

Комитет за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021-2027 г.

ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТНА СВЪРЗАНОСТ“ 2021-2027 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

ПРОТОКОЛ ОТ IX-то ЗАСЕДАНИЕ

Хотел „Астор Гардън“ Св. св. Константин и Елена

11.06.2026 г.

гр. Варна

Деветото заседание на Комитета за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г. се проведе на 11 юни 2026 г. в хотел „Астор Гардън“, к.к. Св. св. Константин и Елена.

Заседанието беше открито от **г-н Мартин Георгиев** – председател на Комитета по наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 и директор на дирекция „Координация на програми и проекти“ в Министерството на транспорта и съобщенията. След проверка на присъствието беше констатирано наличието на необходимия кворум и заседанието беше открито.

В заседанието участваха заместник-министърът на транспорта и съобщенията **г-жа Анна Натова**, представители на Европейската комисия от Генерална дирекция „Регионална и градска политика“, в т.ч. **г-н Андреас фон Буш**, представители на инициативата JASPERS, Световната банка, бенефициенти по Програмата, членове и наблюдатели на Комитета.

От името на министерството на транспорта и съобщенията приветствие към участниците отправи заместник-министърът на транспорта и съобщенията **г-жа Анна Натова**.

В своето изказване тя подчерта значението на Програма „Транспортна свързаност“ като един от най-важните инструменти за развитие на транспортната инфраструктура в България. Беше отбелязано, че чрез инвестициите по Програмата се реализират ключови проекти за модернизация на железопътната и пътната инфраструктура, рехабилитация на пристанищни съоръжения, подобряване на регионалната свързаност и насърчаване на устойчивия транспорт в страната.

Заместник-министър **г-жа Анна Натова** представи актуална информация за напредъка по изпълнението на Програмата. Беше отчетено, че за **периода ноември 2025 г. – април 2026 г. са сключени 15 нови договора на обща стойност приблизително 69 млн. евро**. По проектите в железопътния сектор са договорени около **625 млн. евро**, а извършените плащания надхвърлят **250 млн. евро**.

В изказването беше акцентирано върху необходимостта от поддържане на ускорен темп на изпълнение по направленията „Пловдив – Бургас“, „София – Драгоман“ и „София

– **Пловдив**“, за да бъде спазен крайният срок за допустимост на разходите – **31 декември 2029 г.**

По отношение на пътната инфраструктура беше отбелязано, че проектът за автомагистрала „**Русе – Велико Търново**“ се реализира съгласно планираните параметри, като за своевременното му приключване е необходимо поддържане на среден тримесечен темп на разплащане от приблизително **60 млн. евро**. Беше отчетено **успешното завършване на автомагистрала „Европа“**, докато **Лот 3 на автомагистрала „Струма“** продължава да бъде определян като **най-рисковия проект** в рамките на Програмата.

Специално внимание беше отделено на **операцията от стратегическо значение за доставка на пет нови едноетажни електрически моторисни влака**. Беше посочено, че доставката следва да приключи през **август 2026 г.**, като към момента извършените плащания по проекта надхвърлят **53 млн. евро**.

Представена беше и информация за напредъка по **процедурата за изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства**, по която са сключени шест договора на обща стойност **около 1,4 млн. евро**.

По направление „**Интермодалност и иновации**“ беше отчетено сключването на **27 договора**, включително за развитие на пристанищна инфраструктура, тягови подстанции, железопътни гари и информационни системи. Одобрени са проекти за интермодален терминал в Русе и за подготовка на интермодални терминали в Горна Оряховица и Видин.

В изказването беше подчертано, че **Северна България продължава да бъде стратегически приоритет** в изпълнението на Програмата. Около **45%** от европейското съфинансиране е насочено към региона, като договорените средства вече **надхвърлят 730 млн. евро**. Според заместник-министър г-жа **Анна Натова** това е ясен израз на ангажимента за намаляване на регионалните различия и подобряване на транспортната свързаност по **направление Север – Юг**.

Беше отчетено, че към настоящия момент **не се очаква риск от загуба на средства по правилото n+3 през 2025 и 2026 г.** Същевременно беше посочено, че **след 2028 г. съществуват потенциални рискове**, свързани с реализацията на някои ключови инфраструктурни проекти, включително автомагистрала „Струма“ – Лот 3 и железопътните връзки с летищата Пловдив и Бургас.

В заключение заместник-министър г-жа **Анна Натова** подчерта, че въпреки отчетения стабилен напредък пред Програмата продължават да стоят сериозни предизвикателства, свързани с темпа на изпълнение на големите инфраструктурни проекти. Тя изрази увереност, че чрез добра координация между институциите, Управляващия орган, бенефициентите и партньорите ще бъдат постигнати поставените цели и ще бъде осигурено **успешното изпълнение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.**

От името на Европейската комисия приветствие към участниците отправи г-н **Андреас фон Буш**, началник на отдел „България, Унгария и Словения“ в Генерална дирекция „Регионална и градска политика“.

В своето изказване той акцентира върху необходимостта от **ускоряване на изпълнението на инфраструктурните проекти** и подчерта **значението на**

транспортния сектор за икономическото и регионалното развитие на България. Той отбеляза, че предстоящите дискусии относно бъдещата кохезионна политика и следващия програмен период поставят транспортния сектор в условия на засилен конкуренция с други политики за европейско финансиране, поради което е необходимо своевременно и аргументирано позициониране на транспортните приоритети на страната.

Представителят на Европейската комисия обърна специално внимание на необходимостта от **успешно приключване на фазиранияте проекти** в рамките на допустимите срокове, като **предупреди за съществуващите рискове от финансови корекции при неизпълнение на приложимите европейски изисквания.**

В заключение **г-н фон Буш** насърчи членовете на Комитета към активно участие в заседанието и подчерта значението на партньорския подход и широкото участие на заинтересованите страни за ефективното прилагане на кохезионната политика.

Статус на Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

Председателят на Комитета за наблюдение **г-н Мартин Георгиев** представи актуална информация за изпълнението на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014–2020 г. и Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

Беше отчетено, че окончателните доклади по **ОПТТИ 2014–2020 г.** са подадени в Европейската комисия, като към момента са **реално изплатени 99,4%** от средствата по Програмата. Посочено беше, че в ход е формалната процедура по преглед на окончателния доклад от службите на Европейската комисия.

В тази връзка беше припомнено, че единственият проект, определен като нефункциониращ по програмния период 2014–2020 г., е проектът на **„Метрополитен“ ЕАД**, който следва да бъде окончателно завършен до средата на **февруари 2027 г.**

По отношение на изпълнението на **Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.** беше отчетено, че значителна част от финансовия ресурс вече е предоставена на бенефициентите под формата на безвъзмездна финансова помощ. Въпреки постигнатия напредък при договарянето, беше подчертано, че остава необходимост от ускоряване на физическото изпълнение и разплащането по проектите.

Г-н Георгиев обърна внимание, че при инвестиции, по които липсва съществен физически напредък, съществува риск от освобождаване на средства след 2027 г. и началото на 2028 г., ако не бъдат идентифицирани и подготвени алтернативни инвестиции за заместване на забавените проекти.

Проекти по ПО 1 – „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“

Председателят на Комитета **г-н Мартин Георгиев** представи актуална информация за напредъка по основните стратегически проекти в железопътния сектор:

„Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 - Етап II“

Общ физически напредък: 80,2 %, от които за Етап II на проекта: 24,2 %. Отчетено беше, че за завършване на проекта в рамките на допустимия период е необходимо

поддържането на среден темп на изпълнение и разплащане от около **9 млн. евро на тримесечие**.

„Модернизация на железопътна линия София-Драгоман-сръбска граница, жп участък Волуяк-Драгоман, Фаза 2“

Общ физически напредък: **58,5 %**, от които за Фаза 2 на проекта: **38,9 %**. като за спазване на крайния срок е необходимо усвояване на средства в размер на приблизително **8 млн. евро на тримесечие**.

„Модернизация на железопътната линия София – Пловдив: жп участък Елин Пелин-Костенец, Фаза 2“

Общ физически напредък: **42,9%**, от които за Фаза 2 на проекта: **16,3%**. Продължават затрудненията при изпълнението на Обособена позиция № 1, свързани основно с реализацията на **тунелното съоръжение в района на Вакарел**. Същевременно беше посочено, че по **Обособени позиции № 2 и № 3** се наблюдава ускоряване на строителните дейности и съществува реална възможност те да бъдат завършени в рамките на програмния период. За постигане на тази цел е необходимо поддържане на темп на разплащане от около **8 млн. евро на тримесечие**.

Проекти по ПО 2 - „Развитие на пътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа и пътни връзки“

АМ „Русе – Велико Търново от км 0+400 до км 76+040“

Към момента са извършени плащания в размер на приблизително **142 млн. евро**. За успешното приключване на проекта до **края на 2029 г.** е необходимо поддържането на среден темп на изпълнение от около **62 млн. евро на тримесечие**, от които приблизително **29 млн. евро** представляват средства от Програмата „Транспортна свързаност“.

АМ „Европа от км 15+500 до км 48+903 – Фаза 2“

Г-н Мартин Георгиев отчете успешното приключване и въвеждане в експлоатация на, като към момента е подадено окончателно искане за плащане по проекта.

АМ „Струма“, Лот 3.2

Като основен риск пред изпълнението на Програмата беше определен проектът АМ „Струма“, Лот 3.2, поради вероятността да не бъде завършен в срока за допустимост на разходите. Обсъжда се включването на резервни инвестиции, сред които **„Обходен път на гр. Казанлък, свързващ пътища I-5 и I-6“**.

Проекти по ПО 3 - „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“

В рамките на Приоритет 3 са сключени **общо 27 договора** за предоставяне на БФП, **13 от които за отчетния период: 1 ноември 2025 г. – 30 април 2026 г.** Общата стойност на одобрената БФП за тези проекти е в размер на **294 982 325 евро**.

За първи път са сключени договори с **нови бенефициенти** по проекти за **изграждане на зарядна инфраструктура за електрически превозни средства**, което представлява нов елемент в изпълнението на Програмата „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г. и допринася за разширяване обхвата на подкрепяните инвестиции.

Доставка на пет едноетажни нулевомисионни електрически мотрисни влака

Беше отбелязано, че инвестицията, включена след извършването на средносрочния преглед на програмата, се изпълнява съгласно графика и се очаква да приключи през септември 2026 г. Извършени са плащания по проекта в размер на **53 706 099 евро**.

По процедура № BG16FFPR001-3.003 „Зарядна инфраструктура за електрически превозни средства по пътищата“

През м. януари 2026 г. са сключени **6 договора**, които вече са в процес на изпълнение и е предоставена БФП на **обща стойност 1 401 786 евро**.

Изграждане на Интермодален терминал Русе

В рамките на отчетния период е одобрен и проектът за изграждане на **интермодален терминал Русе** с бенефициент НКЖИ с предоставена БФП в размер на **49 815 956 евро**.

„Техническа помощ за развитие на жп възли Русе, Горна Оряховица и Варна“

Сключен е договор за БФП на стойност **8 021 915 евро**.

„Подготовка за изграждане на ИМТ Г. Оряховица и Видин“

Сключен е договор за БФП на стойност **3 671 197 евро**.

Проекти по ПО 4 - „Интермодалност в градска среда“

По **Приоритет 4** беше отчетен напредъка по подготовката на **железопътната връзка с летище Пловдив**. Поради недостиг на време и финансов ресурс НКЖИ предлага като алтернативен проект модернизацията на железопътния участък Филипово – Скуtare.

Беше отчетено, че съгласно първоначалното разпределение на средствата по програмата **около 45% от инвестициите са насочени към Северна България**, като към момента **38% от договориания ресурс** е с място на изпълнение в региона.

Г-н Мартин Георгиев представи **анализ на риска по правилото n+3**, според който **през 2025 и 2026 г. не се очаква загуба на средства**. Рискът се **увеличава след 2028 г.**, основно във връзка с изпълнението на проектите за АМ „Струма“, АМ „Русе – Велико Търново“, пътната безопасност и железопътните връзки с летищата в Пловдив и Бургас. По линия на **Европейския фонд за регионално развитие** основният риск е свързан с евентуално забавяне на автомагистрала „Русе – Велико Търново“.

В заключение г-н Мартин Георгиев представи информация относно изпълнението на **Комуникационния план на Програмата**. Представител на Управляващият орган **г-жа Ангелина Виденова** информира членовете на Комитета за реализираните **медийни кампании**, включително новите партньорства с медии и специализираните рубрики, представящи напредъка по проектите. Отчетено беше и провеждането на национално представително **социологическо проучване** относно транспортните навици на гражданите и серия фокус групи за оценка на бъдещи комуникационни кампании.

