

**ПРОБЛЕМИ И ВЪЗМОЖНОСТИ, ПРЕД МАЛКИТЕ И СРЕДНИ
ПРЕДПРИЯТИЯ ОТ СЕКТОР „ТРАНСПОРТ“, СВЪРЗАНИ
С УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТИ ПО ОПЕРАТИВНИТЕ ПРОГРАМИ
В БЪЛГАРИЯ ПРЕЗ 2020Г.**

Стоян Динев
dinev_co@abv.bg

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“
София, ул. „Гео Милев № 158
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: управление на проекти, икономика на транспорта, икономически проблеми, възможности за финансиране, безвъзмездна помощ, грантови схеми, транспорт, транспортни компании,

Резюме: Докладът представя равностойка за актуалната среда за развитие на малките и средни предприятия от сектор „Транспорт“ в страната, по отношение на използване на средствата от структурните европейски фондове, чрез действащите национални оперативни програми. За целта се разглеждат, от една страна условията на достъп до финансиране с публичен ресурс, а от друга честите проблеми и предизвикателства, с които компанията се сблъскват по темата.

Представените в доклада икономически мерки, са извадка от всички осъществявани такива, на база приложимостта им за предприятия от сектор „Транспорт“, структурирани по тип бенефициент и характер на помощта.

Формулираните конкретните проблеми и ограничения, са изведени от практиката на автора, в процеса на подготовка и управление на проекти, през последните 7 години.

Заключението от този анализ представя един доста ограничен „стандартен кръг“ от възможности за финансиране на малките и средни предприятия от сектор „Транспорт“, по националните оперативни програми в България 2014-2020г. и значително по-широк портфейл, по отношение приложението на антикризисните мерки през „извънредната“ 2020г.

Същевременно проблемите, свързани с кандидатстване и изпълнение на проекти, се дължат най-вече на непознаване на европейските регламенти, приложимата нормативна уредба, процедури и практики, недостатъчно ниво на квалификация и компетентност по общ проектен мениджмънт на ръководството или отговорните лица, субективно отношение при реализацията на дейностите и недостатъчна комуникация с експертите в Управляващите органи.

ВЪВЕДЕНИЕ

На прага на третия за България планов период 2021-2027 и във водовъртежа на вихрещата се световна пандемия COVID-19, е добре да се направи равностойна за актуалната среда за развитие на малките и средни предприятия от сектор „Транспорт“ в страната, по отношение на използване на средствата от Структурните европейски фондове, чрез действащите национални оперативни програми. За целта, в настоящия доклад, ще разгледаме от една страна условията на достъп до финансиране с публичен ресурс, а от друга честите проблеми и предизвикателства, с които компаниите се сблъскват по темата. В доклада не се разглеждат финансиранятията получени по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020, както и от финансиращи програми на ЕС, които не се управляват от национални органи, като Механизма за свързване на Европа 2020г., Планът „Юнкер“ по Европейския фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ) и др., тъй като те по мащаб излизат извън целевия обхват на типа разглеждани компании.

Със сигурност 2020г. не е като никоя друга досега в нашата 14 годишна история, като страна член на Европейския съюз. Едва ли някой на старта ѝ е очаквал такова драматично развитие на нещата и настъпване на събития, които промениха много в нашето бит и ежедневие, а и естествения път на икономиката. От повече от година се забелязваха тенденции в негативните очаквания за рецесия и забавяне/ограничаване на растежа, включително и явни действия за защита от силни бюджетни сътресения от страна на правителства, но не ѝ реалната посока от която може да възникне причината за това. Не може да остане, без да направи впечатление, засиленото изкупуване и трупане на внушителен златен резерв от страна на Китай и Русия, както и гласуване на резерви за справяне с евентуална рецесия за десетки милиарди от страна на Германия, през последните две години (2018-2019г.).

