерни мерки се налага драгиране за поддържане на устойчивостта.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря! Въщност за тези инженерни мерки или за проекта, в който също участвате, не чухме много. Агенцията участва в доста проекти, по различни програми, малко така има разфокусиране пред мен, във всичките тези проекти и дейности. Да, инженерните мрежи задължително знаем, че се комбинират с драгиране. Без драгиране няма да мине, но поставих въпроса, защото знаете, че ние извършваме проверка на устойчивост на проектите, които се финансират от оперативната програма. Така че това е важно. Агенцията разполага с достатъчно специализирани кораби и устройства, с които да измерва и да знае след евентуално драгиране за какъв период има ефект от това действие. След закупуване на драгажната техника по оперативната програма, ще бъде важно да се води статистика и да се събира информация какъв е ефекта от дейността, която се провежда. Имате думата за въпроси и коментари към г-н Цонев.

Със сигурност морските и речните проекти, ще присъстват в следващата оперативна програма. Предвиждаме засилване на тяхното присъствие с оглед най-вече да гарантиране безопасността на движението, което е основен акцент и в бъдещите програми и програмен период. Не само в речните и морски пристанища, а в целия транспортен сектор. Благодаря още веднъж! Давам думата на г-жа Ангелина Виденова от Управляващия орган, която ще представи резюме на мерките по информация и публичност.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПУБЛИЧНОСТ НА ОПТТИ.

ОТЧИТАНЕ НА ГОДИШНИЯ ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА МЕРКИТЕ ПО ИНФОРМАЦИЯ И КОМУНИКАЦИЯ ПО ОПТТИ ЗА 2018 Г.

Г-ЖА АНГЕЛИНА ВИДЕНОВА

Здравейте, колеги. Аз ще се опитам да съм максимално кратка, защото нещата при нас общо взето са повторяеми. Разбира се, всеки път се стараем да сме актуални, в съзвучие с напредъка на програмата и на проектите. Като типове дейности, повечето от Вас са ги чували. Сега ще Ви представя нашите дейности по информация и публичност за периода м. ноември 2018 г. до края на м. април 2019 г. Въщност както чухме тези два дни и много добре знаете, че част от нашите проекти са доста сложни като проекти и доста сложни за показване и обяснения, особено ползите от тях. Който е бил в София през зимата и в други градове в България знае, че е доста неприятно пътуването с какъвто и да е транспорт, дори пеша да се движиш, въпреки старанието да бъдат преборени

климатичните условия. За това някои от ползите на нашите проекти са очевидни и много лесно видими за всички граждани. Например като пътуването с метро, което е далеч по-приятно от всякакъв друг вид придвижване през зимата. За други проекти това не е така. Например като цялостната реконструкция на Централна гара София, която се извърши през периода 2014 – 2016 г., и за която от доста години не беше правен ремонт. Тя наистина беше абсолютно разрушена, както можете да видите на долната снимка. Но понеже една част от декоративните елементи бяха запазени, то за обикновените граждани, визуално няма кой знае каква промяна. От тук идва ролята на комуникацията и на това как показваме действително какво е свършено по оперативната програма и изобщо нещата, които се влагат и се прави.

Разделила съм нашите дейности на два типа. Едните са основни или така наречени задължителни, които следват регламентите на Европейския парламент, Националната комуникационна стратегия, годишните планове и на общо всичките ни стратегически документи. Тяхната основна роля е да популяризира проектите и ролята на Европейския съюз за реализирането, да осигурява максимална прозрачност, да изгражда и да поддържа високо обществено доверие. Да комуникира действително какво се случва по оперативната програма и какви са ползите от тези проекти.

На ниво оперативна програма задължителните ни и постоянно присъстващи мерки за публичност са: поддържане на актуалния сайт на програмата, задължително годишно публично събитие, различни по обхват медийни кампании, тримесечни редовни срещи на експертите по публичност и комуникация, на които заедно обсъждаме мерките за публичност, разпространение на рекламни материали. Отделно от това работим в тясно сътрудничество с всички бенефициенти. По всякакъв начин участваме и се стремим съвместно да бъдем полезни във всякакви дейности, които те сами организират - церемониите, първите копки, рязането на лента, информационни билбордове, документални филми и всичките съпътстващи дейности за проектите.