Дискусия

В рамките на дискусията г-н **Вълко Станев** предложи през **2027 г.** да бъде организирано събитие по повод **20-годишнината от първото заседание на Комитета за наблюдение**, на което да бъдат представени най-значимите транспортни проекти, реализирани с европейско финансиране. Предложението беше подкрепено от **председателя на**

Комитета г-н Мартин Георгиев и от представителя на Европейската комисия г-н Андреас фон Буш.

Г-н Андреас фон Буш подчерта и необходимостта от запазване на достатъчна програмна и финансова гъвкавост, както и от своевременно подготовка на резервни проекти с цел ограничаване на риска от забавяне на големи инфраструктурни инвестиции и гарантиране на пълното усвояване на средствата по програмата.

Представяне на информация за състоянието на проектите с бенефициент „Метрополитен“ ЕАД

Представител на „Метрополитен“ ЕАД г-н Тодор Тодоров представи актуална информация относно изпълнението на два нефункциониращи проекти от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014–2020 г:

„Доставка на осем нови метровака за линии 1, 2 и 4“

Всички осем вака са доставени, като седем от тях вече са въведени в експлоатация. Последният метровак се очаква да бъде введен в експлоатация до края на месец юни 2026 г., с което проектът ще бъде окончателно приключен. Общата стойност на инвестицията възлиза на 98,5 млн. евро, като 25,4 млн. евро са осигурени под формата на безвъзмездна финансова помощ по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014–2020 г.

„Лот 2 на Линия 3 - „ул. Шипка - кв. Гео Милев – ж.к. Слатина - Зала Арена София/Тех Парк София - бул. Цариградско шосе“ и доставка на 8 метровака за Линия 3“

Проектът предвижда изграждането на около 6 км нова метролиния, шест метростанции и доставка на осем метровака Siemens за Линия 3. Общата му стойност е около 345 млн. евро, от които 54,5 млн. евро са безвъзмездна финансова помощ по ОПТТИ. Отчетено беше, че тунелното строителство е в напреднал етап, като са изградени около 3,5 км тунели, а приключването му се очаква до края на 2026 г. По всички метростанции продължават довършителните строителни дейности, а доставката на осемте метровака е планирана до началото на 2027 г.

Бъдещи инвестиционни намерения на „Метрополитен“ ЕАД

Проектът за продължение на Линия 1 с две нови метростанции и 1,9 км нова метролиния е с висока степен на готовност за финансиране, като прогнозната му стойност е 138,8 млн. евро, а срокът за изпълнение – 36 месеца.

По проекта за продължение на Линия 2 до Студентски град, включващ около 5 км нова метролиния и пет нови метростанции, продължава разработването на идейния проект. Прогнозната стойност на инвестицията е около 380 млн. евро, а предвиденият срок за изпълнение – 48 месеца.

В заключение председателят на Комитета г-н Мартин Георгиев подчерта необходимостта нефункциониращите проекти за период 2014–2020 г., да бъдат приключени в срок до средата на февруари 2027 г., без възможност за последващо удължаване.

Не бяха поставени въпроси или коментари от страна на членовете на Комитета по наблюдение.

Представяне на информация за състоянието на проектите с бенефициент Национална компания „Железопътна инфраструктура“

Заместник генералният директор „Стратегии и администрация“ в **Национална компания „Железопътна инфраструктура“** г-жа **Десислава Борисова** представи подробна информация за напредъка по проектите, финансирани по Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

Беше отчетено, че към момента **НКЖИ** е подала общо **21 формуляра за кандидатстване** по Програмата, от които **17 са одобрени**, а по **16 от тях вече са сключени договори за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ**. Един проект по Приоритет 1 – внедряване на **ERTMS в участъка Русе – Каспичан** – е оттеглен. Планирано е подаването на 3 нови формуляра за кандидатстване за модернизация на железопътния участък **Лозарево – Прилеп**, модернизация на тяговите подстанции **Видин и Брусарци** и развитие на железопътен възел **Пловдив – етап 2**, за участък **Филипово – Скуtare**.

Проекти по ПО 1 – „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната“ и „широкообхватната“ Трансевропейска транспортна мрежа“

„Модернизация на жп участък Елин Пелин – Костенец, Фаза 2“

Г-жа **Десислава Борисова** представи проекта като най-мащабния и технически най-сложен железопътен проект, изпълняван в България. След подписването на два анекса към договора за безвъзмездна финансова помощ част от ресурса е пренасочен към други стратегически железопътни проекти, като **към момента размерът на безвъзмездната финансова помощ е 258,634 млн. евро**, а общите допустими разходи възлизат на **669,843 млн. евро**. Общият физически напредък по проекта е **над 38%**, а по Фаза 2 – **16,7%**.

По **ЛОТ 1 (Елин Пелин – Вакарел)** продължава изграждането на двата основни железопътни тунела. Първият тунел е изцяло прокопан, а при втория се прилага ново техническо решение за укрепване след извършено геоложко обследване. НКЖИ изпълнява мерки за ограничаване на риска от забавяне, като завършването на участъка е планирано до края на **2029 г.**, а за Тунел 2 се очаква удължаване на строителството до **2032 г.**

По **ЛОТ 2 (Вакарел – Немирово)** продължава изграждането на железния път и строителните дейности в гара Ихтиман, включително по контактната мрежа и телекомуникационните системи. Физическият напредък е **близо 47%**, като завършването на участъка е планирано за **началото на 2029 г.**

По **ЛОТ 3 (Немирово – Костенец)** се изпълняват строителни дейности по тунели, мостове, виадукти и други инженерни съоръжения. Част от тунелите вече са изцяло прокопани, а останалите са в процес на изграждане и укрепване. Общият физически напредък е **близо 50%**, като завършването на участъка се предвижда до **средата на 2029 г.**

По проекта продължава и изграждането на **тяговите подстанции Казичене и Ихтиман**. За **подстанцията Ихтиман** строителството е започнало през 2026 г. и вече се изпълняват строително-монтажни работи, докато за **подстанцията Казичене** продължават процедурите по устройственото планиране и подготовката на строителството.

„Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2 – етап II“

Проектът е в напреднал етап на изпълнение с общи допустими разходи в размер на **373,918 млн. евро**, от които **196,823 млн. евро** са за Етап II след прехвърляне на неизразходвани средства от Етап I. Крайният срок за изпълнение е **краят на 2027 г.**, като общият физически напредък е **около 80%**, а по Етап II – **24%**.

По проекта вече функционират в пробен режим маршрутно-компютърни централизации в **14 гари**, а при изграждането на надлези и подлези **19 от общо 30 съоръжения** са завършени и въведени в експлоатация.

В железопътния участък **„Оризovo – Михайлово“** е отчетен значителен напредък – тунел „Чирпан“ е изцяло прокопан, в експлоатация са въведени **32,75 км нов железен път**, завършени са гарите Оризово и Чирпан, а за тягова подстанция Чирпан е подписан **Акт 15**. Завършването на тунела се очаква до края на **2026 г.**

За участъка **„Ямбол – Зимница при гара Завой“** продължава оценката на подадените оферти в процедурата за избор на изпълнител, а **гара Зимница** и прилежащата контактна мрежа вече са напълно завършени и въведени в експлоатация.

„Модернизация на железопътния участък София – Драгоман – Сръбска граница: ЖП участък Волюяк – Драгоман, фаза 2“

Проектът за **модернизация на железопътния участък „Волюяк – Драгоман“** е сред ключовите инвестиции по направлението **София – сръбска граница**. Общите допустими разходи възлизат на **249,531 млн. евро**, от които **169,620 млн. евро** са по Фаза 2. Крайният срок за изпълнение е **краят на 2028 г.**, като дейностите по внедряване на **ERTMS** са планирани да приключат през **2030 г.** Към момента **общият физически напредък на проекта е над 61%**, а по **Фаза 2 – близо 43%**.

В участъка **„Волюяк – Петърч“** са приключили отчуждителните процедури и продължава изграждането на железопътната инфраструктура, контактната мрежа и гаровия комплекс в Костинброд, като физическият напредък е **около 50%**. В участъка **„Петърч – Драгоман“** строителството се изпълнява поетапно, въведени са в експлоатация три нови пътни съоръжения и е започнало изграждането на новото приемно здание на гара Драгоман. Физическият напредък в този участък достига **близо 69%**. Успоредно с това продължава и внедряването на **ERTMS**, като договорът се изпълнява от края на 2025 г., текущият напредък е **14%**, а завършването е планирано за **2030 г.**

Проекти по ПО 3 - „Подобряване на интермодалността, иновации, модернизираните системи за управление на трафика, подобряване на сигурността и безопасността на транспорта“

„Възстановяване, ремонт и модернизация на ТПС Варна и Разград, изграждане на ТПС Русе и внедряване на система за телеуправление и телесигнализация (SCADA) – Фаза 2“

Проектът за възстановяване и модернизация на тяговите подстанции Варна, Разград и Русе и внедряване на система SCADA е с обща стойност 18,029 млн. евро, от които 8,357 млн. евро са по Фаза 2. Крайният срок за изпълнение е юни 2027 г., като общият физически напредък достига 89%, а по Фаза 2 – 75%.

Тягова подстанция Варна е в заключителен етап на изпълнение с физически напредък 99%, като издаването на Акт 15 се очаква през третото тримесечие на 2026 г. По тягова подстанция Разград напредъкът е 95% (91% по Фаза 2), а завършването на строителните дейности се очаква до края на 2026 г. При тягова подстанция Русе физическият напредък е 77% (59% по Фаза 2), като строителството продължава паралелно с изпълнението на допълнително възникнали дейности, а приключването на проекта е планирано за 2027 г.

„Модернизация на тягова подстанция Бойчиновци“

Проектът е от ключово значение за повишаване надеждността на железопътното електрозахранване по направление. Подписан договор за БФП на обща стойност 9,368 млн. евро. Строителството е стартирало през ноември 2025 г., като основното оборудване е доставено и се изпълняват строително-монтажни дейности по новата инфраструктура. Физическият напредък по проекта е 69,5%. Основните рискове остават свързани със зависимостта от изпълнението на ТПС Враца и затрудненията на доставките. През април 2026 г. е подписан анекс към ДБФП за удължаване на срока за изпълнение до юни 2027 г. По отношение на ТПС Видин и Брусарци е предвидена за следващ етап след завършването на подстанциите Бойчиновци, Враца и Димово, с цел гарантиране на непрекъснато и надеждно електрозахранване по направление.

„Реконструкция на гарови комплекси Стара Загора и Нова Загора – Фаза 2“

Общата стойност на допустимите разходи по проекта е 11,230 млн. евро, от които 4,952 млн. евро са по фаза 2. Общият физически напредък с натрупване е 75%, а по Фаза 2 – 48%. Реконструкцията на гара Стара Загора е приключила успешно и обектът е въведен в експлоатация. Основният фокус към момента е върху реконструкцията на гара Нова Загора, за която през ноември 2025 г. е сключен договор за строителство. Предвижда се строителните дейности да започнат през третото тримесечие на 2026 г. Краен срок за изпълнение на проекта е 2028 г.

„Изграждане на интермодален терминал Русе“

През декември 2025 г. е подписан договор за безвъзмездна финансова помощ на стойност 49,91 млн. евро. Процедурите за основните обществени поръчки за проектиране, строителство и строителен надзор се очаква да бъдат обявени до края на юни 2026 г. Крайният срок за изпълнение е до края на 2029 г. Проектът има особено значение за развитието на интермодалния транспорт в България.

Проекти за техническа помощ

„ТП за подготовка на проект „Модернизация на железопътната линия „Радомир – граница с Република Северна Македония“

Изготвен е технически проект, одобрен от възложителя. Към момента се изпълняват дейности по подготовка и съгласуване на подробните устройствени планове. Изготвено е задание за ПУП, внесено за одобрение в МРРБ.

„ТП за изграждане на железопътна връзка с летище Пловдив“

По проекта е сключен договор за безвъзмездна финансова помощ на стойност **2,798 млн. евро**, със срок за изпълнение до **2028 г.** Към момента е сключен договор за проектиране, разработени са първоначални технически решения, изпълняват се дейности по набавяне на изходни данни и се провежда процедура за избор на консултант за оценка на съответствието по Закона за устройство на територията.