Естествено всички очаквания са били разбити на пух и прах от случилото се след средата на Януари 2020г. в глобален мащаб. Не закъсня и реакцията на много от световните сили в предприемане на мерки за справяне с последиците от пандемията, като, със собствени и заети средства, гласувани и приети в бюджетите им на отделни пакети мерки още през м.Март 2020, а именно:

САЩ – 2 трилиона долара

Германия – 1,4 трилиона евро

Отделно ЕС прие Многогодишната финансова рамка (бюджета на ЕС за периода 2021-2027 г.) в размер на 1,824 трилиона евро, в които е включен и фонд от 750 милиарда евро за възстановяването от последствията от пандемията от COVID-19¹

На този фон България договори да получи близо 29 млрд.евро за периода 2021-2027г. , като от тях близо 25 млрд.евро е под формата на безвъзмездна помощ и 4,45 млрд.евро са заемни средства.

Връщайки се на текущата 2020г., не можем да не отчетем, че се предприеха мерки и се заделиха средства за подпомагане на малки и средни предприятия, които макар и със спорен обществен отзвук, реално “наляха свежи пари” в икономиката ни. Компаниите от сектор „Транспорт“, също получиха възможността да се възползват от тези средства, въпреки че някои от тях са договорени след реализация на множество протести и работни срещи с ресорните министри. Представяме детайлна информация за финансовите операции по-долу.

¹ <https://trud.bg> „ЕС с най-щедрия спасителен план“, в-к „Труд“, 21.07.2020

РАЗДЕЛ 1 ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ФИНАНСИРАНЕ

Представените по-долу икономически мерки, са извадка от всички осъществявани такива, на база приложимостта им за предприятия от сектор „Транспорт“, структурирани по тип бенефициент и характер на помощта.

Икономически мерки

1. Микро-, малки и средни предприятия

1.1. Мерки за безвъзмездна подкрепа

Подкрепа на микро- и малки предприятия за преодоляване на икономическите последствия от пандемията COVID-19 по Оперативна програма „Иновации и конкурентоспособност“ (мярка „3-10“), включва:

Безвъзмездна подкрепа в размер между 3 хил. и 10 хил. лв. за микро и малки предприятия. Общ бюджет – 173 млн. лв. *(подадени проекти за 217 млн.лева)*

Подкрепа за средни предприятия за преодоляване на икономическите последствия от пандемията COVID-19 по Оперативна програма "Иновации и конкурентоспособност", включва:

Безвъзмездна подкрепа в размер между 30 хил. и 150 хил. лв. за средни предприятия. Общ бюджет – 200 млн. лв.

Мярка „60/40“

Краткосрочен инструмент за спешна подкрепа на бизнеса за запазване на заетостта и за гарантиране на доходите на работници и служители. Осигурен ресурс за мярката – първоначално 500 млн. лв. от националния бюджет, последван от 1 милиард лева заем от Европейския инструмент за временна подкрепа. Очакван резултат – запазени 300 хиляди работни места до края на 2020г.

Мярка за запазване на заетостта в секторите "Транспорт" и "Туризм"

Към кого е насочена мярката:

Насочена към работодатели и самоосигуряващи се лица, определени с Решение № 429 на Министерския съвет от 2020 г.

Заетост за теб

Какво включва мярката:

Безработните лица могат да бъдат наемани на пълно или непълно работно време за период до 3 месеца, през който ще получават средства в размер на минималната работна заплата и осигурителните вноски за сметка на работодателя. Лицата не трябва да са били наети при същия работодател един месец преди подаване на заявлението. След изтичане на 3-месечния срок на субсидирана заетост, работодателите ще бъдат задължени да запазят заетостта на 75% от подкрепените лица за период, равен на периода на субсидирана заетост.

1.2. Мерки за преференциално кредитиране

Програма на Българската банка за развитие за портфейлни гаранции в подкрепа на ликвидността на МСП

Предоставяне на оборотни кредити до 300 000 лв., на база на портфейлни гаранции от ББР към търговски банки с цел осигуряване на ликвидност за МСП за преодоляване на негативните икономически последици от разпространението на COVID-19. Изпълнението на програмата е финансово обезпечено с 500 млн. лв. за гарантиране на до 2 млрд. лв. оборотни кредити.