Има едно трето ниво, което е допълнително за нашата дейност, но напоследък се засили – официални посещения на обектите на ОПТТИ от страна на членове на Европейския парламент, Европейската комисия, международни конференции, обмяна на опит между различни експерти. На всичките нива ние се стремим максимално да покажем ползите от работата. Новото през тези шест месеца е, че имаме единен портал за всички оперативни програми, което доста време се подготвяше – eufunds.bg. На този портал всяка от оперативните програми има подстраница, те изглеждат почти идентично. Всяка програма решава какви актуални новини да качва. В случая ние наблюдаваме доста на

видеорепортажи, рубрики и на снимков материал. Всяка програма решава какво да качва, но те изглеждат идентично, за да може да се ориентират потребителите бързо за всичките оперативни програми от едно място.

Годишното публично събитие за миналата година беше проведено на 17.12.2018 г. в присъствието на повече от 120 представители. На него се представя традиционно актуалния статус и напредъка на оперативната програма.

Развитие на мрежата на публичност си е регулярна дейност. Този период имаше две координационни срещи и на ежедневна база постоянно се координират и се съгласуват дейности с експертите по информация и публичност на бенефициентите. Стремим се винаги, когато има възможността, да подпомагаме и на място да участваме в събития на бенефициентите. В случая съм извадила само две събития, защото бенефициентите си ги представиха, за да не ги повтаряме. Това е приключване на работата на тунелопробивната машина „Витоша“ на 27.02.2019 от страна на „Метрополитен“ и церемонията „първа копка“ в присъствието на министъра на транспорта на жп гара Подуяне.

На един семинар за журналисти по покана на Европейския парламент през м. януари беше представен съвместно с бенефициент „Метрополитен“ в Брюксел проекта за метрото, който често се дава като пример за добър проект, като добре вървящ европейски проект.

В съответствие и допълнение към основните ни дейности, развиваме и така наречените съпътстващите дейности, които обаче все повече стават доста актуални. Например официалния ни Youtube канал, Инстаграм профил, спортни и други видове събития, на които присъстват най-разнообразни публикации и социологически проучвания. Това, което чакахме от доста време вече да се случи и най-накрая е факт. Ще ви бъдат представени първите резултати. Също има и дейности на ниво бенефициенти. Имате възможност да си вземете издания на софийското метро, на три месеца издават актуален вестник. Някои от бенефициентите имат Фейсбук страници или други социални медии също публикуват информация. На ниво Европейски съюз има доста конкурси, отворени към Управляващите органи и дори към гражданите. Едното е „Европа в моя регион“. Ние лично кандидатствахме за два от тях и сме много щастливи, че и за двата имаме положителен резултат.

На Youtube канала почти всеки ден имаме по един или двама нови абонати. В момента има над повече от 340 хил. гледания и над 110 бр. видеоклипа. Стараем се всяко актуално видео от бенефициенти, както и това, което ние правим по нашите медийни кампании,

да бъде представено. Инстаграм профилът, насочен предимно към младежка аудитория, също набира скорост, защото това става все по-популярен начин за показване на интересни снимки и видеа. Ето го въпросното издание на Метрополитен. Най-актуалното от този месец е, може да си вземете от регистрацията. Доста информативно и интересно издание.

Единият конкурс, за който кандидатствахме „Европа в моя регион“, беше за издаване на пощенски картички. Всеки от Вас има по един комплект, спечелихме с две снимки – едната е на метростанция „Летище София“, а другата снимка е на VTМIS трафик кулата в гр. Бургас. Наградата беше отпечатване на 300 бр. от всяка снимка и раздаване в рамките на Европейския съюз по всякакви видове събития и поводи. Мога да кажа, че се гордеем с това, макар и да е по-съпътстваща дейност.