„ТП за развитие на железопътен възел Пловдив – Етап 2“

Проектът е на стойност **2,88 млн. евро**, като срокът за изпълнение е **2027 г.** Изпълнява се договорът за проектиране, разработени са първоначални технически решения, а паралелно се осигуряват необходимите изходни данни и се провежда процедура за избор на консултант за оценка на съответствието по Закона за устройство на територията.

„ТП на железопътните възли Русе, Горна Оряховица и Варна“

Сключен договор за безвъзмездна финансова помощ на стойност **8,022 млн. евро**. Към момента се провежда тръжна процедура за изготвяне на предпроектни проучвания и идейни проекти, като етапът е **оценка на подадените оферти**. Срокът за изпълнение е **2029 г.**

„ТП на интермодалните терминали във Видин и Горна Оряховица“

Сключен договор за безвъзмездна финансова помощ на стойност **3,67 млн. евро**. В ход е тръжна процедура за изготвяне на предпроектни проучвания, идейни проекти и подробни устройствени планове, като изпълнението на проекта е планирано до **2029 г.**

„Предоставяне на подкрепа от Световна банка за осигуряване на финансова устойчивост на НКЖИ“

Проектът е на стойност **2,49 млн. евро** със срок за изпълнение до **2028 г.** Целта му е да подпомогне НКЖИ при прилагането на реформи за устойчиво управление на железопътната инфраструктура, подобряване на поддръжката на мрежата, развитието на човешките ресурси и оптимизирането на организационните процеси. Отчетено беше успешното изпълнение на първата дейност по проекта, свързана с укрепване на договорните отношения между държавата и НКЖИ.

Г-жа Десислава Борисова отбеляза, че устойчивото развитие на железопътната инфраструктура е немислимо без модерни информационни системи и качествени данни. Именно към това са насочени следващите проекти:

„Разширяване на националния обхват на Географската информационна система (ГИС) на НКЖИ“

Сключен договор за безвъзмездна финансова помощ по Приоритет 3 на стойност **10,94 млн. евро**. Процедурата за избор на изпълнител е в процес на съдебно обжалване. **Срок за изпълнение – до средата на 2027 г.**

„Разработване и внедряване на единна платформа за данни на внедрените системи в НКЖИ“

Стойността на проекта е **3.27 млн. евро**. Платформата ще интегрира основните информационни системи на компанията в обща среда за управление и обмен на данни. Подаден е ФК. В ход е тръжна процедура.

Планиран е проект за **„Хармонизиране на РИНФ (Регистър на железопътната инфраструктура) на ДП НКЖИ с Регламент (ЕС) 2019/777“** е на стойност 0,127 млн. евро. Одобрен е ФК. Изготвена е тръжна документация. Предстои обявяване на тръжна процедура. Срок за реализация – 15 месеца.

Предстоящи инвестиции и основни рискове

Представена беше информация за проектите, които към момента са в етап на подготовка и предстои да бъдат реализирани:

„Изграждане на железопътна връзка с Република Северна Македония“

Индикативната стойност е **62,508 млн. евро**, а планираният срок за изпълнение е до **2029 г.** През **февруари 2026 г.** е подписан договор за строителство, като подаденият формуляр за кандидатстване за осигуряване на финансиране е в процес на оценка.

„Удвояване и електрификация на железният път в участък „Лозарево – Прилеп““

Индикативната стойност е **114,453 млн. евро**, а планираният срок за изпълнение е **2030 г.** Проектът включва довършване на **Тунел 1** с дължина **2,765 км**, както и удвояване и електрификация на участъка. Сключени са договори за проектиране, строителство и строителен надзор, като строителството на тунела вече се изпълнява, а дейностите по удвояване и електрификация са на етап проектиране. Паралелно се подготвят формулярът за кандидатстване, анализът „Разходи/ползи“ и спасителните археологически проучвания по трасето.

Представителите на НКЖИ информираха Комитета, че поради ограничения финансов ресурс и краткия оставащ период до края на допустимостта на разходите е взето решение **проектите за железопътни връзки с летищата Пловдив и Бургас да бъдат изтеглени от списъка на инвестициите за финансиране по настоящата програма.** В тази връзка НКЖИ предлага като **заместващ проект „Развитие на железопътен възел Пловдив – Етап 2, участък Филипово – Скуtare“.** Проектът включва модернизация на железопътната инфраструктура, контактната мрежа, сигнализационните системи в междугарието Филипово – Скуtare, вкл. в гара Филипово, включително изграждане на нов пешеходен надлез за достъп до пероните. **Индикативната стойност на инвестицията е 41,4 млн. евро**, като според НКЖИ проектът може да бъде реализиран в рамките на периода на Програмата.

Предложения за допълнителни проекти при наличие на освободен финансов ресурс

„Модернизация на железопътната линия „София – Перник – Радомир“ в участъка „Перник – Радомир“ с индикативна стойност **271,804 млн. евро**. Проектът предвижда удвояване, модернизация и електрификация на железопътната линия, както и осигуряване на оперативна съвместимост и по-високи стандарти за безопасност и експлоатация.

Като резервен проект беше представен и **„Модернизацията на участъка „София – Перник“** с индикативна стойност **над 650 млн. евро** и планиран срок за изпълнение **до края на 2031 г.** Проектът предвижда изграждането на двупътна железопътна линия с проектна скорост до **160 км/ч.**

Основни предизвикателства при изпълнението на проектите

НКЖИ отчете, че основните предизвикателства при изпълнението на големите железопътни проекти са свързани с **недостатъчната проектна готовност** преди започване на строителството, **сложните инженерно-геоложки условия**, както и с **продължителните административни процедури**, включително отчуждения, екологични оценки, археологически проучвания, съгласувания и обжалвания на обществени поръчки, които оказват съществено влияние върху сроковете за реализация.

Като основни мерки за ограничаване на рисковете бяха посочени **повишаване на проектната готовност**, поетапно осигуряване на фронт за работа, засилена координация между институциите и осигуряване на устойчив финансов механизъм за покриване на инфлационния натиск. Отбелязано беше, че въпреки предприетите действия **финансовият натиск върху проектите остава значителен**, като съществува риск наличният ресурс да се окаже недостатъчен за покриване на бъдещите индексации и своевременното изпълнение на стратегическите железопътни инвестиции.

Дискусия

В рамките на дискусията **г-н Вълко Станев** постави въпроси относно напредъка по реконструкцията на **Централна гара София** и гарите **Подуяне, Искър, Казичене и София Север**, както и относно подготовката на проекта за железопътна връзка между **Северна и Южна България**, който има важно значение за свързаността между река Дунав, Черно море и Бяло море.

Поставен беше и въпрос относно предвиденото пренасочване на средства към проекта **„Филипово – Скуtare“** и възможността да бъде реализиран участъкът **„Пловдив – Филипово“**, който според изразеното мнение би имал значителен ефект за подобряване на транспортната организация и премахване на съществуващи конфликтни точки между железопътния и автомобилния трафик в градска среда.

Г-н Станев изрази интерес и към перспективите за изграждане на **железопътни връзки с летищата Пловдив и Бургас**, като подчерта значението им за интегрирането на различните видове транспорт и за бъдещото развитие на **единната билетна система**.

От името на НКЖИ **г-жа Мария Генова** информира Комитета, че реконструкцията на **Централна гара София** се очаква да **приключи до края на 2026 г. или най-късно в началото на 2027 г.**, като обектът е част от по-голям договор, включващ и модернизацията на междугарието до Волуяк. За гарите **Искър, Подуяне и Казичене** се предвижда завършване в рамките на следващите една до две години.

По отношение на проекта **„Филипово – Скуtare“** беше посочено, че изборът на този участък е продиктуван от необходимостта да бъдат реализирани инвестиции с висока степен на готовност и реалистичен хоризонт за изпълнение в рамките на настоящия програмен период. Беше подчертано, че останалите идеи за развитие на железопътния възел Пловдив не се изоставят, но за тях ще бъдат търсени други източници на финансиране.

По отношение на железопътните връзки с **летищата Пловдив и Бургас** беше пояснено, че проектната подготовка продължава, но поради ограничения времеви ресурс до края на програмния период и необходимостта от провеждане на сложни процедури по отчуждаване и проектиране, реализацията им в рамките на настоящата програма не се счита за реалистична. НКЖИ ще продължи да търси възможности за осигуряване на финансиране по други механизми.

Председателят на Комитета **Мартин Георгиев** обърна внимание на нарастващия брой обществени възражения и жалби по железопътни проекти, преминаващи през урбанизирани територии. Той подчерта необходимостта техническите решения да бъдат внимателно съобразявани с градската среда и обществените очаквания, тъй като възникващите спорове и обжалвания често водят до забавяне на подготовката и изпълнението на проектите. Според него този фактор следва да бъде отчетен при планирането на бъдещите инвестиции в железопътната инфраструктура.

От името на Европейската комисия **г-н Андреас фон Буш** постави акцент върху риска от завършване на част от големите железопътни проекти след края на периода на допустимост на разходите. Той отбеляза, че при проекти като **„Елин Пелин – Костенец“**, **„Пловдив – Бургас“** и **„Волуяк – Драгоман“** съществува вероятност част от дейностите да продължат след 2029 г., което ще наложи осигуряване на значителен национален финансов ресурс. Той подчерта необходимостта България своевременно да изготви ясен финансов план за **осигуряване на необходимото национално съфинансиране за завършване на тези инвестиции**, така че да не се допусне прекъсване на строителните дейности, допълнително оскъпяване на проектите и увеличаване на риска за успешното им приключване. Той призова този въпрос да бъде внимателно анализиран.

Представяне на информация за проектите в пътния сектор с бенефициент Агенция „Пътна инфраструктура“

Директорът на дирекция „Европейски проекти за транспортна свързаност“ в Агенция „Пътна инфраструктура“ **г-жа Златка Петева** представи информация за напредъка по проектите, финансирани по Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

Автомагистрала „Русе – Велико Търново“

Автомагистрала **„Русе – Велико Търново“**, е определена като един от **най-важните инфраструктурни проекти за подобряване на свързаността по направление Север – Юг** и за повишаване безопасността по съществуващия първокласен път Русе – Бяла – Велико Търново. Проектът е с **обща дължина 133 км** и е разделен на **три участъка**. По Програма „Транспортна свързаност“ се финансират **участък „Русе – Бяла“** и **Обходът на гр. Бяла**, за които е предоставена **безвъзмездна финансова помощ в размер на над 500 млн. евро**. Договорите за инженеринг са подписани в края на **2022 г.**, а на **26 май 2026 г.** е даден официален старт на строителството на участъка **„Русе – Бяла“**.

Участък „Русе – Бяла“

Изпълняват се дейности по **стабилизиране на лъсовите почви** чрез специализирани технологии за уплътняване и химична стабилизация, както и актуализация на ПУП за отделни инженерни мрежи.

Участък „Обход на гр. Бяла“

Строителството се изпълнява активно, като вече са издадени необходимите разрешения за строеж. Работи се по **големите инженерни съоръжения**, включително **виадукта при км 66, моста над р. Янтра**, селскостопански подлез и водостоци. Отчетено беше, че

темът на строителството е значително ускорен след извършените проверки на място от Управляващия орган и Европейската комисия.

Участък „Бяла – Велико Търново“

За третия участък
беше съобщено, че е **открита процедура за избор на изпълнител на инженеринг**. Този участък се разглежда като **приоритетен за следващия програмен период**, тъй като завършването му е необходимо за цялостната функционалност на автомагистралата. Съгласно предварителните разчети **строителството може да приключи около 2032 г., при условие че договорите бъдат подписани до края на 2026 г.**

Автомагистрала „Струма“ – участък Кресненско дефиле

По отношение на **автомагистрала „Струма“** беше отчетен напредък по изпълнението на Пътната карта, приета от Министерския съвет за реализация на проекта. **Г-жа Златка Петева** подчерта, че през последните години е постигнато съществено сближаване между позициите на държавните институции и неправителствените организации по отношение на екологичните аспекти на проекта. В резултат е подписано споразумение между АПИ и екологичните организации, което е довело до прекратяване на част от съдебните производства и до създаване на по-конструктивен диалог между заинтересованите страни.

Беше отбелязано, че независимо от постигнатия напредък реализацията на проекта продължава да бъде изключително сложна и **срокът за неговото завършване съгласно действащата Пътна карта е до края на 2031 г.**

По проекта **ЛОТ 3.2 на Автомагистрала „Струма“** договорите за инженеринг на **ЛОТ 3.2.1 и ЛОТ 3.2.2** са подписани през **април 2023 г.**

По **ЛОТ 3.2.1** техническият проект е одобрен през **февруари 2026 г.**, като предстои одобряване на актуализирания ПУП от МРРБ, след което приключване на отчуждителните процедури и стартиране на строителството.