Кредити с лихвена субсидия за МСП (Фонд на фондовете)

Гаранции, обезпечавачи кредити за МСП, предоставяни от Банки партньори на Фонд на фондовете, в размер до 3 млн. лева. Общ размер на гаранциите – 170 млн. лв. за обезпечаване на нови кредити в размер до 850 млн. лв.

Микрокредити за самонаети лица и малки стартиращи предприятия (Фонд на фондовете)

Микрокредити до 50 хил. лева, със срок до десет години, за инвестиционно и обратно финансиране. Условието по кредитите са облекчени, с лихвени нива значително под пазарните, с възможност за гратисен период до 24 месеца и със силно облекчени изисквания към обезпечение или в някои случаи без обезпечения. Общ бюджет – 24 млн. лв.

Портьфейлни гаранции за подкрепа на ликвидността на МСП (Европейски инвестиционен фонд/Джереми)

Общ бюджет на продукта: от 160 млн. лв., с възможност за подкрепа на портфейл от нови кредити в размер до 500 млн. лв., достигайки до 880 млн. лв.

1.3. Мерки с инвестиционен характер

Фондове за дялови квази-дялови инвестиции (Фонд на фондовете)

Финансиране с максимален размер до 800 хил. евро под формата на дялови и квази-дялови инвестиции, предоставяни от четири съществуващи фонда за рисков капитал. Общ бюджет – 150 млн. лв.

2. Големи предприятия

2.1. Мерки за безвъзмездна подкрепа (разписани детайлно по-горе)

- Мярка „60/40“
- Мярка за запазване на заетостта в секторите "Транспорт" и "Туризъм"
- Заетост за теб

2.2. Мерки с инвестиционен характер

- Фондове за дялови и квази-дялови инвестиции (Фонд на фондовете)

3. Общини, публично-частни партньорства и предприятия

Финансиране за градско развитие (Фонд на фондовете)

Финансова подкрепа за проекти, свързани с градското развитие. Общ бюджет – 418 млн. лв.

4. Самоосигуряващи се и самонаети лица

Микрокредити за самонаети лица и малки стартиращи предприятия (Фонд на фондовете) (разписана детайлно по-горе)

Мерки в подкрепа на лица, лишени от възможността да полагат труд (Българска банка за развитие) (приложимо за самоосигуряващи се лица и служители в транспортни фирми)

Безлихвени кредити до 4500 лв. за лица на трудов договор и самоосигуряващи се лица, без такси, комисиони и неустойки по кредитите. Общ бюджет – 200 млн. лв.

5. Земеделски производители и животновъди (косвено подпомагане на сектор „Транспорт“)

Държавна помощ за преработвателните предприятия за компенсирание на част от разходите, свързани с транспорт, логистика, съхранение на готовата продукция и други операции по преработка на ябълки и круши - реколта 2020 г.

6. Туризъм (косвено подпомагане на сектор „Транспорт“)

Субсидиране на туроператори за чартърни полети

Предоставяната помощ е под формата на преки, безвъзмездни средства съгласно раздел 3.1 от „Временна рамка за мерки за държавна помощ в подкрепа на икономиката в условията на сегашния епидемичен взрив от COVID-19“. Предоставя се на туроператори, които използват въздушни превозвачи с оперативен лиценз за изпълнение на чартърни полети до нашата страна с цел туризъм. Размерът на субсидията е 35 евро за всяка седалка от максималния пътнически капацитет на самолета за всеки полет.

7. Допълнително анонсирани възможности за финансиране, за които няма утвърдени документи към датата на изготвяне на доклада.

- Мярка за безвъзмездна помощ (грантова схема) № BG16RFOP002-2.079 „Подкрепа за МСП, извършващи автобусни превози, за преодоляване на икономическите последици от COVID-19 чрез прилагане на схема за подпомагане от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС)“, в размер на 30 милиона лева, които са пренасочени от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ към ОП „Иновации и конкурентоспособност“ за подпомагане на МСП в автобусните превози, с допустими бенефициенти около 1400 предприятия – лицензирани превозвачи.