Другото много интересно нещо, за което кандидатствахме в края на м. април – началото на май, е за проекта за надлезите на НКЖИ, който както чухте, продължава и е с идеята да се развива все повече. Идеята беше да представим как даден наш проект на оперативната програма решава определен проблем, с какво е полезен на гражданите. А наградата е произвеждане на едноминутно видео, което също ще бъде разпространено по всички канали на Европейската комисия, в социални медии и други официални канали. Видеото е вече факт, но чакаме финалния вариант, за да бъде представен. Така че или на другия комитет, или може би по-рано по някакъв начин ще го комуникираме, ще имате възможност да го видите. С този проект за надлезите реално се постига по-висока скорост на движение на международните влакове и не само международни влакове при абсолютно намаляване на инцидентите до свеждането им до нула на практика. Безконфликтно преминаване, което е изключително важно и за гражданите, и за бизнеса, както и за жп транспорта.

За нас като комуникатори обаче интересен е въпросът тези всички дейности, които ние ги правим и се стремим да бъдем максимално оригинални и интересни, те достигат ли наистина до гражданите и в крайна сметка, ползвателите на тези проекти. На тази графика цифрите са малки, затова ще ги цитирам. Това е изследване от Евробарометър, което показва много устойчива тенденция на въпроса: „Европейският съюз предоставя финансова помощ за регионите и градовете, вие лично чували ли сте за проект, който се изпълнява във вашия регион?“. Говорим за всякакъв вид европейски проект, вкл. и по нашата програма и виждате, че средно за 28-те страни-членки само 34% от хората казват, че изобщо се сещат да са чували за такъв проект. Това означава, че тези проекти по

някакъв начин минават покрай тях, но общо взето едва ли толкова много влияят на ежедневието им живот.

Нашите данни от първото ни поръчване, което след малко ще чуете, показват, че за България този процент е доста по-висок – 52 %. Разбира се, винаги може и да е повече, но така или иначе, такава част от гражданите се сещат да са чували за проект в техния регион. Така че за нас е важно къде са тези хора, какво гледат и какво слушат, къде да ги открием. За България най-характерно е, че все още традиционните медии: телевизията и радиото са доста силни, интернет също набира популярност, но телевизията така или иначе гледат близо 90% от хората почти ежедневно. Така че това ни е основният канал. Все по-голяма популярност сред интернет потребителите, имат социалните медии. Като за България, Facebook е водещ, Youtube и Instagram. Ние ще насочим усилията си на нашите кампании да продължаваме към тези основни медии. Ще направим всичко възможно да поддържаме този така наречен интерактивен микс – всички канали заедно, защото това сме установили от нашите изследвания, че води до по-голяма ангажираност и хората, които интервюираме в нашите рубрики, как галено казват „нашето метро“, дори хора като не живеят в София.

С две думи да обобщя, стараем се всички видове комуникационни дейности и официални, и допълнителни, да вървят заедно. Вече почти всеки човек е със смарт телефон, който е вид медия. Всеки прави собствени снимки и всеки може да качва, да споделя, да коментира – това също е някакъв вид медия. Стараем се това нещо да върви заедно и да показва ползите от проектите или ако трябва да перифразирам слогана на българското председателство „Съединението прави силата“, това важи също и за комуникацията и комуникационните дейности. За да не продължавам да Ви държа в напрежение, сега нашият изпълнител от Агенцията, която сме избрали за провеждане социологически проучвания, ще ни представя резултатите от първото национално представително проучване. Договорът с тази агенция е такъв, че имаме възможност за още няколко проучвания включително, фокус-групи и качествени проучвания. Така че, ако наистина имате нещо, което Ви е особено интересно и важно да бъде разбрано, приемаме идеи за въпроси и разрези. От наша страна за този период това е основното, което сме направили. Отворени сме за въпроси и коментари от всякакъв вид.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря Ани! Г-н Павлов ще представи социологическите проучвания. Виждате, че комуникационните дейности, които провежда и за които отговаря Управляващия орган все повече се разширяват. С тези дейности се популяризира важноста и приноса на

кохезионната политика за транспортния сектор. От тук нататък ще говорим за транспортната свързаност, така ще се нарича и бъдещата програма „Транспортна свързаност“. Господин Павлов, имате думата.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ОСНОВНИТЕ РЕЗУЛТАТИ ОТ ПЪРВОТО НАЦИОНАЛНО ПРЕДСТАВИТЕЛНО СОЦИОЛОГИЧЕСКО ПРОУЧВАНЕ.