По **ЛОТ 3.2.2** строителството е започнало през **ноември 2025 г.**, като обходът на гр. Кресна се изпълнява с приоритет. За **лявото платно** техническият проект и ПУП са одобрени, а в момента се провеждат **отчуждителните процедури**. При липса на обжалвания **строителството може да започне до края на 2026 г.**

Направление София – Кулата (дясно платно) - В изпълнение на Пътната карта за проекта през **януари 2026 г.** е подписан договор за проучване на възможните трасета. Към момента е завършен **първият етап**, включващ оценка на пътната безопасност, екологичен анализ и проект на уведомление до компетентния орган. Предстои уведомяване на **МОСВ** и продължаване на работата по **ОВОС**, **оценката за съвместимост и идейното проектно решение.**

„Обход на град Габрово и тунел под връх Шипка“

Представена беше информация и за проекта за **обход на град Габрово с тунел под връх Шипка**. Беше подчертано, че **проектът е от стратегическо значение за подобряване**

на свързаността между Северна и Южна България и представлява естествено продължение на вече изградените етапи от обхода на град Габрово.

АПИ информира Комитета, че към момента проектът не може да получи финансиране по програмата поради липсата на одобрен план за управление на Природен парк „Българка“, което представлява задължително условие за допустимост. Въпреки това продължава подготовката на проекта, като вече е издадено разрешение за строеж за първите два километра от трасето и се подготвят дейности за стартиране на строителството.

Посочено беше, че проектът е свързан с редица технически и екологични предизвикателства, включително необходимостта от актуализиране на проектните решения след промени в нормативната уредба за проектиране на пътни тунели.

Проекти по Приоритет 5 – „Техническа помощ“

„Укрепване на административния и институционалния капацитет на Агенция „Пътна инфраструктура“

Г-жа Златка Петева информира Комитета, че през юни 2024 г. между АПИ и Управляващия орган е подписан договор за безвъзмездна финансова помощ на стойност над 4 млн. евро, а впоследствие е сключено и споразумение с **Международната банка за възстановяване и развитие** за предоставяне на консултантски услуги относно подобряване на управлението на пътно-транспортния сектор, оперативната и финансовата устойчивост, както и развитие на устойчива на изменението на климата, интелигентна, сигурна, стабилна интермодална трансевропейска транспортна мрежа. Дейностите по проекта на **споразумение между АПИ и Световната банка са структурирани в три компонента**. **Първият консултантски принос** е към подготовката на стратегия за развитие на пътната инфраструктура периода 2024 – 2030 г. и средносрочна оперативна програма. **Вторият консултантски принос** е предоставяне на информация на АПИ относно изпълнение на Пътната стратегия и подобряване на институционалната ефективност. **Третият консултантски принос** е за подобряване на стратегии за генериране на приходи за националната пътна мрежа. Беше отчетено, че **по-голямата част от предвидените анализи и консултантски продукти вече са изготвени**, като продължава работата по окончателния доклад относно оперативната дейност на АПИ.

Г-жа Петева обърна внимание и на необходимостта от подготовка на **резервни инвестиции по Програма „Транспортна свързаност“** с оглед риска част от големите инфраструктурни проекти да не бъдат завършени в рамките на периода на допустимост на разходите. В тази връзка беше посочен проектът за **обходен път на град Казанлък**, който свързва съществуващия път I-5 и I-6 и е продължение на обходния път на град Габрово.

Представена беше и информация за подготвяни проекти за „Контролен център за мониторинг и управление на пътната инфраструктура“ и за „Внедряване на интелигентни транспортни системи по автомагистрала „Тракия““, за които все още не са подадени апликационни форми, но са в ход подготвителни дейности от страна на Агенцията.

В заключение **г-жа Петева** отбеляза, че основните предизвикателства пред изпълнението на пътните проекти са сходни с тези при железопътната инфраструктура и включват обжалвания на обществени поръчки, административни процедури, инфлационен натиск и археологически проучвания.

Дискусия

В рамките на обсъждането **областният управител на област Габрово, г-жа Кристина Сидорова** постави въпрос относно очакваните срокове за реализация на **обхода на град Габрово и тунела под връх Шипка**. От страна на **г-жа Златка Петева** беше посочено, че към настоящия момент не може да бъде ангажиран конкретен срок за цялостно завършване на проекта поради продължаващите екологични процедури и необходимостта от допълнителна подготовка на отделни участъци. Въпреки това беше подчертано, че стартирането на първите строителни дейности представлява важна стъпка към реализацията на проекта.

Г-н Вълко Станев постави въпроси относно **виадуктите по пътя „Русе – Бяла“**, тяхната дължина, стойност и връзката им с извършваните археологически проучвания. От страна на **г-жа Златка Петева** беше уточнено, че представените в презентацията съоръжения се намират **при входа на гр. Бяла, като виадуктът над р. Янтра частично попада в района на археологическите разкопки**. Посочено беше, че подробна информация за **дължината и стойността на съоръженията** ще бъде предоставена допълнително.

Представителят на **Екологично сдружение „За Земята“ г-н Даниел Попов** постави въпрос относно отражението на последните наводнения в **района на Бяла** върху проекта и съответствието му с картите за риск от наводнения. В отговор, **г-жа Златка Петева** **пое ангажимент за предоставяне на допълнителна информация** след извършване на необходимите проверки.

В рамките на обсъждането **г-н Стефан Чайков** постави акцент върху значителния недостиг на финансов ресурс за реализацията на стратегическите пътни инфраструктурни проекти в страната. Той отбеляза, че необходимите инвестиции за проекти като **Автомагистрала „Струма“, Автомагистрала „Русе – Велико Търново“, обхода на Бяла и тунела под връх Шипка** многократно надхвърлят възможностите на настоящата и на следващите програми за европейско финансиране. Според него съществува реален риск част от проектите да останат незавършени или да бъде загубено европейско финансиране, ако не бъде осигурен допълнителен национален ресурс за тяхното изпълнение.

От името на **Централното координационно звено към Министерския съвет г-жа Сюзан Зия** подчерта, че въпреки необходимостта от значителни инвестиции в транспортната инфраструктура, държавата следва да поддържа баланс между различните публични политики, включително образование, социални дейности и подкрепа за местните власти. Тя акцентира и върху необходимостта от достатъчен административен и технически капацитет за реализация на проектите, тъй като осигуряването на финансов ресурс само по себе си не гарантира успешното им изпълнение.

Представителят на Европейската комисия **г-н Андреас фон Буш** подчерта необходимостта от дългосрочно планиране и осигуряване на устойчиво финансиране за

стратегическите инфраструктурни проекти, като специално открие проектите „Струма“ и тунела под връх Шипка. Предвид мащаба на необходимите инвестиции **България следва да разгледа по-активно възможностите за привличане на частно финансиране и прилагане на механизми за публично-частно партньорство.** Той посочи примери от други държави членки, в които подобни модели успешно се използват при изграждането и управлението на транспортна инфраструктура. По негови думи би било полезно страната да започне с пилотен проект, който да позволи натрупването на опит в тази област.

Г-жа Анна Натова подкрепи предложението на **г-н Андреас фон Буш** за по-широко използване на **публично-частните партньорства** при развитието на транспортната инфраструктура. Тя подчерта, че **концесиите** са утвърден инструмент за публично-частно партньорство и заяви, че вече се водят разговори в тази посока, като изрази готовност да работи за развитието на подобни механизми в транспортна инфраструктура. **Тя информира Комитета, че в администрацията вече се обсъждат конкретни възможности в тази насока.**

В последващото обсъждане **г-н Стефан Чайков** отбеляза, че строителният сектор разполага с необходимия капацитет за изпълнение на големи инфраструктурни проекти, като според него основните затруднения произтичат от продължителните административни процедури, отчуждителните процеси и екологичните оценки. Той също така информира, че в **Агенция „Пътна инфраструктура“** **се обсъжда създаването на специализирано звено за управление на бъдещи концесионни проекти.**

Г-н Даниел Попов обърна внимание върху **необходимостта не само от изграждане, но и от дългосрочно поддържане на новата транспортна инфраструктура.** Според него устойчивото финансиране на поддръжката следва да бъде съществен елемент от бъдещото планиране. Той подчерта значението на инвестициите в железопътния транспорт и обществения транспорт с ниски емисии като част от европейските политики за устойчива мобилност и декарбонизация.

Представяне на информация за проектите с бенефициент Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“

Изпълняващият длъжността директор на дирекция „Управление на проекти“ в Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ **г-жа Елиз Бохосян** представи информация за напредъка по проектите на предприятието, финансирани по Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

Беше отчетено, че ДППИ изпълнява няколко проекта по **Приоритет 3 на Програмата**, насочени към подобряване на пристанищната инфраструктура, безопасността на корабоплаването и устойчивото развитие на морския и речния транспорт.

„Рехабилитация на вълнолом в пристанище Бургас“

Представена беше актуална информация за проекта, чиято основна цел е **възстановяване и укрепване на съществуващото защитно съоръжение на пристанището.** Беше съобщено, че са сключени договори както за строително-монтажните работи, така и за строителния надзор. Към момента **строителните дейности**

са временно преустановени поради ограниченията за извършване на строителни работи през летния сезон.

„Внедряване на високочестотни радарни системи в пристанищата“

Беше представен проектът за внедряване на високочестотни радарни системи, предназначени да осигуряват непрекъснато наблюдение на морската среда в реално време. Системите ще предоставят информация за посоката на вълните, морските течения и скоростта на вятъра, което ще допринесе за повишаване безопасността на корабоплаването и по-ефективна реакция при аварийни ситуации и замърсявания.

По проекта е проведена процедура за избор на изпълнител, като предстои подписване на договор на стойност приблизително 3 млн. евро. Предвижда се изграждането на четири радарни станции в Балчик, Варна, Несебър и Бургас.

„Превенция от наводнения в град Лом – реконструкция на източния кей“

Г-жа Елиз Бохосян информира Комитета за подготовката на проекта за реконструкция на източния кей в град Лом, чиято цел е намаляване на риска от бъдещи наводнения и подобряване устойчивостта на пристанищната инфраструктура. Към момента е сключен договор за строителен надзор, а процедурата за избор на строител предстои да бъде обявена след приключване на задължителния предварителен контрол от Агенцията за обществени поръчки. Прогнозната стойност на строителните дейности е около 14 млн. евро.

„Капитално драгиране на пристанищен терминал „Бургас – Изток 2“

Беше представен и проектът за капитално драгиране на акваторията около корабни места 20А и 20Б на пристанищен терминал „Бургас – Изток 2“. Основната цел е осигуряване на достъп за по-големи кораби чрез увеличаване на дълбочината на оперативната акватория от минус 6,5 м до минус 12,5 м. Очаква се проектът да допринесе за повишаване капацитета и конкурентоспособността на пристанището.

Към момента процедурата за избор на изпълнител е в напреднала фаза, като са подадени пет оферти и се очаква комисията да приключи работата си през месец юли 2026 г. Сключен е и договор за строителен надзор.

„Укрепване на административния капацитет на ДППИ“

Представен беше и проектът за укрепване на административния капацитет на служителите на ДППИ по линия на техническата помощ. Общата стойност на проекта е приблизително 900 хил. евро. В рамките на инициативата са предвидени обучения, специализирани учебни посещения и дейности за обмен на добри практики с цел повишаване експертния капацитет за подготовка и управление на инфраструктурни проекти по програмите с европейско финансиране. Към момента е избран изпълнител и предстои сключване на договор.

Проекти в подготовка

Беше представена информация и за редица проектни инициативи, които са в процес на подготовка и за които предстои кандидатстване по Програмата. Сред тях са:

„Осигуряване на устойчиво развитие, безопасност, сигурност на мултимодални операции по основната и широкообхватната TEN-T мрежа по внедряването на високотехнологични пристанищни съоръжения за безопасно и екосъобразно извършване на баластни операции в морските пристанищата“. Този проект предвижда внедряване на мобилна система за управление и третиране на баластни води, която да бъде като алтернатива на корабните бордови инсталации в случай на необходимост. В момента се провежда **обществена поръчка за избор на изпълнител с прогнозна стойност приблизително 3,5 млн. евро**. Подготвят се документи за кандидатстване;

„Ремонтно-възстановителни и укрепителни работи по вълнолом Варна – Етап 3“. Проектът представлява заключителния етап от рехабилитацията на вълнолома. Предвижда се възстановяване и укрепване на около 330 м от съоръжението с цел осигуряване на неговата конструктивна устойчивост, безопасна експлоатация и надеждна защита на акваторията на пристанище Варна.