- BG16RFOP002-2.080 „Подкрепа за МСП от туристическия сектор за преодоляване на икономическите последици от COVID-19 чрез прилагане на схема за подпомагане от Министерството на туризма (МТ)“ по Приоритетна ос 2 „Предприемачество и капацитет за растеж на МСП“, Инвестиционен приоритет 2.2. „Капацитет за растеж на МСП“ на ОПИК 2014-2020. Основната цел на процедурата е да се осигури оперативен капитал за българските микро, малки и средни предприятия, регистрирани по Закона за туризма като туроператор или туристически агент, за справяне с последиците от пандемията COVID-19.

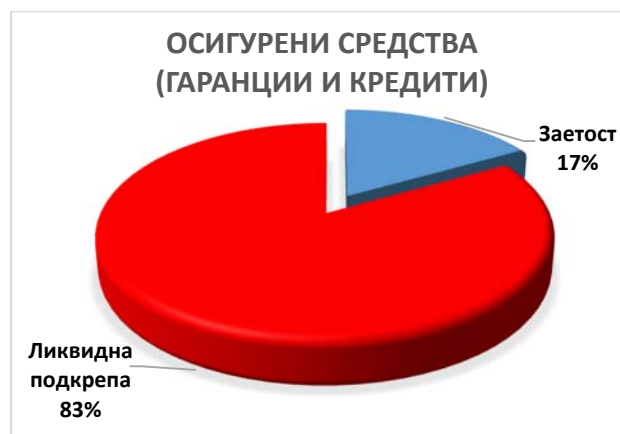
- Процедура „Подкрепа за малки предприятия с оборот над 500 000 лв. за преодоляване на икономическите последици от пандемията COVID-19“

- Процедура „Адаптиране на дейността на МСП в контекста на COVID-19“.

- Предвидена възможност за помощ от Държавния бюджет на Р България за 2020г., като транспортният и туристическият бранш ще бъдат подкрепени и с отлагане на плащането на данъци през 2020г.



Фиг.1 Осигурени средства под формата на безвъзмездна финансова помощ.



Фиг.2 Осигурени средства под формата на банкови гаранции и кредити.

РАЗДЕЛ 2 ПРОБЛЕМИ И ОГРАНИЧЕНИЯ СВЪРЗАНИ С УПРАВЛЕНИЕ НА ПРОЕКТИ

Целта на този раздел е посочване и формулиране на конкретните проблеми и ограничения, които са изведени от практиката на автора, в процеса на подготовка и управление на проекти, както и споделени от конкретни бенефициенти по оперативните програми, при осъществени с тях срещи/консултации през последните 7 години.

1. Достъп до финансиране

Преди да започнем да изброяваме потенциалните проблеми, които могат да възникнат по един текущ проект, преди всичко трябва да стартираме с реалната възможност за кандидатстване по приложими за малките и средни предприятия от сектор „Транспорт“, процедури, извън изброените по-горе, които са отворени за проектни предложения през 2020 г., а именно:

Въпреки, че темата на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 се покрива с икономическата им дейност, то компаниите влизащи в обхвата на доклада са по-скоро ползватели на ефекта от изпълнение на програмата, но не и на възможностите за пряко финансиране от нея. Като такива са определен различни държавни и общински предприятия, изпълнителни агенции и други публични органи

Относно приложимостта на мерки за стопански субекти (търговски дружества), по-детайлно ще засегнем две от Оперативните програми, а именно:

Във връзка с реализиране на инвестиционни намерения, включително за старт на нов бизнес можем да разгледаме възможностите, които предлага Оперативна програма „Конкурентоспособност и иновации“ 2014-2020г.:

В повечето грантови процедури по ОПИК, като цяло е изключен сектор „Транспорт“, както и свързаната с него инфраструктура (в случай на „регионална инвестиционна помощ“). Това предполага единствено възможно кандидатстване по такива, включващи минимална помощ „de minimis“ или помощ в режим на „Консултантски и помощни услуги в подкрепа на иновациите в полза на МСП“;

Съществуващи ограничения:

Максималният размер на помощта по режим de minimis за която се кандидатства, заедно с другите получени минимални помощи от кандидата, не може да надхвърля левовата равностойност на 200 000 евро и съответно левовата равностойност на 100 000 евро, в случай на едно и също предприятие, което осъществява автомобилни товарни превози за чужда сметка за период от три бюджетни години (две предходни плюс текущата година).