ЮЛИЙ ПАВЛОВ (ЦЕНТЪР ЗА АНАЛИЗИ И МАРКЕТИНГ): Добър ден! Казвам се Юлий Павлов и съм директор на Център за анализи и маркетинг. Това е първото проучване, което направихме по поръчка на МТИТС. Както спомена и г-жа Ангелина Виденова, имаше доста забавяне за реализирането на това социологическо проучване, но то не е нито по наша вина, нито на министерството. Вие знаете, че винаги, когато има обществени поръчки, има обжалвания, изчакване, ревизии и така нататък. Въпреки всичко социологията за ОПТТИ вече е факт.

Виждате, че сме интервюирали доста голямо число респонденти – над 2 000 души, които са представителни за възрастовата група от 15 години и нагоре (това са около 6 милиона и 200 хиляди души). Стохастичната грешка при 50-процентни дялове е около 2.2 %, при по-малки дялове намалява. При 10-процентни дялове стига до към 1% и повече не намалява. Така че стойности под 10% трябва да се знае, че имат доста голяма относителна грешка, съпоставима с тяхната абсолютна стойност.

В началото сме проверили до каква степен хората са запознати с различните оперативни програми с европейско финансиране. Първите три най-разпознаваеми програми са ОП „Околна среда“, програмата за развитие на селските райони и ОПТТИ - фактически те имат сравнително еднаква разпознаваемост в рамките на статистическата грешка с дистанция пред следващите. Това е ефектът от комуникационната работа през последните години.

Следват данни, които г-жа Виденова цитира: „Вие лично чували ли сте за проекти, които се изпълняват във вашия регион?“. Виждате, че малко над половината твърдят че са чували, което все още е неудовлетворително, но все пак съпоставено със средното за Европейски съюз не е толкова лошо постижение. Разбира се има още върху какво да се работи.

В рамките на проучването беше зададен открит въпрос „Кои са проектите, за които те могат да се сетят, които се изпълняват в тяхната област“. Изброени са много проекти. Със зелено са отбелязани тези, които се изпълняват по ОПТТИ и виждате, че това са 29%.

Като съберем отделните проценти, може да направим извода, че хората се досещат за проектите по ОПТТИ. Пак повтарям, това е открит въпрос. Тук не се четат отговори на респондентите. Всеки респондент казва това което мисли, т.е. те наистина се досещат и цитират конкретен проект.

Още един подобен въпрос - „Кои са проектите с европейско финансиране, които на национално ниво ще имат най-голям принос за националното развитие“. Отново виждаме със зелено проектите, свързани с ОПТТИ. Като ги сумираме това са 23% от споменатите проекти, които се изпълняват по ОПТТИ. Тук искам да отбележа, че проектите, свързани с транспорта, които се споменават, са повече. Но има и такива, като например АМ „Хемус“, които не са по тази програма, затова не сме ги включили в тези 23%. Иначе темата за транспорта вълнува доста хора.

Въпросът „Бихте ли казали, че сте запознати с оперативна програма?“ цели да се оцени степента на запознатост по ОПТТИ. Както виждате тези, които са изцяло или частично запознати, са някъде около 18 – 19%. А тези, които също са чували за тази оперативна програма, са 40%. 41 % твърдят, че не познават и не са чували за тази програма. Тук зависимостта от различни социални и демографски категории е доста голяма. Виждате, че при хората с висше образование запознатостта по ОПТТИ е по-голяма (тези хора са 21% от генералната съвкупност). При тях процентът на запознатите изцяло или частично е 36%, т.е. двойно повече спрямо средното за генералната съвкупност. Подобни са зависимостите и с други категории, свързани с нивото на образование. Например хората с по-високи доходи, хората, живеещи в столицата и големите градове и така нататък, са доста по-добре запознати с тази оперативна програма, с резултати над 30%.

И между тези, които са запознати частично или изцяло и които се чували за програмата, одобрението за ОПТТИ е 94%. Тоест с информираността идва и одобрението, ако може така да се изразя.

