

Участие на БДЖ в европейски проекти

■ Инж. Красимир АНГЕЛОВ – Холдинг БДЖ ЕАД

Над половината от средствата на европейските фондове в транспортния сектор са за развитие на железниците. Голяма част от тях са насочени към инфраструктурата. Но жп транспортът не е само инфраструктура. Основната дейност на железниците си остава предоставянето на жп услуги, които са част от транспортния пазар.

Паралелно с дългосрочните инфраструктурни и административни мерки за решаване на проблемите с мащабните инфраструктурни инвестиции (TEN-T) и правна хармонизация на общото европейско жп пространство, в кратко- и средносрочен план трябва да се предприемат и действия за запазване и развитие на постигнатото по отношение подобряване качеството и разширяване обхвата на жп услугите. Интегрирането на българския транспортен и жп пазар в европейския е непосредствена цел. В транспортния и жп сектор информацията за свързаните с европейското финансиране проекти касае предимно инфраструктурата, човешките ресурси и заетостта. Информация за проекти и програми за развитие на жп услугите има, но се представя по-скоро епизодично. Това може да е случайно, от незнание, незаинтересованост или защото се засяга “непопулярната” тема за увеличаване на жп трафика. Липсва ясна политика и активна подкрепа за участие на БДЖ в такива европейски програми.

Досегашни и текущи проекти

От присъединяването на България към ЕС, БДЖ участват в Проекта *CREAM*, финансиран по “6-та рамкова програма за изследвания и техническо развитие” на ЕС (FP6). Името на този Интегриращ Проект е абревиатура от “*Customer-driven Rail-freight services on an European mega-corridor, based on Advanced business and operating Models*” (Клиентоориентирани товарни жп услуги в европейски мегакоридор, базирани върху модерни бизнес- и експлоатационни модели). *CREAM* е продължение на други проекти в областта на товарните жп превози като *TREND*, *REORIENT*, *BRAVO*. В периода 2004-

2006 БДЖ участваха в Проекта *ZEUS* за сътрудничество на европейските товарни жп предприятия. Целите му бяха увеличаване на жп превозите чрез оптимизиране на качеството, повишаване ефективността и подобряване на информационните потоци. Подобни цели имаше и проектът *TREND* – “За ново качество и концепции на товарните железопътни превози в европейската мрежа съобразно пазарното търсене”, ЕС (FP6), в който БДЖ имаха асоциирано участие през 2005-2006.



Участници в семинар по проекта *CREAM*, провел се в Пловдив през 2010

Основни цели на Проекта *CREAM* са разработване и внедряване на нови концепции за непрекъсваеми товарни жп услуги. Усилията в БДЖ са насочени предимно към подобряване на работата в граничните преходи и системите за управление на качеството. Въпреки кризата, реструктуриранията и честите инфраструктурни “прозорци”, БДЖ постигат позитивни резултати: намаляване на времеопътуванията със 7% и на граничните престои с 10-20% на *CREAM*-товарни влакове. Те са постигнати без радикални промени в жп експлоатацията. При по-нататъшно внедряване на планираните мерки по влаково-гаровия мониторинг и по обмяна на предварително съпътстваща информация в последващи проекти (напр. *ADB*) могат да се очакват още по-добри резултати. Одобреният от ЕК общ бюджет на БДЖ по Проекта *CREAM*, вкл. преки и непреки разходи за труд, е 365 хил. евро за целия проект период. Максималният размер на допустимите за възстановяване от ЕК на БДЖ средс-

тва за целия период достига 199 хил. евро, докато в началото на проекта бяха планирани 99 хил. евро. От национална и фирмена гледна точка, резултатите – като степен на усвояване на евросредствата (180%) и като повишаване на конкурентоспособността, са добри. До момента приносът на ЕК към бюджета на БДЖ достига 178841,79 евро. *Двойното увеличаване на бюджета и възстановяването на допълнителните разходи* са факти, доказващи, че в БДЖ има капацитет за добро проектно и финансово управление.

Други текущи проекти, в които БДЖ участват, са:

- *PubTrans4All* (FP7) – “Достъпност до обществения (пътнически жп) транспорт за всички”, започнал през 01.2009, със 114 хил. евро план-бюджет на възстановяемите средства за 39-месечния проект период;

- *SustRail* (FP7) – “Устойчива товарна железница: проектиране на системата “товарно возило – коловоз” за по-високи тонажи при подобрена надеждност и редуцирани разходи”, започнал

през 06.2011, с 37 хил. евро план-бюджет на възстановяемите средства за 48-месечния проект период;

- *InTraRegio* (FP7) – “За интермодална транспортна мрежа чрез иновативни научнообосновани клъстери от организирани и конкурентоспособни знания в регионите”, започнал през 10.2011, с 40 хил. евро план-бюджет на възстановяемите средства за 36-месечния проект период.

Нереализирани проекти

Под нереализирани проекти се разбират предложения за проекти, които са недостатъчно или несвоевременно подготвени и недостигнали до фаза кандидатстване за (съ)финансиране, или са кандидатствали, но не класирани.

Класирани проекти с недоусвоени бюджети или недостатъчно постигнати цели са предмет на друг анализ. Некласирани предложения за проекти са:

- *EVACUATION4AL*, “Технологични решения и мерки на поведение при евакуация на пътници в жп системата на ЕС” (2008),

- *CoWAM*, “Съвместно управление на вагоните активи”(2009),
- *TRAILS*, “Средства за взимане на решения при управлението на жп експлоатацията в реално време” (2011).