Представена беше и информация за подготвяните два проекта за **„Изграждане на инфраструктура за брегово електрическо захранване на кораби на Пристанище Варна“** и **„Изграждане на инфраструктура за брегово електрическо захранване на кораби в българските речни пристанища“**. Основната им цел е корабите да бъдат захранвани с електроенергия по време на престой, което ще намали емисиите на вредни вещества и шума. Посочено беше, че реализацията им зависи от публикуването на насоките за кандидатстване и от определянето на модел за управление на изградената инфраструктура в съответствие с правилата за държавните помощи.

„Изграждане на мултимодална транспортна платформа в пристанище Русе и подобряване на връзките му с хинтерланда“

Проектът цели създаването на терминал за комбинирани превози по системата Ro-La, като алтернатива на натоварването на Дунав мост при Русе. Отбелязано беше, че изготвените предпроектни проучвания предстои да бъдат актуализирани съобразно действащите правила за държавните помощи.

„Изграждане на система за електронен обмен на информация – Port Community System за речните пристанища“

Проектът предвижда създаването на единна информационна платформа за обмен на данни между пристанищните оператори, контролните органи и логистичните компании по река Дунав. Посочено беше, че проектът надгражда успешно внедрената система в морските пристанища и ще допринесе за повишаване на ефективността, прозрачността и проследимостта на товарните потоци.

Основни предизвикателства при изпълнението на проектите

ДППИ представи и анализ на основните затруднения при подготовката и изпълнението на проектите.

Като **първо съществено предизвикателство** беше посочена **продължителността на задължителния предварителен контрол на обществените поръчки**, осъществяван от Агенцията за обществени поръчки. Според предприятието това води до **забавяне на стартирането на процедурите и създава риск за спазването на сроковете** по

административните договори. В тази връзка беше **предложено да се обсъдят възможности за оптимизиране на контролните механизми и въвеждане на по-бързи процедури за проекти, финансирани със средства от европейските фондове.**

Като **второ предизвикателство** беше посочено **забавянето при публикуването на насоките за кандидатстване по някои от предвидените процедури**, което възпрепятства своевременната подготовка и подаване на проектни предложения.

Третият идентифициран риск е свързан с **честите промени в ръководството на предприятието и последващите промени в инвестиционните приоритети**. Беше отбелязано, че подобни промени оказват влияние върху приемствеността при подготовката на проектите и могат да доведат до забавяне на тяхната реализация.

Дискусия

В рамките на обсъждането **г-н Вълко Станев** постави въпроси, свързани с управлението на държавните предприятия, необходимостта от гарантиране на стабилност и приемственост в ръководството им, както и относно съдържанието на предвидените обучения по проекта за укрепване на административния капацитет на ДП **„Пристанищна инфраструктура“**. Той отправи предложение в обучителните дейности да бъдат включени и теми, свързани с превенцията на нередности и взаимодействието с **Европейската служба за борба с измамите (OLAF)**.

От името на ДП **„Пристанищна инфраструктура“** г-жа **Елиз Бохосян** поясни, че проектът предвижда както обучения в страната, така и учебни посещения за обмен на опит в държави с реализирани сходни инфраструктурни проекти. Тя отбеляза, че обучителните дейности са насочени основно към прилагането на нормативната уредба, включително **Закона за обществените поръчки, Закона за устройство на територията, управлението и изпълнението на инфраструктурни проекти**, както и към **усвояването на добри европейски практики**. Беше посочено също, че предложението за включване на теми, свързани с OLAF и превенцията на измамите, може да бъде разгледано при детайлизирането на обучителната програма.

В последвалата дискусия г-жа **Сюзан Зия** информира членовете на Комитета за предприетите действия във връзка със задължителния предварителен контрол на обществените поръчки. Тя отбеляза, че вследствие на вътрешни организационни мерки в **Агенцията по обществени поръчки** вече се наблюдава **ускоряване на процедурите по предварителен контрол**.

Беше съобщено също, че през **февруари 2026 г.** е инициирана кореспонденция между българските институции и **Европейската комисия** относно възможностите за оптимизиране на режима на предварителен контрол, който е част от ангажиментите по **Плана за възстановяване и устойчивост**. По думите на г-жа **Зия към момента се обсъжда възможност прагът за задължителен предварителен контрол да бъде увеличен от 5 млн. лева на 5 млн. евро**, което би облекчило изпълнението на голяма част от инфраструктурните проекти. Тя изрази очакване, че въпросът ще бъде финализиран в близко бъдеще след съгласуване с Европейската комисия.

Представяне на информация за проектите с бенефициент Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“

Изпълнителният директор на Изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“ (ИАППД) г-н **Ивелин Занев** представи информация за напредъка по проектите на Агенцията, финансирани по Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

Беше съобщено, че са **сключени и успешно изпълнени два договора за консултантски услуги**, свързани с подготовката на проектните предложения за доставка на специализирана техника за нуждите на агенцията и за рехабилитация на кейовата стена на пристанищната база на ИАППД в Русе.

„Доставка на специализирана техника за нуждите на ИАППД“

Представена беше информация за проекта за доставка на специализирана техника, чийто индикативен бюджет възлиза на приблизително **20,5 млн. евро**, а срокът за изпълнение е планиран до **края на 2028 г.**

Беше посочено, че в периода **юни 2026 г. – февруари 2027 г. предстои провеждането на обществена поръчка** с предмет доставка на специализирано оборудване, структурирана в **три обособени позиции.**

Първата обособена позиция предвижда доставка на специализиран **воден дрон, оборудван с многолъчев сонар за триизмерно сканиране на речното дъно.** Целта е осигуряване на възможност за **обследване на плитките участъци от река Дунав**, недостъпни за съществуващата техника на Агенцията.

Втората обособена позиция включва доставка на **понтон за нуждите на плавателната техника на Агенцията.** Съоръжението ще има важно значение по време на предстоящата **рехабилитация на кейовата стена в Русе**, когато ще се наложи временно преместване на част от специализираната техника извън съществуващата акватория.

Третата обособена позиция предвижда доставка на **самоходна драга за извършване на драгажни дейности по корабоплавателния път на река Дунав.** Представителите на Агенцията подчертаха, че дейностите по драгиране не са насочени към добив на инертни материали, а към преместване на натрупаните пясъчни наноси от критични участъци на корабоплавателния път към места, където те не възпрепятстват безопасното корабоплаване.

„Рехабилитация на кейовата стена при км 491,080 на р. Русе“

Индикативният бюджет на проекта е приблизително **3,7 млн. евро**, като изпълнението се предвижда да приключи до **края на 2029 г.** Реализирани са дейности като прединвестиционни проучвания, включващи вариантни решения за рехабилитация на кейовата стена; геоложки проучвания; геодезически измервания за деформации; обследване на потънали съдове; извършено е обемно-устройствено проучване. **Изготвен е подробен устройствен план и е одобрено задание за специализиран подробен устройствен план.**

Предстои провеждане на обществена поръчка за инженеринг и строителен надзор с две обособени позиции. Планира се процедурите да бъдат проведени в периода юли 2026 г. – април 2027 г., след което да започне реалното изпълнение на строително-монтажните дейности.

Основни рискове и предизвикателства

Основните рискове пред изпълнението на проектите са свързани с **възможни обжалвания на обществените поръчки, забавяния при издаването на разрешения за строеж и специфичните хидроложки условия по река Дунав**. От ИАПД посочиха, че за ограничаване на тези рискове са предвидени резервни времеви буфери в графиците, ранно стартиране на съгласувателните процедури и активна координация между всички участници в изпълнението. Беше отбелязано също, че **климатичните промени водят до все по-чести и продължителни периоди на ниски води по Дунав, които се превръщат в съществен фактор при планирането и реализацията на проектите**.

Представяне на информация за проектите с бенефициент Изпълнителна агенция „Морска администрация“

Началникът на отдел „Проекти“ в Изпълнителна агенция „Морска администрация“ (ИАМА) г-жа **Красияна Николаева** представи информация за проектите на Агенцията, финансирани по Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

„Техническа помощ за проект MarTaSS“

Основна цел на проекта е **анализ и оценка на съществуващото положение, също така изготвяне на концепция за разработване и внедряване на информационната система MarTaSS, подготовка на техническа спецификация, изготвяне на документация за обществена поръчка и подготовка на апликационна форма за проект „Разработване и внедряване на интегрирана автоматизирана информационна система за безопасност и устойчивост на морския транспорт“ (MarTaSS)**.

Беше отчетено, че **всички дейности по проекта са успешно изпълнени**, в резултат на което е **одобрено проектното предложение и на 4 септември 2025 г. е подписан административен договор за реализацията на проекта MarTaSS**. Проведена е процедура за избор на изпълнител, като **договорът с избрания изпълнител е сключен на 1 април 2026 г.**

„Разработване и внедряване на интегрирана автоматизирана информационна система за безопасност и устойчивост на морския транспорт“ (MarTaSS)

Представена беше подробна информация за същинския проект MarTaSS, който следва да **приключи до 1 октомври 2028 г. Общата му стойност е над 800 хил. евро**.

Основната цел на проекта е **създаването на интегрирана информационна система, която да подпомага безопасността на корабоплаването в Черно море и да допринася за опазването на морската и крайбрежната среда от замърсяване, причинено от корабния трафик**. Системата ще включва **няколко основни функционални модула** – модул за наблюдение и контрол с достъп до външни информационни системи, модул за подпомагане на оперативната дейност и архивиране на данни и модул за защитена комуникация между участниците в процеса на наблюдение и контрол.

Беше подчертано, че **системата ще извършва обмен на данни в реално време, които ще се получават от Европейската агенция по морска безопасност (EMSA)**. Системата

ще функционира непрекъснато в режим 24/7 чрез Морския спасително-координационен център и ще покрива цялата изключителна икономическа зона на Република България в Черно море. Очаква се внедряването ѝ да доведе до по-бързо събиране и обработване на информация, намаляване на риска от човешки грешки, по-ефективно предотвратяване на инциденти и замърсявания, причинени от корабоплаването и значително подобряване на възможностите за наблюдение на морската среда.

„Техническа помощ за проект за плавателно средство за търсене и спасяване (ТиС)“

Административният договор е подписан през август 2025 г., а изпълнението следва да приключи през юни 2027 г. Основната цел на проекта е изготвянето на предпроектни проучвания, техническа спецификация, документация за обществена поръчка и апликационна форма за бъдещо кандидатстване по Приоритет 3 за придобиване на **ново специализирано плавателно средство за търсене и спасяване**. На 30 април 2026 г. е сключен договор с избрания изпълнител.

„Рейдова кула – Варна“

Административният договор за този проект е сключен през март 2026 г., но строително-монтажните работи, свързани с реконструкция на рейдовата кула, са започнали още през 2021 г. Основната цел на проекта е **изготвяне на технически инвестиционен проект и изпълнение на строително-монтажни работи на рейдова кула и административна сграда**, които са в пристанищен терминал „Варна – Изток“. Проектът включва инженеринг, строително-монтажни работи, строителен надзор, инвеститорски контрол и дейности за информация и комуникация. **Към момента строителните работи са практически приключили и е подписан Акт образец 15**. Извършват се процедурите, необходими за получаване на Акт образец 16 и въвеждане на обекта в експлоатация. Г-жа Красияна Николаева информира Комитета, че се предвижда през септември 2026 г. да бъде проведено официално заключително събитие по проекта в град Варна.

Основни рискове и предизвикателства

Г-жа Красияна Николаева очерта три основни предизвикателства при изпълнението на проектите: забавянията, свързани с предварителния контрол на обществените поръчки, липсата на насоки за кандидатстване по част от процедурите и честите промени в приоритетите вследствие на смени в ръководството на предприятието. Беше подчертано, че тези фактори водят до забавяне на подготовката и изпълнението на проектите, поради което беше предложено **оптимизиране на контролните процедури, по-навременно публикуване на насоките за кандидатстване и осигуряване на по-голяма институционална последователност**.

Проекти в подготовка

В заключение бяха представени проектите, които са в процес на подготовка за бъдещо кандидатстване по Програмата.

BULMAS – „Разработване и внедряване на интегрирана информационна система за координиране и управление в реално време на операции при бедствия и аварии в

българския морски отговорен район за търсене и спасяване с акроним БУЛМАС (Българска морска система за безопасност).

Системата ще подпомага управлението на спасителни операции и ще осигурява координация между Морския спасително-координационен център, Военноморските сили и Главна дирекция „Гранична полиция“.

„Придобиване на специализирано плавателно средство за търсене и спасяване ТиС“, за който се очаква проектното предложение да бъде подадено през следващата година.