Следва един закрит въпрос, затова процентите тук са по-високи. Попитали сме конкретно - запознати ли сте с този конкретен проект, запознати ли сте със следващия и така нататък. Виждате, че практически с почти равни резултати от приблизително 55% са АМ „Струма“ и изграждането на третата линия на метрото в София. Както каза и г-жа Виденова, неслучайно много хора казват „нашето метро“. Ще видите нататък имаме и други данни. Западната дъга и вече следващите проекти, свързани със жп транспорта или корабоплаването по река Дунав имат по-малка степен на разпознаваемост. Но за различните проекти процентът е различен. Но между 85% и 91% от тези, които са изцяло запознати или частично с проектите, смятат че тези проекти ще имат позитивно влияние

върху развитието на техния регион. Отново виждаме как с информираността идва и високата оценка на ОПТТИ.

Нещо, което е важно за по-нататъшното популяризиране на програмата, са навиците на пътуване. На въпроса „Колко често пътувате в България извън населеното си място“, виждате, че всеки ден пътуват 5.5%, до 18% - един-два пъти на месец. Ако условно наречем тези хора - редовно пътуващи, това са 38% от българите, които пътуват поне един път в месеца извън населено си място. Поне веднъж в годината са 70%.

Ще представя две графики: първата е между генералната съвкупност – тези, които изобщо пътуват са към 87% и какъв транспорт предпочитат да използват те. Автомобилният води с малка преднина пред автобусния и голяма пред железопътния транспорт. Но ето на следващата графика сравнение със синьо са тези проценти, които дадохме преди малко, които са между генералната съвкупност на пътуващите и със зелено са активните пътуващи – тези 38%, за които споменах или това са около 2 милиона 350 хиляди българи. За тях безспорно на първо място е автомобилният транспорт, т.е. редовното пътуване обикновено е свързано все пак с малко по-високи доходи и собствен автомобилен транспорт. Процентът на автобусите намалява, както и процентът на железопътните превози. И когато вече се адресираме към различни целеви групи трябва да имаме предвид точно тази диференциация по социално-демографски характеристики. Според пътуващите (това са от тези 87%, които изобщо пътуват или 5 400 000 българи) – какво е най-важно за тях, когато избират начина за пътуване. Виждате, безспорен лидер е сигурността при пътуване. Бързината на пътуване, тоест да се стига навреме и комфортът са горе-долу близки с 44 – 45%. Интересното е, че ниската цена вече не е толкова висок фактор, колкото преди 7 – 8 – 10 години. Преди време сме правили изследване, несвързано с настоящата обществена поръчка, но тогава ниската цена излизаше като един от основните фактори. Сега виждаме, че тя вече отстъпва доста по-назад. Което се дължи на това, че все пак има доста по-голяма конкуренция и разликите в цените не са толкова големи.

Стигаме и до комуникационните канали, чрез които се популяризират резултатите от оперативната програма, проектите за бъдещето и т.н. Тази графика беше показана от г-жа Виденова, но все пак ще наблегна отново на нея, защото положението е доста различно спрямо това, което има в други европейски държави. 93% са хората, които гледат телевизия почти всеки ден. Това продължава да е определено най-въздействащия комуникационен канал, най-ефективният. Друг е въпросът, че ако вземем цена – качество, разбира се, че интернет ще излезе на първо място, защото цената там е

чувствително по-ниска. Но пък в интернет вие нямате гаранция колко време човекът реално е бил и дали е прочел това, което вижда. И конкретно, когато попитаме „От къде най-често получавате информация относно оперативната програма“, това са тези 41%, които получават информация. Виждате, че тук интернет отива доста по-назад. Когато става въпрос за информация, телевизията също е безспорен лидер. На следващо място излизат познати и приятели – това е много важен фактор. Чак след това идват уеб-сайтовете и вестници, списания и така нататък.

По отношение на въпроса за доверието, тоест получавате информация, а доколко ѝ вярвате. Тук вече предимството на телевизията е огромно – 58% вярват най-много на телевизията, докато уеб сайтовете, радиата и така нататък са много по-назад. Вижда се, че около една четвърт от хората не вярват на никоя медия.

По отношение на това какви са предпочитаните типове на промотиране на оперативната програма – отново очаквано на първо място излиза телевизията с кратко промоционално видео, телевизионни програми и вече след това идват останалите информационни канали.