При проекти, изпълнявани при условията на режим “de minimis“ съгласно Регламент на Комисията (ЕС) № 1407/2013, кандидатите не могат да участват в процедурата и да получат безвъзмездна финансова помощ, в случай че попадат в забранителните режими на Регламент на Комисията (ЕС) № 1407/2013 и по-конкретно, ако финансирането представлява помощ, която ще се използва за придобиването на товарни автомобили от предприятия, които осъществяват автомобилни товарни превози за чужда сметка или срещу възнаграждение.

Кандидатстване на принципа „първ по ред първ по право“, заложено в някои от мерките, по същество ограничава достъпа до финансиране на някои отговарящи на всички критерии компании, в следствие на тяхната по-бавна реакция, неизползване на консултантски, техническа затруднения при работа с ИСУН 2020 и пр., като се наложи „истерично“ кандидатстване с повече от 13 000 проектни предложения, само за първия ден от отварянето на една от процедурите (по BG16RFOP002-2.073) и изчерпване на бюджета за първите 30 минути от старта на приема за друга (по BG16RFOP002-2.083 -

Ваучерна схема за предоставяне на услуги за информационни и комуникационни технологии).

Процедурите BG16RFOP002-2.073 „Подкрепа на микро и малки предприятия за преодоляване на икономическите последствия от пандемията COVID-19“ и BG16RFOP002-2.077 „Подкрепа за средни предприятия за преодоляване на икономическите последствия от пандемията COVID-19“ са от малкото, които все пак допускат за кандидатстване и получаване на финансова помощ, микро, малки и средни компании от сектор „Транспорт“, но в аспект на приетите решения за извънредни мерки за справяне а икономическите последствия от пандемията COVID-19.

Работодатели и самоосигуряващи се лица, които са декларирали икономическа дейност от раздел Н „Транспорт, складиране и пощи“ (с код от 49 до 52), са реализирали²:

Таблица 1

Индикатори за ОПИК	За сектор "Транспорт"
Брой подадени проектни предложения	Няма информация
Брой договорени проекти	653
Договорена обща сума по бюджет в млн.лв.	10,93
Договорена обща сума на БФП в млн.лв.	8,50
Брой прекратени договори (Като основанията за прекратяване е посочено: по искане на бенефициента)	2
Брой приключили проекти	1
Обща реално изплатена сума млн.лв.	2,43

Таблица 2

Индикатори за ОПИК	За сектор "Транспорт"
Успеваемост (от подадените проекти)	Липсва информация
Средна стойност на бюджет	16,7 хил.лв
Средна стойност на БФП	13 хил.лв
Прекратени договори	1% >
Реализирани договори (от договорените)	1% >

По отношение на финансиране на дейности по заетост, безопасни условия на труд, обучения, субсидиран транспорт и др., можем да разгледаме възможностите, които предлага Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“ 2014-2020г.:

² Съгласно Решение № 94-С-186 от 18.09.2020 г. на МИ за предоставяне на достъп до обществена информация, поискана със заявление с вх. № 94-С-186 от 03.09.2020 г. от автора.

Съществуващи ограничения:

Максимален размер на помощта по режим de minimis (виж по-горе).

Допълнителни ограничения са заложи в всяка конкретна процедура, отнасящи се предимно до размера на определен вид разход, ограничавайки го до абсолютна стойност, процент от общите/преките разходи или до размера на определена единна ставка.

Работодатели и самоосигуряващи се лица, които са декларирали икономическа дейност от раздел Н „Транспорт, складиране и пощи” (с код от 49 до 52), са реализирали³:

Таблица 3

Индикатори за ОП РЧР	За сектор "Транспорт"
Брой подадени проектни предложения	594
Брой договорени проекти	446
Договорена обща сума по бюджет млн.лв.	11,57
Брой прекратени договори (Като основанията за прекратяване на договорите са основно две: по искане на самия бенефициент и поради неизпълнение на задължения по договора за предоставяне на безвъзмездна помощ)	119
Брой приключили проекти	33
Обща реално изплатена сума млн.лв.	9,14

Допълнително в Агенция по заетостта са входирани 325 заявления за изплащане на компенсации на общо 7 950 служители и 59 самоосигуряващи се лица.