„Осигуряване на МТБ, оборудване и доразвиване на рейдовата кула във Варна“. Разглежда се и възможността за кандидатстване за допълнително финансиране. Идеята е тази рейдова кула да бъде превърната в комуникационно-информационен и координационен център.

Представяне на информация за работата на създадените подкомитети **„Железопътни проекти“ и „Пътни проекти и пътна безопасност“**

Председателят на Подкомитет „Железопътни проекти“ г-н **Ясен Марков** представи информация за дейността на двата подкомитета, създадени към Комитета по наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.

В началото на изложението беше припомнено, че създаването на Подкомитетите е одобрено от Комитета по наблюдение с цел осигуряване на по-широко участие на заинтересованите страни в процеса на подготовка и изпълнение на големите инфраструктурни проекти. **Съставът на Подкомитет „Железопътни проекти“ е определен с Решение № ПТС-39 от декември 2025 г. на ръководителя на Управляващия орган** и включва представители на държавната администрация, научните среди, местните власти, неправителствения сектор и професионалните организации в транспортния сектор.

Беше подчертано, че **основната функция на Подкомитетите е да подпомагат диалога между институциите и заинтересованите страни**, да предоставят експертни становища и да допринасят за **своевременното идентифициране на рискове** и възможни решения при реализацията на проектите.

До момента са проведени две заседания на Подкомитет „Железопътни проекти“ и Подкомитет „Пътни проекти и пътна безопасност“ - през февруари и май 2026 г.

Подкомитет „Железопътни проекти“

Председателят на Подкомитета г-н **Ясен Марков** представи проекта на процедурни правила за неговата работа, който е разработен в съответствие с чл. 8 от приетия правилник за дейността на Подкомитетите и е предоставен предварително на членовете на Комитета по наблюдение. Процедурните правила предвиждат заседанията да се провеждат **присъствено, дистанционно или в хибриден формат най-малко два пъти годишно**, както и възможност за свикване на заседания по инициатива на Председателя, на една трета от членовете на Подкомитета или на председателя на Комитета по наблюдение.

Беше отбелязано, че към настоящия момент Подкомитетът **не е приемал официални решения** или препоръки към Комитета по наблюдение, но в рамките на проведените заседания са **обсъдени редица въпроси от стратегическо значение за развитието на железопътния транспорт**.

В рамките на заседанието на Подкомитета сред основните теми са били обсъдени перспективите за изграждане на **железопътна връзка с летище Пловдив**, като е било отбелязано, че проектът не може да бъде реализиран в рамките на настоящия програмен период, но остава сред приоритетните бъдещи инвестиции на НКЖИ. Разгледани са били и въпроси, свързани с **управлението на пътни надлези, безопасността при железопътните прелези и внедряването на съвременни системи за сигнализация, телекомуникации и видеонаблюдение**. Представена е била информация за инициативите на НКЖИ за изграждане на **зарядна инфраструктура за електрически превозни средства в железопътните гари**, както и за развитието на основните железопътни коридори от **TEN-T мрежата**. Участниците са обсъдили необходимостта от **повишаване на проектните скорости, увеличаване на допустимото осово натоварване** и подобряване на условията за **военна мобилност и товарни превози**. В заключение е било подчертано значението на **спазването на сроковете, ускоряването на административните процедури и ефективното управление на рисковете** при подготовката и изпълнението на големите железопътни проекти.

Подкомитет „Пътни проекти и пътна безопасност“

Беше отчетено, че в рамките на заседанията на Подкомитета са разгледани основните стратегически проекти в пътният сектор и мерките за подобряване на **пътната безопасност**.

Подкомитетът е обсъдил и необходимостта от намиране на по-добър баланс между изискванията за **опазване на околната среда** и своевременното развитие на **транспортната инфраструктура**. Била е изразена обща позиция, че е необходимо продължаване на диалога между институциите, отговорни за инфраструктурното развитие и екологичните оценки, така че проектите да могат да се реализират в предвидените срокове без компромис с екологичните стандарти, както и внедряване на иновативни решения за безопасност и управление на трафика.

В рамките на заседанията е представена актуална информация за напредъка по **Автомагистрала „Струма“**, включително подготовка на дясното платно в участък **„Симитли – Кресна“** и напредъка на **„Обхода на град Кресна“**. Разгледани са и въпросите, свързани с реализацията на **Автомагистрала „Русе – Велико Търново“**. Обсъдени са били и възможностите за внедряване на **интелигентни транспортни системи (ITS)** и перспективите за развитие на бъдещи стратегически пътни проекти.

Представен беше и проектът на **Процедурни правила за работа на Подкомитет „Пътни проекти и пътна безопасност“**, изготвен по аналогия с правилата на Подкомитет **„Железопътни проекти, интермодалност и иновации“**, който урежда организацията на заседанията, начина на вземане на решения и взаимодействието между членовете на Подкомитета.

Дискусия

В рамките на дискусията г-н Генади Георгиев от Министерството на финансите постави въпрос относно инициативата за изграждане на **зарядни станции за електрически превозни средства в железопътната инфраструктура** и необходимостта да бъде извършена оценка за съответствие с правилата за **държавните помощи**.

В отговор г-н **Ясен Марков** поясни, че към настоящия момент става въпрос за предварителни намерения и обсъждания между институциите, без поети финансови ангажименти. От страна на **НКЖИ** г-жа **Десислава Борисова** потвърди, че към момента не са предвидени финансови ангажименти и темата ще бъде допълнително обсъдена съвместно с **Министерството на транспорта и съобщенията**.

Решение на Комитета по наблюдение

Комитетът по наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г. единодушно:

ОДОБРЯВА

Процедурните правила за работа на Подкомитет „Железопътни проекти“ и Подкомитет „Пътни проекти и пътна безопасност“.

Представяне на информация за проектите, финансирани от Световната банка

Представителят на **Световната банка в България** - г-н **Тома Янакиев** представи информация за изпълнението на консултантските проекти на Световната банка с бенефициенти **Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ)** и **Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ)**, финансирани по **Програма „Транспортна свързаност“ 2021–2027 г.**

В началото на изложението беше отбелязано, че консултантският проект с **АПИ** е в по-напреднала фаза на изпълнение и се основава на дългогодишно сътрудничество между Световната банка и Агенцията. Представена беше оценка на основните предизвикателства пред пътния сектор, сред които се откроява значителният дисбаланс между **приходите от пътни такси** и необходимите средства за **поддръжка, рехабилитация и развитие на републиканската пътна мрежа**.

Представителят на Световната банка отбеляза, че извършените анализи показват необходимостта от значително увеличаване както на финансовия ресурс за поддръжка, така и на ефективността при управлението на пътната инфраструктура. В тази връзка Световната банка подпомага АПИ при разработването на **система за управление на пътните настилки**, основана на събиране и анализ на обективни данни, която да подпомага приоритизирането на инвестициите и по-ефективното използване на ресурсите.

Беше представена информация и за работата по въвеждането на **модерни модели за поддръжка на пътищата**, включително договори, базирани на **резултати и нива на обслужване**, при които качеството на поддръжката се оценява чрез предварително определени показатели за състоянието на инфраструктурата.

Специално внимание беше отделено на възможностите за развитие на **публично-частни партньорства (ПЧП)** в транспортния сектор. Беше съобщено, че по искане на **Министерството на финансите** е изготвен анализ на потенциала за прилагане на подобни модели, като по темата е проведен специализиран семинар с участието на представители на **МТС, АПИ, НКЖИ, Министерския съвет** и други институции.

Беше отчетено също, че Световната банка оказва експертна подкрепа на АПИ в областта на **електронното таксуване** и развитието на **ТОЛ системата**, включително при

подготовката на необходимите нотификации до **Европейската комисия** във връзка с определянето на тарифите за пътно таксуване.

Представителят на Световната банка информира Комитета, че към момента са завършени **пет от шестте основни доклада**, предвидени по консултантския договор с АПИ. Оставящият доклад е свързан с развитието на системите за управление на настилките, поддръжката на инфраструктурата, **интелигентните транспортни системи (ITS)**, преброяването на трафика и адаптирането към **климатичните промени**.

По отношение на сътрудничеството с **НКЖИ** беше отбелязано, че проектът е в начална фаза на изпълнение. До момента Световната банка е подпомогнала НКЖИ при подготовката на **многогодишния договор с държавата** и разработването на система от **индикатори и стимули за оценка на изпълнението**.

Предстои изготвянето на допълнителни аналитични доклади, свързани с **управлението на железопътния сектор, развитието на човешките ресурси, управлението на инфраструктурните активи** и оптимизирането на управлението на **неоперативните активи** на Дружеството. Беше подчертано, че част от тези активи представляват значителен финансов и организационен ресурс, който към момента не се използва достатъчно ефективно и генерира допълнителни разходи за компанията.

Дискусия

Г-н **Стефан Чайков** даде положителна оценка на сътрудничеството между **Световната банка и АПИ**, като подчерта значението на разработените реформи в областта на **организационната структура, управлението на човешките ресурси и оперативните процеси**. Той акцентира върху необходимостта консултантската подкрепа да продължи и през следващите години с **цел реално прилагане на подготвените реформи**.

От своя страна представителят на **Европейската комисия г-н Андреас фон Буш** подкрепи обсъжданите идеи за **развитие на публично-частните партньорства** както в железопътния, така и в пътния сектор. Той препоръча натрупването на практически опит чрез **реализиране на малки пилотни проекти**, които да подпомогнат изграждането на капацитет не само по техническите аспекти, но и при **подготовката на договори и управлението на концесионни процедури**. Според него подобен подход би създал предпоставки за **мобилизирание на ресурси както от публичния, така и от частния сектор** за бъдещото развитие и поддръжка на транспортната инфраструктура.

В отговор **г-н Тома Янакиев** посочи значителния опит на Световната банка в областта на **публично-частните партньорства**, като даде примери с **концесията на летище София** и подготовката на **концесията на пристанище Варна**.

Г-н **Стефан Чайков** подчерта, че **развитието на капацитет за публично-частни партньорства** е сред ключовите направления в бъдещото сътрудничество между **АПИ и Световната банка**.

Представяне на информация за състоянието на преговорите за Многогодишната финансова рамка и кохезионната политика след 2028 г.

Г-жа **Сюзан Зия** представи актуална информация относно преговорите за следващата **Многогодишна финансова рамка (МФР) на Европейския съюз за периода 2028 – 2034 г.** и подготвяната реформа на **Кохезионната политика след 2028 г.**

Г-жа Сюзан Зия представи основните параметри на предложението за **Многогодишната финансова рамка (МФР) на ЕС за периода 2028–2034 г.**, като отбеляза, че общият бюджет възлиза на **около 2 трлн. евро**, от които **865 млрд. евро** са предвидени за инвестиции в режим на споделено управление. За **България** е предложен пакет от **22,3 млрд. евро**, като **около 19,5 млрд. евро** са предназначени за финансиране на инвестиции по **Кохезионната политика, Общата селскостопанска политика и политиката по рибарство**, които ще формират основния ресурс за изпълнение на инвестиционните мерки през следващия програмен период.

Г-жа Сюзан Зия информира, че предложеният бюджет за **МФР 2028–2034 г.** е изчислен по **нова методология**, която отчита в по-голяма степен **инвестиционните потребности** на държавите членки. В същото време беше отбелязано, че прилагането на механизма „капинг“, ограничаващ националните алокации до **105%** от средствата за периода **2021–2027 г.**, води до **значително ограничаване на предвидения ресурс за България**, въпреки по-високите ѝ инвестиционни нужди.

Представени бяха **петте основни приоритета**, върху които ще бъде изградена бъдещата система за европейски инвестиции:

- устойчив просперитет и конкурентоспособност;
- отбрана и сигурност;
- социално сближаване;
- устойчиво земеделие, рибарство и развитие на селските райони;
- защита на основните права, демокрацията и равенството и принципите на правовата държава.

По отношение на транспортния сектор беше подчертано, че инвестициите ще останат част от първия приоритет и ще бъдат насочени към завършването на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), **декарбонизацията на транспорта, подобряването на свързаността между регионите, достъпността на отдалечените райони и подкрепата за цифровия преход в транспортния сектор.**

Нова архитектура на изпълнение

Беше обяснено, че **Европейската комисия предлага отпадане на досегашната система от отделните Програми**. Вместо тях всяка държава членка ще подготвя **единен Национален и регионален партньорски план**, който ще обединява всички инвестиции, финансирани от фондовете при споделено управление.