При типовете информационни събития, които са предпочитани - тук дисперсията е доста голяма. Няма така изявен лидер. Има раздвояване между нещо, което е по-скоро приятно като концерта и нещо което е по-скоро информативно като информационен ден. Но така или иначе тук трябва да се работи в някакво направление.

Относно изводите, не съм сигурен дали сега трябва подробно да се спирам. Основните неща бяха споменати. Искам да обърна внимание на данните за софийското метро - то се използва поне един път месечно от 11% от българите. 1/3 от тези 11% са гости на столицата, останалите 2/3 са всъщност около 40% от столичани. Виждате, че софийското метро е не само лидер в скалата на информираност, но и като използваемост. Имаме подобни данни и за магистрала „Струма“ и Западната дъга, които са по-малки, но все пак се използват и на национално ниво, а не само на регионално.

В заключение е важно да се обърне отново внимание на доверието, когато някой представя информация за ОПТТИ. Макар и не голямо като абсолютна стойност, на първо място са официалните институции и техните представители. Вече с по-малки стойности са независимите експерти, журналисти, анализатори и така нататък. 44% от отговарящите не вярват на никакъв източник на информация, а 28% не знаят на какъв източник биха вярвали. Ако ги съберете виждате, че стават около 72%, които нямат особено доверие или не знаят на кого имат доверие. Благодаря ви за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Благодаря на г-н Павлов за интересните данни от представителното социологическо проучване, което показва как се възприема оперативната програма, как се приемат и проектите, които се изпълняват. Имате думата за въпроси и коментари.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ, ЕК: Благодаря Ви за интересното проучване, много интересна информация! Бих искал да разбера малко повече за извадката - казахте 2 007 човека. Дали са подбрани така, че да отразят обществото максимално много, т.е. не сте взели хора само от един район, а от цяла България, различни полове, възрасти и т.н. Моля да разкажете малко повече.

Г-Н ЮЛИЙ ПАВЛОВ: Извадките, за да бъдат национално представителни, най-добре е да се правят по абсолютно случаен начин, като се използват избирателните списъци. Това беше възможно допреди десетина години, вече не е. Така че сега сме принудени да правим извадките с един метод на квотните извадки, тоест по случаен начин се подбират региони и секции, които да са представителни за структурата на страната. Например за столицата, в която живее около 18% от населението, е представена с 18% от извадката или 360 души. И това съответно важи за всеки регион. Имаме методика, която работи и за електорални изследвания. След което започва анкетирането и за да се попълни извадката от 13 души в тази избирателна секция, се работи по този квотен метод. Започва се със случайно генериран адрес и вече след това, на следващия адрес се прави опит да се запълни квотата. Например сега сме запълнили хората до 40-50 годишни, на следващите адреси търсим някой който е над 50 години. Имаме запълнени хора с по-ниско образование, търсим човек с по-високо образование. Накрая, разбира се, всичко това се претегля, за да съответства на генералната съвкупност. Ако бъда честен, няма математическо доказателство, че този метод гарантира стохастичност на извадката. Но досега работи както в България, така и в целия свят. Това е критерият. Като тук имаме един малко физически подход, а не стриктно математически.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА: Други въпроси? Г-н Сесилио.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (ЕК) [превод]: Бих искал да благодаря както за представеното социологическо проучване, така и за първата презентация относно мерките за информация и комуникацията, защото мисля, че това са важни елементи и е от голямо значение гражданите да са запознати с ползите от програмата. Бих искал да ви поздравя, именно защото сте фокусирали презентациите върху ползите от програмата. Всъщност това, с което се борим с някои оперативни програми, е, че усилията за комуникация са насочени по-скоро към инвестициите по програмите, отколкото върху

самите резултати. Мисля, че в този програмен период наистина трябва да съсредоточим вниманието и усилията на комуникацията най-вече върху резултатите и ползите, които програмите носят за икономиката и обществото. Съответно не само да се концентрираме върху това колко средства са вложени и колко проекта са одобрени.

Когато сравняваме нивото на информираност за интервенциите на ЕС в България със средното за ЕС – може да дадем различни обяснения и различни гледни точки. Все пак в България това са 60% от публичните инвестиции и е нормално темата за европейските средства да заема важно място в политическия дневен ред и в медиите. Докато ако погледнете към Дания или Белгия (тя е специфичен случай) нещата ще са по-различни и средствата от фондовете на ЕС няма да са заложили в такава степен в политическия дневен ред или медийното пространство.