Таблица 4

Индикатори за ОП РЧР	За сектор "Транспорт"
Успеваемост (от подадените проекти)	3 от всеки 4 (75%)
Средна стойност на бюджет	26 хил.лв
Прекратени договори	1 от всеки 4 (27%)
Реализирани договори (от договорените)	3 от всеки 4 (73%)

³ Съгласно Решение № РД-19-3 от 14.09.2020 г. на МТСП за предоставяне на достъп до обществена информация, поискана със заявление с вх. № АУ-2-11 от 03.09.2020 г. от автора.

Брой проекти по ОП РЧР



Фиг.3 Съпоставяне на брой проекти от сектор „Транспорт“ спрямо общ брой проекти по ОП „Развитие на човешките ресурси“ 2014-2020



Фиг.4 Съпоставяне на бюджет на проекти от сектор „Транспорт“ спрямо общ бюджет на проекти по ОП „Развитие на човешките ресурси“ 2014-2020

2. Проблеми на етап кандидатстване

- Подготовка на проект заради самия проект

Проектът по своята същност е различно/странично/ от обичайната дейност действие, водещо до определена промяна, ограничено времево и ресурсно, което реализираме с цел получаване на строго регламентиран, количествено и качествено, резултат. Във връзка с даденото определение, следва да се планира реализиране на

проект, само ако това ще доведе до някаква промяна в сегашното положение по отношение на дефинираните проблеми и икономически статус. От друга страна целевия ефект не е постижим на „всяка цена“, а само в строго зададените първоначално стойност и време т.е. резултатите от проекта отговарят на вложения в него ресурс!

- Не се залага устойчивост на проектните дейности/резултати

Практиката показва, че доста често липсва яснота, относно последващото изпълнение/използване на проектните дейности/резултати. Във връзка с горното определение, за да реализираме проекти, трябва да имаме „ограничена във времето дейност“, за ефекта от която трябва да планираме устойчивост по отношение на институционалност, финансиране и ресурсна обезпеченост. От това се преподлага, че трябва да се изгради същевременно и визия за добавената стойност и мултиплициране на ефекта, като се формулира едновременно с това стратегически и оперативни цели, както и детайлен план за тяхното изпълнение.

3. Проблеми на етап изпълнение и отчитане

- Некомпетентен проектен мениджмънт

Често собствениците на компании решават, че могат да се справят без външна помощ и надценяват възможностите на наличния си екип. Това може да им изиграе „лоша шега“ по отношение на резултатите. Доброто изпълнение на проекта, предполага неговото добро ресурсно и организационно обезпечаване. Включително да се назначат възможно най-добрите експерти, които може да се позволят (best for the money); Да се обезпечи материално работата на екипа по изпълнение и управление, посредством осигуряване на необходимата работна среда, техника, мобилност и комуникации; Да се създаде стриктна организация, ясно разпределение на функциите, строг контрол и отчетност на работата; Да се стимулира инициативността и екипния подход, в релсите на предварително зададената рамка; Да се обвърже всичко с резултата от изпълнението и да се стимулира работата в екип.