Планът ще бъде **структуриран в отделни глави**, които могат да бъдат **секторни, тематични или регионални**. Съгласно предложението на Комисията първоначално в плана ще бъдат програмирани **75%** от националния финансов ресурс, докато останалите **25%** ще бъдат резервирани като механизъм за гъвкавост и ще могат да бъдат разпределяни впоследствие при възникване на нови приоритети или кризи. Прави се **преход от разхода ориентирано към резултатно ориентирано изпълнение**, което означава, че държавите ще получават средства, когато изпълняват инвестиции или реформи, а не възстановяване на реално извършените от тях разходи за съответните инвестиции и реформи.

Нов модел на изпълнение и основни рискове

Особено внимание беше отделено на предложението за замяна на действащото правило n+3 с нов механизъм за автоматично освобождаване на средства след 10 месеца. Беше посочено, че подобна промяна би могла да създаде сериозни рискове за държавите членки, особено при големи инфраструктурни проекти, чието изпълнение изисква продължителен период от време.

Като допълнителен риск беше посочено и предвижданото концентриране на значителна част от бюджетните ангажименти в началото на програмния период, което би наложило държавите членки да постигат резултати и да заявяват значителни обеми разходи още в първите години на изпълнението.

Беше изразено очакване, че окончателното приемане на законодателния пакет ще изисква допълнителни преговори между Съвета, Европейската комисия и Европейския парламент и че реалистичният срок за постигане на окончателно политическо споразумение е през първата половина на 2027 г. Г-жа Сюзан Зия представи актуална информация за напредъка на преговорите по МФР (2028–2034 г.) и бъдещия Регламент за Националните и регионалните партньорски планове. Беше посочено, че преговорите между държавите членки са в напреднал етап, като предстои разглеждане на законодателния пакет в рамките на COREPER (Комитетът на постоянните представители на държавите членки в Европейския съюз) и последващи триалози между Съвета на ЕС, Европейската комисия и Европейския парламент, а окончателното политическо споразумение се очаква през първата половина на 2027 г.

Беше отбелязано, че България поддържа резерви по няколко ключови елемента на предложенията, сред които **размерът на техническата помощ**, изискването **етапните цели (milestones)** да бъдат само количествени показатели, както и **предложеният механизъм за реакция при кризи**, като страната ще защитава позициите си в рамките на преговорния процес.

Специфични препоръки към България

В транспортната област Европейската комисия препоръчва **насърчаване на внедряването на чист градски обществен транспорт и железопътен транспорт чрез ускоряване на инвестициите в инфраструктурата и подобряване на свързаността, особено в Северна България**. Беше отбелязано, че именно тези направления вероятно ще формират основата на бъдещите инвестиции в транспортния сектор в следващия програмен период.

Дискусия

В хода на обсъждането г-н **Стефан Чайков** постави въпрос относно практическата съвместимост между изискването за бързо отчитане на количествени резултати и спецификата на големите транспортни инфраструктурни проекти, при които основните разходи и физически резултати се реализират в по-късните етапи на изпълнение.

В отговор г-жа Сюзан Зия отбеляза, че **етапните цели ще се наблюдават на ниво национален план, а не по отделни проекти**. Според нея балансът между дългосрочни инфраструктурни инвестиции и по-бързо изпълними мерки в области като образование, социално включване и пазар на труда ще бъде ключов фактор за успешното управление на бъдещия финансов ресурс.

Представителят на екологично Сдружение „За Земята“ г-н Даниел Попов акцентира върху необходимостта от **по-ранно и по-широко участие на заинтересованите страни в процеса на програмиране**. Той постави въпроси, свързани с прозрачността на националните позиции, необходимостта от **изграждане на административен капацитет на регионално и местно ниво** и нуждата от **по-качествено стратегическо планиране при определянето на бъдещите инвестиционни приоритети**.

В отговор г-жа Зия подчерта, че националните позиции по преговорите са разработени в съответствие с установените процедури за консултиране със социалните партньори и заинтересованите страни. Тя **информира членовете на Комитета, че предстои изготвянето на специална нормативна рамка, която ще регламентира процеса на програмиране и участието на партньорите при подготовката на бъдещия Национален и регионален партньорски план**.

В отговор Г-н Даниел Попов постави въпроси, свързани с **прозрачността на процеса по подготовка на националните позиции** в рамките на преговорите за следващия програмен период и достъпа на заинтересованите страни до съответните документи.

Той акцентира върху необходимостта **процесът по програмиране на бъдещите инвестиции да се основава на реалистична оценка на проектната готовност**. Беше изразено мнение, че следващият програмен период трябва да бъде подготвен въз основа на **качествени анализи, ясни приоритети и широко участие на заинтересованите страни**, така че инвестициите да отговарят в максимална степен на реалните потребности на страната.

От страна на Европейската комисия г-н Андреас фон Буш подчерта значението на партньорския подход, териториалното измерение на политиката и необходимостта от **изграждане на капацитет на регионално ниво**. По отношение на предложения механизъм за **автоматично освобождаване на средства** представителят на Европейската комисия посочи, че се търси **балансирано решение**, което да съчетае навременното изпълнение на програмите с достатъчна гъвкавост за държавите членки. Той изрази очакване **България и Европейската комисия да продължат активното сътрудничество при подготовката на следващия програмен период**, така че да бъдат избегнати забавянията, наблюдавани в началото на настоящия програмен период.

Представяне на Меморандум за разбирателство между правителствата на България, Гърция и Румъния за засилено трансгранично сътрудничество в рамките на Платформата за коридор „Черно море – Егейско море“

Председателят на Комитета по наблюдение г-н Мартин Георгиев представи информация относно подписания през 2025 г. Меморандум за разбирателство между правителствата на **Република България, Република Гърция и Румъния за засилено трансгранично сътрудничество в рамките на Платформата за коридор „Черно море – Егейско море“**. Беше разяснено, че **Меморандумът не съдържа финансови ангажименти**. Той е **политически документ**, който дава определени насоки, основно с фокус върху трансграничните проекти или проекти, които имат въздействие върху движението на хора и товари в трите държави.

Беше отбелязано, че инициативата представлява **важна стъпка за развитието на транспортната свързаност в Югоизточна Европа** и е част от по-широките усилия за

развитие на направление **Балтийско море – Черно море – Егейско море (BVA Corridor)**, което надгражда концепцията на инициативата „Три морета“.

Представени бяха основните направления на сътрудничеството между трите държави:

- засилване на координацията при стратегическото развитие на транспортната инфраструктура;
- съвместно планиране и синхронизирано изпълнение на инфраструктурни проекти от общ интерес;
- координация с политиките на Европейския съюз за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T);
- преодоляване на административни и регулаторни пречки при реализирането на трансгранични проекти;
- укрепване на административния капацитет на институциите и бенефициентите, ангажирани с подготовката и изпълнението на инвестициите.

Беше представена концепцията за развитие на коридора чрез три основни направления – **Източна, Централна и Западна ос**, които обединяват ключови пътни и железопътни връзки между **България, Гърция и Румъния**. Заедно с връзките по поречието на река Дунав и направленията по коридора „Рейн – Дунав“ те формират транспортна система, осигуряваща свързаност не само между трите държави, но и към Украйна и Република Молдова.

От българска страна в рамките на преговорите по Меморандума е поставен акцент върху **необходимостта да бъдат включени и инфраструктурни проекти със стратегическо значение, които не попадат формално в обхвата на основната TEN-T мрежа**. Сред тях **особено значение имат:**

- изграждането на нови мостови съоръжения над река Дунав;
- подобряването на транспортните връзки през Стара планина;

Председателят информира членовете на Комитета, че **през следващата седмица в Солун предстои среща на високо равнище с участието на европейския комисар по транспорта**, на която ще бъдат обсъдени следващите стъпки за реализацията на инициативата. Българската делегация ще бъде ръководена от министъра на транспорта и съобщенията.

Беше съобщено също, че **Европейската комисия се очаква да обяви последна покана за предложения по Механизма за свързване на Европа за периода 2021 – 2027 г., известна като „Reflow Call“**, която ще бъде финансирана със средства, освободени вследствие на неприключени или прекратени проекти. Очаква се поканата да бъде отворена до края на септември 2026 г.

В изложението беше подчертано, че в дългосрочен план трите държави възнамеряват да търсят **максимална съгласуваност между бъдещият Механизъм за свързана Европа и Планът за национални и регионални партньорства**.

В заключение председателят на Комитета г-н **Мартин Георгиев** заяви, че Управляващият орган ще продължи да информира членовете на Комитета за развитието на тристранната инициатива и за напредъка по изпълнението на Меморандума за

разбирателство, доколкото част от обсъжданите проекти имат пряка връзка както с текущата Програма „Транспортна свързаност“, така и с подготовката на бъдещите инвестиции след 2028 г.

Изменение на Индикативната годишна работна програма на Програма „Транспортна свързаност“ за 2026 г.

Председателят на Комитета по наблюдение г-н **Мартин Георгиев** предостави думата на г-н **Станислав Гоцов** от дирекция „Координация на програми и проекти“, който представи предложението за **изменение на Индикативната годишна работна програма (ИГРП)** на Програма „Транспортна свързаност“ за 2026 г.

В началото на представянето беше припомнено, че съгласно изискванията на **Постановление № 23 на Министерския съвет** всяка програма ежегодно изготвя индикативна годишна работна програма, като всички последващи изменения подлежат на одобрение от съответния Комитет за наблюдение.

Предложение за нова процедура за подпомагане на интермодалните оператори

Г-н **Станислав Гоцов** представи предложение за включване в ИГРП на нова процедура за подбор на проекти с предмет подпомагане на интермодалните оператори, включително развитие на съществуващи интермодални терминали.

Беше припомнено, че през 2025 г. по Програма „Транспортна свързаност“ е **проведена аналогична процедура под формата на схема за държавна помощ, предварително одобрена от Европейската комисия. За нея е предвиден бюджет в размер на 17 млн. евро.**

Отчетено беше, че въпреки проявения интерес **не е бил усвоен целият финансов ресурс.** В рамките на процедурата са **сключени четири договора за безвъзмездна финансова помощ на обща стойност около 7 млн. евро, поради което е налице остатъчен ресурс в размер на приблизително 10,5 млн. евро.**

С оглед на това **Управляващият орган предлага през 2026 г. да бъде обявена втора процедура със същия предмет, идентични условия за кандидатстване, критерии за подбор и режим на държавна помощ. Целта е да бъде договорен оставащият финансов ресурс и да се стимулират допълнителни инвестиции в развитието на интермодалния транспорт.**

Беше уточнено, че тъй като критериите за подбор и условията за кандидатстване са напълно идентични с вече одобрените от Комитета по наблюдение, **на настоящото заседание се предлага за одобрение единствено включването на процедурата в Индикативната годишна работна програма.**

Планирано изменение на процедурата за зарядна инфраструктура за алтернативни горива в пристанищата.

Беше пояснено, че **процедурата вече е включена в ИГРП за 2026 г.,** но Управляващият орган планира **увеличаване на нейния бюджет** поради наличието на **свободен финансов ресурс в Програмата.**

Предвидените **допустими кандидати** включват **всички пристанищни оператори** на пристанища за обществен транспорт, както и **Държавно предприятие „Пристанищна**

инфраструктура“, при условие че притежават необходимите удостоверения за извършване на пристанищни морско-технически услуги съгласно националното законодателство.

Предвижда се след увеличението **общият бюджет на процедурата да достигне приблизително 28 млн. евро**, като интензитетът на безвъзмездната финансова помощ ще бъде до 100% както за морските, така и за вътрешноводните пристанища.

Представяне на предложение от Областна администрация Смолян за Изменение на Индикативната годишна работна програма на Програма „Транспортна свързаност“ за 2026 г.

Председателят на Комитета г-н **Мартин Георгиев** информира членовете за **постъпило предложение от Областна администрация – Смолян относно допълване на Индикативната годишна работна програма**, свързано с включването на дейност по подготовка на проект за развитие на транспортната свързаност по направление **Пловдив – Смолян – Рудозем – границата с Република Гърция (Ксанти)**.

За представяне на мотивите председателят предостави думата на г-н **Момчил Караиванов** от Областна администрация – Смолян.

Г-н Караиванов посочи, че предложението се подкрепя съвместно от **областните управители на областите Смолян и Пловдив** и се основава на редица стратегически аргументи, свързани както с регионалното развитие, така и с международната транспортна свързаност.