По отношение на ОПТТИ и ползите, мисля, че не е трудно да се представят резултатите от нея, предвид постигнатите ползи. Все пак реализацията на пътните проекти засяга гражданите от цялата страна. Проектът за метрото от своя страна се отразява директно върху ежедневието на столичани. От представените данни от анкетните проучвания именно пътните проекти и този за метрото са по-познати на гражданите, които са директни потребители на ползите от тях. Видно е, че обществото няма достатъчна осведоменост относно потенциалните ползи от инвестициите в жп линиите, което намирам за странно тъй като на първо място при транспорта следва да стои въпроса за безопасността, а 90% от хората избират да пътуват с кола или автобус. Мисля че следва да насочите усилия и към повишаване информираността на гражданите както за ползите от жп транспорта по отношение на безопасността и опазването на околната среда, така и за проектите, свързани с водните пътища, които също допринасят за безопасността и опазването на природните ресурси (Черно море и р. Дунав). Препоръчвам в бъдеще като ползи от ОПТТИ да бъдат представяни не само икономическите и социални аспекти, но и екологичните ползи.

Радваме се, че хората смятат, че финансираме строителството на АМ "Хемус", въпреки, че както знаете тази конкретно ще се дострои с национални средства. Идеята е че финансираме магистрали.

Нещо, което е интересно и е в противовес на повечето други европейски страни, е господството на телевизията като надежден източник на информация. Всъщност тенденцията е, че все повече хората разчитат на различните социални медии, не толкова на традиционните медийни инструменти като телевизията. Може би възрастовата

извадка на респондентите от проучването за ОПТТИ ще покаже, че повечето млади хора са избрали социалните медии.

В заключение, още веднъж Ви благодаря за презентацията за мерките за информация и публичност и идеята основен акцент в нея да бъдат ползите от програмата. Наистина може да се наблегне повече и на икономическите резултати, защото говорим за спестени работни часове благодарение на проектите – хората пътуват по-кратко, ефективно и комфортно. Има много икономически ползи, както и безопасност и сигурност. Особено в жп сектора. Тъй като мерките допринасят за повишаване безопасността и сигурността при движение. Не само при жп системата, но и при надлезите – видяхме видеото за изграждането на жп прелези (снимките преди и след изграждането им, фотоматериалите за преминаване през ж.п. прелезите ми напомнят направо на терористични актове). Съответно снимките след изграждането на надлезите са добро доказателство за ползите от тях.

Благодаря Ви и за представеното социологическо проучване. Всъщност от тук също могат да се генерират идеи за подобряване на комуникацията. Бях изненадан да видя, че програмите за развитие на селските райони и опазването на околната среда са популярни сред широката общественост, но не съм убеден, че това е поради положителни причини. Все пак проучването е правено сравнително скоро, а последните няколко месеца програмата за развитието на селските райони бе широко обсъждана в медийното пространство, но поради възникналите съмнения за злоупотреби там. Така че следва да подходим с внимание относно информираността на хората за оперативните програми, тъй като за съжаление тя не винаги се дължи на положителни данни. Благодаря Ви за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря за анализа, който направи г-н Сесилио и за препоръките върху какво да се фокусираме при популяризирането на ОПТТИ - най-вече на железопътния транспорт и ползите от него, принося към околната среда и така наречения „зелен транспорт“. Благодаря още веднъж и на г-н Юлий Павлов. Други въпроси предполагам, че няма. Всъщност той е направил и други интересни разрези на това социологическо проучване, които ще бъдат предоставени допълнително на Управляващия орган, но нямаме време да представим всичко това. В следващите срещи ще имаме възможност да видим и други интересни данни.