- Слабости при планиране на времето и финансите

Една от честите грешки е подценяване на необходимото техническо време за провеждане на процедури, свързани с одобрение от Управляващия орган, като се избързва с реализиране на промени по договора и не се изчаква тяхното акумулиране и пакетно придвижване. Почти винаги трябва да се планира повече време за провеждане на процедури, отколкото е техният регламентиран срок. *Като пример може да се посочи следния казус „Искането за изменение (обосновано) се представя от бенефициента чрез ИСУН 2020 на УО минимум 30 дни преди предвидената дата на влизане на изменението в сила“, като „В срок до 30 дни след датата на писменото искане за изменение, бенефициентът получава подписано от Ръководителя на УО Допълнително споразумение към договора или аргументиран отказ за подписването на такова“ и „Одобреното изменение влиза в сила след изтичане на срока за обжалване по реда на Административнопроцесуалния кодекс“, който всъщност добавя още 14 дни към процедурния период и съответно определя като „недопустими“ всички разходи, които са извършени преди изтичането на срока и в връзка с конкретното изменение, въпреки че има подписан документ за одобрението му.* Също така не трябва да се избързва с поръчки на стоки и услуги, преди да се получи одобрение на управляващия орган за проведените процедури, както и да не се приема дословно, написаните в договора за реализиране на проекта „100% безвъзмездна помощ“ за липса на персонален финансов ангажимент. Рядко авансът по проекта е повече от 20%, като много често е обвързан с нуждата от финансово обезпечение, като банкова гаранция или застраховка „финансов риск“. В повечето случаи се налага бенефициентът да осигурява 70%-80% мостово финансиране на проекта, дори и при официално липса по договор на регламентиран собствен финансов принос. Много често се забравя за

необходимостта от покриване и на ДДС, което в повечето случаи не е допустим разход по проекта. За да си улесните управлението на паричните потоци и при съществуваща възможност е добре да се подават междинно/и искания за възстановявания на финансови средства, което освен чисто парично измерение допринася в голяма степен и за минимизиране на риска от финансови корекции.

- Некоректно формулиране на задания по доставка на стоки и услуги

Необходимо е изготвяне на детайлни технически задания за да улеснят потенциалните изпълнители. Не винаги се използват ясни и обективни показатели за оценка на офертите. Не се търсят варианти за наемане и безвъзмездно ползване на активи, а не за тяхното закупуване, когато това е възможно. Финансовият лизинг е допустим като опция по много програми, когато придобиването на самите активи е наложително. Прилага се масово „директното договаряне“ с доставчици на стоки и услуги, обусловено от различни субективни фактори, като практиката показва, че много често излиза по-скъпо, в следствие на приложени „непазарни“ принципи и възможно неизпълнение на изисканите резултати и потенциални финансови корекции.

- Недостатъчна заинтересованост и информираност на управителното тяло

Често се приема еднозначно всичко, което официално или неофициално, се получава като документи и информация от експертите на УО. Не се следят внимателно рубриците „Въпроси-отговори“, както и не се следи редовно за актуална информация на страницата на Договарящия орган. Не се търси официален/неофициален отговор на всички възникнали въпроси, преди извършване на всяка конкретна дейност и преди предаване на всеки отчет, включително не се уточняват всички неясни (рискови) моменти преди самото финално отчитане. Също така не се планират внимателно индикаторите за успех и не се приемат обективно задълженията за устойчивост, които поемат, включително като не се обръща внимание на сроковете за които се обвързват с последващи действия, по отношение на закупени активи, финансови показатели и запазване на дейността/заетостта. В същото време оперативните програми, за актуалния програмен период, предвиждат сериозни финансови корекции (санкции) за неизпълнение на заложената устойчивост и планираните резултати, след приключване на проекта. Но най-значим е фактът, че всъщност ръководството често не приема факта, че именно то поема всички тези ангажименти и носи отговорност за тях.

- Неспазване на принципа за документална обосновааност на разходите

Не винаги има ясна политика, със строги правила, за управление на документи и документооборот, по отношение на изпълняваните проекти. Не се обръща сериозно внимание на организацията на счетоводното отчитане на проектните разходи и създаването на детайлна аналитичност за това, като не се осигуряват всичките необходими доказателства (документи, снимки и пр.), съгласно изискванията на програмата, включително спазвай стриктно изискванията за документооборот и архив. Също така трябва да се осигури и надлежно приложат всички технически документи, доказващи естеството и качеството на изпълнените дейности, както и да се прилага педантичен подход по отношение на нормативно и процедурно изискваните реквизити и съдържание, като се negliжират „дребните детайли“.