Беше отбелязано, че през последните години е завършено изграждането и е въведен в експлоатация ГКПП „Рудозем – Ксанти“, включително съпътстващата инфраструктура и обходният път, което създава нови предпоставки за развитие на транспортните връзки между България и Гърция. Посочено беше, че от гръцка страна също продължават дейности за цялостното изпълнение на двустранната спогодба, така че в бъдеще граничният пункт да бъде достъпен за всички категории превозни средства и товари.

В изказването беше изразено становище, че включването на проект за проектиране на това направление в Индикативната годишна работна програма би **представлявало важен сигнал за ангажираността на държавата към развитието на Родопския регион и към засилването на транспортната свързаност между България и Гърция**.

От страна на АПИ г-жа Десислава Паунова потвърди, че **проектът е разглеждан като стратегически приоритет от години и към момента се подготвя задание за проектиране и документация за провеждане на обществена поръчка**. Беше посочено, че съществува реална възможност **процедурата за възлагане на проектирането да бъде обявена в рамките на 2026 г.**, като се очаква това да стане в **срок до два месеца**.

Решение на Комитета за наблюдение

Предложението предвижда Комитетът за наблюдение да допълни ИГРП със следния текст:

„Включва за проектиране TEN-T път по направление Пловдив – Смолян – Рудозем – граница с Република Гърция (Ксанти), част от разширената европейска TEN-T мрежа като интегриран транспортен и териториален коридор за развитие.“

След проведено гласуване Комитетът за наблюдение единодушно:

РЕШИ:

Одобрява изменение на Индикативната годишна работна програма на Програма „Транспортна свързаност“ за 2026 г., включващо нова процедура за подпомагане на интермодални оператори и допълване на програмата с дейност за подготовка на проект по направление Пловдив – Смолян – Рудозем – граница с Република Гърция (Ксанти), като конкретната формулировка се редактира технически от Управляващия орган.

Информация относно подготовката на изменение на Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г.

Председателят на Комитета г-н **Мартин Георгиев** информира членовете, че предвидената в дневния ред точка за изменение на Програма „Транспортна свързаност“ няма да бъде разглеждана на настоящото заседание.

Посочено беше, че към момента Министерството на транспорта и съобщенията и правителството извършват цялостен анализ на състоянието на проектите и на възможните алтернативни инвестиции, които биха могли да бъдат включени в Програмата при необходимост.

Нови бенефициенти по Програма „Транспортна свързаност“ в района на град Варна

Председателят на Комитета по наблюдение г-н **Мартин Георгиев** представи двама нови бенефициенти по Програма „Транспортна свързаност“ 2021 – 2027 г. – „Поддържане чистотата на морските води“ АД и „Пристанище Варна“ ЕАД, чиито проекти са одобрени по процедурата за подпомагане на интермодални оператори. Той отбеляза, че това са едни от първите проекти, реализирани от частни и публични пристанищни оператори в рамките на Програмата.

Информация относно проект на „Поддържане чистотата на морските води“ АД

От името на „Поддържане чистотата на морските води“ АД презентация представи г-жа **Маринела Неделчева** – ръководител на проект.

„Повишаване на конкурентоспособността и капацитета на пристанищен оператор „Поддържане чистотата на морските води“ АД чрез закупуване на ново нулевоемисионно оборудване за претоварване“.

Беше подчертано, че проектът представлява стратегическа инвестиция в модернизацията на пристанищния терминал и е насочен към устойчивото развитие на интермодалния транспорт и екологизацията на пристанищните дейности.

Договорът за безвъзмездна финансова помощ е подписан на 1 април 2026 г., като срокът за изпълнение е 24 месеца – от април 2026 г. до март 2028 г. Общата стойност

на проекта възлиза на малко над 5 млн. евро, като близо 60% от средствата са осигурени чрез собствено финансиране на дружеството.

Основният елемент на инвестицията е **доставката на нов нулевоемисионен мобилен кран с товароподемност минимум 124 тона.**

Като **основни цели на проекта** бяха посочени:

- увеличаване на дела на интермодалните превози в общия обем дейности на дружеството;
- повишаване на капацитета за обработка на товари чрез внедряване на нова претоварна техника;
- развитие на контейнерните и железопътните превози;
- намаляване на въглеродния отпечатък и въвеждане на екологично чисти технологии.

В заключение беше подчертано, че проектът е в **пълно съответствие с целите на Европейската зелена сделка** и представлява важна стъпка към изграждането на по-модерен, конкурентоспособен и устойчив пристанищен сектор във Варна.

Информация относно проект на „Пристанище Варна“ ЕАД

От името на „Пристанище Варна“ ЕАД презентация представи г-н **Александър Герасимов** – директор на пристанищен терминал „Варна – Запад“.

„Закупуване на ново нулевоемисионно оборудване за претоварване и рехабилитация на железопътна инфраструктура за повишаване на капацитета на пристанищния оператор „Пристанище Варна“ ЕАД“.

Беше съобщено, че **договорът за безвъзмездна финансова помощ е подписан на 7 април 2026 г.** Общата стойност на проекта възлиза на **приблизително 6,5 млн. евро**, като **размерът на европейското финансиране надхвърля 2 млн. евро**. Предвиденият **срок за изпълнение е до две години** след подписване на договора.

Основните дейности по проекта включват:

- доставка на ново нулевоемисионно претоварно и транспортно оборудване;
- рехабилитация на ЖП инфраструктура за достъп на блок влакове до корабните места за приемане и обработка на контейнеровози – това са 16-о и 17-о корабно място в терминал „Варна – Запад“;
- строителен надзор, видимост, прозрачност и комуникация и управление на проекта.

Като **основни цели на проекта** бяха определени:

- повишаване на капацитета за обработка на интермодални транспортни единици;
- развитие на интермодалния транспорт;
- подобряване на ефективността на пристанищните операции;
- увеличаване дела на железопътния транспорт;
- намаляване на вредните емисии и въздействието върху околната среда.

Г-н Герасимов обърна внимание и на бъдещите инвестиционни потребности на Пристанището. Сред потенциалните проекти бяха посочени внедряването на автоматизирани системи за управление на контейнерните терминали, закупуването на ново поколение кейова и тилова механизация, както и допълнителни инвестиции в пристанищната инфраструктура. Според Дружеството именно тези инвестиции биха имали ключово значение за увеличаване на капацитета и конкурентоспособността на пристанищния комплекс.

Дискусия

В рамките на обсъждането г-н **Вълко Станев** поздрави двата нови бенефициента за успешно подготвените проекти и изрази удовлетворение, че пристанищният сектор във Варна започва по-активно да се възползва от възможностите на Програма „Транспортна свързаност“.

Закриване на заседанието

В заключителната част на заседанието заместник-министърът на транспорта и съобщенията г-жа **Анна Натова** и председателят на Комитета г-н **Мартин Георгиев** благодариха за конструктивния диалог, активното участие и направените предложения.

От името на **Европейската комисия** г-н **Андреас фон Буш** благодари за добрата организация и за проведените дискусии. Той подчерта значението на успешното изпълнение на железопътните проекти, необходимостта от по-широко използване на публично-частните партньорства и важноста на подготовката за следващия програмен период. Същевременно той отбеляза доброто сътрудничество между всички заинтересовани страни и положителното развитие на сектора.

Заседанието беше закрито в 16:40 часа.

Взети решения от Комитета за наблюдение на Програма „Транспортна свързаност“ на 11.06.2026 г.:

Решение 1: Приема Процедурните правила за работа на Подкомитет „Железопътни проекти“ и Подкомитет „Пътни проекти и пътна безопасност“;

Решение 2: Приема Индикативната годишна работна програма за 2026 г.

28.7.2026 г.

28.7.2026 г.

X

Signed by: MARTIN GEORGIEV GEORGIEV

Одобрен от:

Мартин Георгиев

Председател на КН на ПТС и

Ръководител на УО на ПТС

X

Signed by: LYUDMILA LYUBOMIROVA ALEKSIEVA

Проверен от:

Людмила Алексиева

Началник на отдел ИПТП

Списък с участниците на VIII-то заседание на КН на ПТС 2021-2027 г.

1. Анна Михнева-Натова – заместник-министър, МТС
2. Мартин Георгиев – председател на КН на ПТС и ръководител на УО на ПТС, МТС
3. Андреас фон Буш – ЕК
4. Михаела Беер-Никелсон – ЕК
5. Петър Христов – ЕК
6. Асен Антов – старши транспортен специалист, ЕИБ
7. Аница Русева – главен сътрудник, ДФЗ
8. Биляна Влаева – главен експерт, АПИ
9. Виолета Николова – началник отдел, ИА ОСЕС
10. Вълко Станев – член на Управителния съвет, БХК
11. Галина Иванова – началник отдел, МРРБ
12. Генади Георгиев – главен експерт, МФ
13. Георги Генчев – старши експерт, КЗД
14. Гьоксел Кошуджу – главен експерт, ДФЗ
15. Даниел Попов – координатор „Европейски фондове“, ЕС „За Земята“
16. Диляна Танова – старши експерт, ИАПО
17. Зоринчо Йорданов – председател, КТ „Подкрепа“
18. Иван Петров – заместник-председател, НСБС
19. Илиана Филипова – председател на УС, АРИР – Враца
20. Илия Гътовски – експерт, Експертен клуб България
21. Илияна Марковска – главен експерт, МЗХ
22. Кристина Сидорова – областен управител, Областна администрация – Габрово
23. Мария Ангелова – главен експерт, ДАБДП
24. Марияна Ризова – експерт, Областна администрация – Габрово
25. Милена Андреева – директор дирекция, МС
26. Нели Митева – директор дирекция, Областна администрация – Ловеч
27. Петър Димитров – заместник областен управител, Областна администрация – Велико Търново

28. Светлана Костова – главен експерт, УО на ПХОМПТ
29. Станка Рашкова – началник отдел, МФ
30. Стефан Чайков – заместник-председател, АИКБ
31. Сюзан Зия – държавен експерт, Дирекция ЦКЗ, МС
32. Тома Янакиев – старши транспортен специалист, Световна банка

Бенефициенти по Програма „Транспортна свързаност“

33. Александър Герасимов – директор ТП „Пристанище Варна – Запад“, Пристанище Варна ЕАД
34. Венета Попова – директор дирекция, ИАППД
35. Десислава Борисова – генерален директор, ДП НКЖИ
36. Десислава Паунова – директор дирекция „Планиране и пътна безопасност“, АПИ
37. Елиз Бохосян – директор дирекция „Управление на проекти“, ДППИ
38. Златка Петева – директор дирекция „Европейски програми, транспорт и стратегическо планиране“, АПИ
39. Ивелин Занев – изпълнителен директор, ИАППД
40. Иво Блажев – главен експерт, АПИ
41. Красияна Николаева – началник отдел, ИАМА
42. Кристиан Богоев – генерален директор, ДППИ
43. Любомир Добрев – директор направление „Експлоатация“, Пристанище Варна ЕАД
44. инж. Маринела Неделчева – ръководител „Стратегическо планиране“, ПЧМВ АД
45. Мария Генова – председател на Управителния съвет, ДП НКЖИ
46. Методи Атанасов – директор дирекция СРИП, ДП НКЖИ
47. Силва Агопян – младши експерт, ИАППД
48. Силвия Диянова-Георгиева – главен експерт, ИАМА
49. Силвия Стоева – главен счетоводител, ПЧМВ АД
50. Тодор Тодоров – ръководител отдел „Планиране и проектиране“, „Метрополитен“ ЕАД
51. инж. Антон Манолов – изпълнителен директор, ПЧМВ АД

Представители на Министерство на транспорта и съобщенията

52. Албена Иванова – държавен експерт, МТС
53. Ангелина Виденова – главен експерт, МТС
54. Василена Куртишева – главен експерт, МТС
55. Виолета Маринова – главен сътрудник, МТС
56. Димитър Савов – директор на дирекция „Национална транспортна политика“, МТС
57. Людмила Алексиева – държавен експерт, МТС
58. Мариела Стоянова – главен експерт, МТС
59. Мариета Тодорова – държавен експерт, МТС
60. Миглена Белякова – главен експерт, МТС
61. Милен Данков – главен сътрудник, МТС
62. Милена Величкова – главен експерт, МТС



- 63. Николай Дечев – началник отдел, МТС
- 64. Нина Беленска – началник отдел, МТС
- 65. Пламен Бонев – държавен експерт, МТС
- 66. Свилен Чобанов – държавен експерт, МТС
- 67. Силвия Кузманова – началник отдел, МТС
- 68. Станислав Гоцов – експерт, МТС
- 69. Станислав Чанчеров – главен експерт, МТС
- 70. Стефана Петрова – главен експерт, МТС
- 71. Ясен Марков – началник отдел, МТС