



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Кохезионен фонд



Договор №: Д-10/04.02.2015 г. „Разработване на методика за оценка на проектите, финансирани по ОП „Транспорт“, след приключване на строителните дейности по проекта и изготвяне на такава оценка за проектите, които следва да приключат през този програмен период”

За оценка на въздействието на ОП „Транспорт“ 2007-2013 г., включително актуализиране на анализите Разходи-Ползи (АРП) на пътните обекти, Агенция „Пътна инфраструктура“ възложи Договор №: Д-10/04.02.2015 г. с предмет „Разработване на методика за оценка на проектите, финансирани по ОП „Транспорт“, след приключване на строителните дейности по проекта и изготвяне на такава оценка за проектите, които следва да приключат през този програмен период“. Договорът е изпълнен в периода 04.02-08.07. 2015 г., а изпълнител е „Интеладвайзърс“ ЕООД. Основната цел на договора е актуализиране на АРП за ОП „Транспорт“ на България за програмния период 2007-2013 г. (пътните проекти) и информизиране на АПИ за постигнатата икономическа ефективност и въздействие.

В обхвата на договора са разгледани следните проекти, финансирани по ОП „Транспорт“ 2007-2013 г. :

- 1) Автомагистрала „Струма“, лот 1, лот 2 и лот 4;
- 2) Изграждане на АМ „Калотина – София“, лот 1: „Западна дъга на Софийски околовръстен път“;
- 3) „Обходен път на Монтана – път I-1 (Е 79)“;
- 4) „Изграждане на АМ „Марица“, лот 1 и лот 2;
- 5) „Обходен път на Враца – път I-1 (Е 79)“;
- 6) „Път Е 85 (I-5)„Кърджали-Подкова“;
- 7) „Доизграждане на АМ „Тракия, лотове 2, лот 3 и лот 4;
- 8) „Автомагистрала „Хемус, участък „Софийски околовръстен път“ (СОП) – пътен възел Яна“;
- 9) „Обход на гр. Габрово“.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Кохезионен фонд



Общата стойност на 9-те проекта възлиза на 1,9 млрд. лв.

Във връзка с приемането на Република България в Европейския съюз и интеграцията на нейната транспортна инфраструктура в Европейската транспортна инфраструктура, са положени значителни усилия за въвеждането на европейските стандарти за модерен, екологично съобразен и безопасен транспорт. Добре развитата и поддържана пътна инфраструктура осигурява основата за икономическото развитие на страната и предоставя необходимите условия за развитие на пътния транспорт. Инвестициите в транспорта са фокусирани към подобряване на инфраструктурата по протежение на основните европейски оси, преминаващи през територията на България.

Приоритетна ос 2 на ОПТ 2007-2013 г. – Развитие на пътната инфраструктура по Транс-европейските и основните национални транспортни оси цели да се изгради и развие основната пътна инфраструктура от национално, трансгранично и европейско значение и да се подобри оперативната съвместимост и пътната безопасност по основните пътни маршрути. Реализацията на посочените проекти допринася за подобряването на пътната инфраструктура в следните аспекти: построени нови автомагистрала – 266,2 км; изградени нови пътища – 56 км; реконструирани пътища – 7 км; изградени мостове – 44 бр. (с обща дължина 6,7 км). Средната скорост се увеличава с около 30-40 км/ч.

Изпълнението на проектите е свързано с наемането на работна ръка, което съдейства за повишаване нивото на заетост в засегнатите райони. Освен по време на строителството, нови работни места се разкриват и в процеса на експлоатация на обектите. Създадената временна заетост е в рамките на 3 197 нови работни места при среднопретеглена продължителност 26 месеца, а постоянната - 126 нови работни места.

В изпълнение на договора за консултантски услуги „Интеладвайзърс“ ЕООД е направил обзор на предишните АРП, свързани с пътни проекти, извършени в България по време на подготовката на пътни програми за програмния период 2007-2013 г., описал е използваната методология, базовите стойности за паричните и непаричните фактори, а също така и резултатите от анализите. След това Консултантът е предложил методология, въз основа на която да се



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Кохезионен фонд



извърши актуализацията на АРП, включително по отношение на стойностите на основните пазарни и непазарни променливи. На базата на разработената и одобрена от АПИ методология, консултантът е актуализирал данните за проектите. Изпълнителят по договора е организиран и провел обучение по методи за икономически анализ, програмиране и приоритизиране на проекти на 20.05.2015 г. в гр. София за представители на АПИ.

В резултат от извършения преглед на първоначалните АРП, консултантът е аргументирал необходимост от актуализация на някои елементи в анализите Разходи-Ползи на проектите. Тези елементи касаят инвестиционните разходи, интензивността и структурата на движението, темп на икономически растеж (БВП), стойност на спестеното време и др.

Инвестиционните разходи претърпяват сериозна корекция в посока на намаление след провеждане на тръжните процедури за изпълнението им. Офертите на изпълнителите и сключените с тях договори са на по-ниски стойности, като средно за всички проекти това намаление е около 20%.

Прогнозите за обема на трафика в повечето проекти се основават на данни от т.нар. български национален транспортен модел, в който се използват данни за населението и ръста на БВП за да бъдат моделирани бъдещите очаквания за трафика. Въвеждането на данните в модела е станало преди доста години, а макроикономическите реалности са много променени, което предполага съпоставка на прогнозните данни с отчетни такива (когато обектите вече са в експлоатация). Средногодишната интензивност на движението (СГИД) е била актуализирана съгласно предоставени отчетни данни от Института по пътища и мостове към АПИ.

Консултантът е актуализирал стойностите за ръста на БВП в съответствие с отчетените и очаквани стойности до 2017 г., както и е уеднаквил прогнозата за следващите години за всички проекти.

Основната цел на изграждането на високоскоростни пътища е да се намали необходимото време за пътуване. Консултантът е препоръчал преразглеждане на прилаганите стандартни единични стойности за оценка на времето (11 евро/час за служебно пътуване) с цел по-висока степен на съответствие с



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Кохезионен фонд



българската икономическа действителност. Известно е, че България е страната в ЕС с най-ниско заплащане на труда. По последни данни на Евростат за 2014 г. средните почасови разходи за труд в България възлизат на 3,8 евро, при средни за ЕС-28 стойности в рамките на 26,4 евро, т.е. 7 пъти по-ниски от средните за ЕС. Това е и най-съществената корекция, извършена в разгледаните модели, като намалението на единичната стойност на времето 3 пъти е довело до намаляване на показателите за ефективност във всички проекти.

Разходите за експлоатация и поддръжка, включващи годишните разходи за рутинна поддръжка на пътния участък и разходите за редовните ремонти и укрепване на пътя (периодична поддръжка), са актуализирани на базата на отчетни данни за извършваните от АПИ разходи за експлоатационна поддръжка на пътната инфраструктура за 2014 г. Допълнителната финансова тежест за бюджета на АПИ, която е отговорна за поддръжката на новоизградените пътни участъци за следващите 30 години има настояща стойност в размер на около 79 млн. евро.

Реализацията на проектите се очаква да доведе до повишаване на безопасността на движението като се намали броя на пътно-транспортните произшествия (ПТП). Безопасността по пътищата е от голямо значение като се има предвид, че за периода 2000 г.-2009 г. по пътищата на България загиват средно по около 1000 души. След 2010 г. се утвърждава положителна тенденция и броя на загиналите през 2013 г. е с 43% по-нисък от този през 2008 г. В ПТП са загубили живота си 660 души през 2014 г. Сигурността на пътния транспорт трудно се обезпечават при: лошо качество на пътната инфраструктура, остарели паркове от моторни превозни средства и активна и пасивна безопасност, недостатъчно техническо оборудване на контролните органи на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“ за да извършват ефективен контрол, грубо пренебрегване на правилата за регулиране на движението, недостатъчен брой пешеходни подлези и надлези, недостатъчно осигуряване на безопасността и сигнализацията на зони, характеризиращи се с висока концентрация на пътно-транспортни произшествия.



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

Кохезионен фонд



Преценката на ползите и разходите от изпълняваната пътна програма по ОПТ 2007-2013 г. обхваща очакваните ефекти в дългосрочен план (30 години), поради което тяхната стойност е дисконтирана към началото на проекта с годишна дисконтова норма 5,5%. В резултат на извършените корекции в първоначалните модели за АРП по проектите, общата икономическа нетна настояща стойност намалява от 3,4 млрд. евро до 1,3 млрд. евро, т.е. с 62%. Всички проекти остават с положителни показатели за ефективност, макар че някои от тях са на границата на ефективността.

Най-високата икономическа вътрешна норма на възвръщаемост е 15,3%, а най-ниската 5,8%. Границите на вариация на съотношението Ползи/Разходи са намалени между 1 и 4, докато преди актуализацията са били между 1 и 12.

Съобразно новата структура на ползите стойността на спестеното време продължава да има водещо значение и формира около 65% от нетните ползи. Настоящата стойност за целия референтен период на спестеното време възлиза на 1,3 млрд. евро. Следващият по значимост полезен ефект са ползите от спестени експлоатационни разходи на МПС с относителен дял от 22% в общите нетни ползи. Ползите от намаляване на ПТП формират 17%, а останалите ефекти не променят съществено своя принос в крайната оценка на ефективността.

Ползите за потребителите на пътна инфраструктура (спестено време и оперативни разходи за МПС) възлиза на почти 1,8 млрд. евро след актуализацията на анализите. Положителните ефекти за други хора, неучастващи в движението (намалени ПТП и шум) са оценени на 387 млн. евро. Транспортната дейност е свързана и с негативни ефекти върху околната среда – замърсяване на въздуха, емисии на парникови газове. Тези вреди са оценени на около 120 млн. евро. Съотношението ползи/разходи показва, че за всеки 1 лев, инвестиран в разглежданите проекти обществото получава 1,96 лв. полезност.