- Не се отстояват достатъчно позициите на бенефициента

Често бенефициентите се разколебават от факта, че всяко аргументирано възражение среща невиджан отпор в защита на позицията на Управляващия орган. В много от ведомствата е прието жалбите да се насочват към служителя, срещу чието мнение или становище е самото възразяване!!! Затова понякога е необходимо адекватно упорство за преодоляването на същото ниво и разглеждането на въпроса по същество на „по-горен етаж“. Налага се да се обръща сериозно внимание на нормативни тълкувания, които определени служители се опитват да правят в процеса

на работата и в пълен противовес на техните отговорности и правомощия. Такива са например „вина/виновно действие“, „законосъобразност на разходите“, „облагаема/необлагаема доставка по ЗДДС“ и други прояви на тяхна свръхкомпетентност. Това предполага ответна реакция и отнасяне на същите тези възникнали въпроси до съответните органи по компетентност, за официално становище или дори до атакуване на наложените санкции по административен ред в съда.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение можем да обобщим, че се представя един доста ограничен „стандартен кръг“ от възможности за финансиране на малките и средни предприятия от сектор „Транспорт“, по националните оперативни програми в България 2014-2020г. и значително по-широк портфейл, по отношение приложението на антикризисните мерки през „извънредната“ 2020г.

Същевременно проблемите, свързани с кандидатстване и изпълнение на проекти, се дължат най-вече на непознаване на европейските регламенти, приложимата нормативна уредба, процедури и практики, недостатъчно ниво на квалификация и компетентност по общ проектен мениджмънт на ръководството или отговорните лица, субективно отношение при реализацията на дейностите и недостатъчна комуникация с експертите в Управляващите органи.

ИЗПОЛЗВАНИ СЪКРАЩЕНИЯ:

БФП – Безвъзмездна финансова помощ

ЕС - Европейски съюз

МИ – Министерство на икономиката

МСП – Малки и средни предприятия

МТСП – Министерство на труда и социалната икономика

ОП - Оперативна програма

ОПИК - Оперативна програма „Иновации и конкурентоспособност“

ОПРЧР - Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Динев, С.Й. „10 Принципа на успешния проект, през призмата на доброто управление“, VGfunds.eu,
- [2] ДКПП към МТИТС, Годишен доклад за 2019г. по изпълнение на Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура", МТИТС, София, 2020
- [3] Труд „ЕС с най-щедрия спасителен план“, в-к Труд, София, 2020
- [4] „Икономически мерки“, COVID-19 Единен информационен портал, 2020

PROBLEMS AND OPPORTUNITIES FOR SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES IN THE TRANSPORT SECTOR RELATED TO PROJECT MANAGEMENT UNDER OPERATIONAL PROGRAMS IN BULGARIA 2020.

Stoyan Dinev
dinev_co@abv.bg

*Todor Kableshkov University of Transport
Sofia, 158 Geo Milev Str.
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

***Key words:** project management, transport economics, economic problems, funding opportunities, grants, grant schemes, transport, transport companies,*

***Abstract:** The report presents an overview of the current environment for the development of small and medium-sized enterprises, from Bulgarian transport sector, in terms of the use of European structural funds through existing national operational programs. For this purpose, on the one hand, the conditions of access to financing with public resources are considered, and on the other hand, the frequent problems and challenges that companies face on the topic.*

The economic measures, presented in the report, are a sample of all those implemented, based on their applicability to enterprises in the transport sector, structured by type of beneficiary and nature of the aid.

The formulated specific problems and limitations are derived from the author's practice, in the process of project preparation and management, during the last 7 years.

The conclusion of this analysis presents a rather limited "standard range" of opportunities for financing small and medium enterprises in the transport sector, under the national operational programs in Bulgaria 2014-2020. and a significantly wider portfolio, regarding the implementation of anti-crisis measures in the "extraordinary" 2020.

At the same time, the problems related to project application and implementation are mainly due to ignorance of European regulations, applicable regulations, procedures and practices, insufficient level of qualification and competence in general project management of the management or responsible persons, subjective attitude in the implementation. of the activities and low communication with the experts in the Managing Authorities.