Одобряването на Проектните предложения по европейските програми не е лесно. От критична важност са: степен на подготвеност на идейния проект, транснационална значимост, роля на координатора на сформацията се проектен консорциум, активност на потенциалните участници и приемственост. Примери за неиницирани, неактивно подкрепени или недостатъчно подготвени проекти, проектни предложения или тематики, са:

- институционално неподкрепени проектни жп предложения, свързани с присъединяването на България към Шенгенското пространство;

- недостатъчно подкрепени от наша страна проектни инициативи за подобряване на жп услугите и работата на гранични преходи по направление на 22-ра TEN-T ос (Атина - Солун - София - Видин - Будапеща) и направление Гърция - България - Русия;
- неиницирани предложения за предпроектни проучвания/проекти, свързани с градската мобилност и развитие на релсовия транспорт;
- липсващи проучвания и проекти за жп базирана логистика на отпадъците;
- закъсняващи проекти за развитие на интермодалните превози, терминалната експлоатация и интермодалните терминали у нас;
- закъсняващи или липсващи проекти за доставка на вагони, локомотиви и за диверсификация на дейността на БДЖ.

Предстоящи проекти

Постигнатите резултати и работата по проекта CREAM имат естествено продължение в последващи го, вече одобрени проекти или подготвяни предложения. Прието е Предложението за проект *ADB Multiplatform* – “Мултимодална платформа Адриатика - Дунав - Черно море” по “Програмата за транснационално сътрудничество в Югоизточна Европа (SEETCP)” към Европейските фондове за регионално развитие (ERDF). Проектът ще насърчи развитието на екологосъобразен мултимодален транспорт от пристанищата в Югоизточна Европа (Черно море, Егея, Адриатика) към вътрешни страни и региони (Австрия, Унгария, Сърбия) чрез развитие на “мултимодална транспортна платформа”, интегри-

раща различни региони и участници в транспортния бизнес. Продължителността на проекта е 30 месеца, а план-бюджетът за БДЖ – 280 хил. евро. В процес на подготовка е проектно предложение по Програма на ЕС “Марко Поло” – дейност по общо обу-



Щандът, представящ участието на БДЖ в проекта CREAM, на жп изложението в Анкара

чение за товарните жп услуги в страните от Югоизточна Европа. Проектът цели: подобряване ефективността на планираните и внедрявани “добри практики” при предоставяне на интермодални жп услуги: процедури за подобро взаимодействие между железниците (гранични преходи, експлоатационна съвместимост, Шенген-процедури, системи за управление на качеството, управление на вагоните, информационни системи); обмен на информация за синхронизиране на параметри, продукти и услуги между железниците, от една страна, и между железниците и терминалните/интермодални оператори, от друга. Продължителността на проекта е 24 месеца, а план-бюджетът за БДЖ – 45 хил. евро.

Прието е предложението за проект *RAIL4SEE* – “Железници за Югоизточна Европа: градове – жп центрове” (SEETCP-ERDF). Проектът е насочен към подобряване на международните пътнически жп превози в Югоизточна Европа чрез интегриране на градските и регионалните транспортни системи в основните жп центрове на транснационалните жп системи. Продължителността на проекта е 30 месеца, а план-бюджетът за БДЖ – 150 хил. евро. Несъмнена финансова полза за БДЖ, при активно участие в Проектите ADB и RAIL4SEE е, че 100% от предварително съгласуваните, направени и отчетени от БДЖ допустими разходи за труд, командировки, обучения, оборудване и пр., ще бъдат възстановени: 85% от ЕК, чрез ERDF/SEETCP, а останалите 15% от Националната Оперативна Програма “Регионално развитие” към МРРБ. За първи път БДЖ ще

бъдат бенефициент и ще получат финансиране от регионални фондове – европейски и национален.

Основният риск при участие в такива проекти, е свързан с (без)действието, водещи към недоброто оползотворяване на планирания бюджет. За усвояване на бюджета е необходимо извършената работа по същество да бъде отчетана своевременно и точно. Няма риск направени и отчетени от БДЖ допустими разходи за труд, командировки, обучения, оборудване и пр. да не бъдат възстановени, защото всички командировки, обучения, доставки и пр. се съгласуват предварително с проектния и финансов координатор (респ. ЕК). Така, заедно с отчетаните разходи за труд, се формира изпълнението на бюджета, ненадхвърлящо съответния план-бюджет. Гаранция за плащанията (възстановяването) е самият Договор, подписан от ЕК и проектния консорциум.

Необходимата политическа и институционална подкрепа

Средствата от ЕС не “заместват” националните средства. Даже и при изцяло грантово участие, европейските средства “допълват” националните и възстановяват вложените експлоатационни и инвестиционни разходи. Това гарантира, че средствата се насочват за реализиране на синхронизирани национални и европейски политики и цели. Участието на БДЖ в проекти, съвместно с основни европейски партньори, гарантира подобряване на качеството на съществуващите влакове и предоставянето на нови жп услуги. При това “печалбата” не е само в дела на грантовото съфинансиране или че делът на европейското съфинансиране е по-голям от националното. Много по-важни са ползите от запазване и увеличаване на жп трафика и повишаване конкурентоспособността на БДЖ, включително изграждане на необходимия капацитет за подготовка и реализирането на проекти, финансирани по Оперативните програми. БДЖ не трябва да са непрекъснато отлагания за бъдещето бенефициент по оперативни програми.

Нужна е ясна и последователна правителствена подкрепа за участие на БДЖ в европейски проекти. Самото участие е средство за реализиране на приоритетни политики за екологосъобразност, безопасност, енергоспестяване и диверсификация, устойчива мобилност, присъединяване към Шенгенското пространство, логистичност. ■