ЗАКРИВАНЕ НА ВТОРИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО

Мисля, че изчерпахме дневния ред. Давам думата за финални думи и заключения. Естествено на г-н Сесилио - той вече на всяка една от сесиите, които имахме прави обобщение и заключения, препоръки. Виждам, че сега се отказва от заключителни думи. Аз също няма да правя финални заключения, защото работата ни, както стана ясно, продължава. Това, което ни предстои, също е ясно – много сериозна промяна на програмата. Предстои да бъде направена много отговорна и реалистична преценка на ситуацията и преценка как да се подобри работата оттук нататък и как успешно да завършим програмата, което да се отрази и на бъдещото изменение. Благодарение на толерантността и разбирането на ЕК малко отлагаме този момент, в който наистина да се извърши този процес на изменение. Естествено това се дължи на обективни причини – предвид продължителните обжалвания на тръжните процедури и неяснотата за развитие на проектите оттук нататък. До края на месец ноември трябва да имаме яснота за промяната на програмата.

Благодаря много за активността на всички присъстващи, на членовете на комитета за наблюдение, на г-н Сесилио най-вече, че беше както винаги конструктивен и изключително полезен! Благодаря на екипа на управляващия орган и най-вече на отдела на Николай Дечев, който организира това мероприятие, както и на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ – нашият символичен домакин. На фирмата, която заедно с управляващия орган организира това събитие, с която имаме договор съвсем отскоро. Това е всъщност първото по-мощно мероприятие и мисля, че се справиха отлично. Благодаря на преводачите за отличната работа!

Г-Н ЯСЕН ИШЕВ, НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИ СЪЮЗ

Бих искал да поздравя Министерство на транспорта и управляващия орган за поредната отлична организация на комитета за наблюдение. Да благодаря на всички лектори, които изнесоха своите детайлни презентации за обектите, които реализират. Бяха зададени много въпроси, получихме много отговори. Все пак те най-добре знаят къде има най-големи трудности при изпълнението на техните проекти. Съветът ми към тях е своевременно да вземат мерки и да сигнализируют, ако те сами не могат да решат проблемите си, то по-високостоящите администрации, министерства да окажат необходимото съдействие. Нека да не смятат, че когато са изпратили едно писмо, то са изчерпали своя принос. За да се реши един проблем, трябва всеки ден да се работи по него, за да може наистина да има добър краен резултат.

По отношение на презентациите и по приоритетните оси виждаме, че Приоритетна ос 3 - метрото се развива много добре – над 99% сключени договори и 70% разплащания. ДП „Пристанищна администрация“ и Изпълнителната агенция „Поддържане и проучване на река Дунав“ също вървят добре. Пътната агенция също – 30% разплащания, с изключение на Лот 3.2 на АМ „Струма“. Нещата при тях предполагам, че вървят добре и се надявам, че дори и след този строителен сезон, техните резултати ще бъдат още по-добри. По Приоритетна ос 1 виждаме обаче, че нещата не стоят добре – 10% сключените договори, 11% изпълнение, което буди сериозни рискове. Надявам се, че господин Папукчийски ще бъде информиран за това, което искам да кажа. Те действително работят по всички варианти, но трябва наистина НКЖИ да знаят какво ще направят и как ще реагират и в най-тежкия и песимистичен вариант. И то своевременно, да не се заблуждаваме и до последния момент да мислим, че нещо ще стане, когато сме убедени и виждаме, че няма как да се случи. Защото основните рискове са три: първият, че може да загубим от предвидените безвъзмездни средства, вторият – да използваме, доколкото е възможно, част от освободените средства, но може би и не съвсем рационално и третият - всяко закъснение в изпълнението на проектите, знаете води до едно влошаване на качеството, съответно крайният резултат не е добър. И както разбираме, за да няма тези закъснения, които наблюдаваме в момента, още отсега би следвало да се работи сериозно по подготовката за следващия програмен период.

Има положителен знак за железниците - след като последните 10 години премиерът обръщаше сериозно внимание на пътните автомагистрали, започна да обръща внимание и на железопътните магистрали, което наистина е много добре и съм убеден, че това ще даде един сериозен тласък в тяхното развитие. Както аз често обичам да казвам, на железниците трябва да се помага, защото дори и в България, те имат бъдеще. Благодаря Ви!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря Ви г-н Ишев. Вие направихте заключителната част на комитета, все пак имате поглед върху целия сектор. Мисля, че няма други заключения. Благодаря още веднъж на всички и на бенефициентите!

КРАЙ НА ВТОРИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО