



Съобщение за пресата

Люксембург, 23 септември 2016 г.

Одиторите на ЕС считат, че голяма част от инвестициите в областта на морския транспорт на ЕС са неефективни и неустойчиви, като съществува висок риск от разхищаване на средства.

Според новия доклад Европейската сметна палата една трета от разходите на ЕС за съоръжения като кейове, докове и вълноломи в пристанищата на ЕС между 2000 и 2013 г. са представлявали неефективни и неустойчиви инвестиции. Едно на всеки три евро, които са били изразходвани в рамките на проверените проекти (194 млн. евро), са били инвестирани за дублиране на вече съществуващи наблизко съоръжения. 97 млн. евро са били инвестирани в инфраструктури, които не са използвани или са крайно недостатъчно използвани повече от три години след завършването им.

Одиторите направиха оценка на стратегиите за морския товарен транспорт, изготвени от Комисията и държавите членки, както и на икономическата ефективност на финансираните от ЕС инвестиции в пристанищни услуги, които в периода 2000—2013 г. са на обща стойност 17 млрд. евро (безвъзмездна финансова помощ и заеми). Те посетиха 19 морски пристанища в пет държави членки на ЕС — Германия, Италия, Полша, Испания и Швеция. Одиторите установиха, че изпълняваните дългосрочни стратегии не представляват солидна база за планиране на капацитета на пристанищата. Тъй като нито ЕС, нито държавите членки разполагат със стратегически общ поглед върху това кои пристанища се нуждаят от финансиране и за какво, а финансирането на подобна инфраструктура в съседни пристанища е довело до неефективни и неустойчиви инвестиции.

Извършената повторна оценка на пет проекта, проверени през 2010 г., показва цялостна лоша икономическа ефективност — използването на финансираната със средства от ЕС инфраструктура в тези пристанища все още не е адекватно, след почти десет години експлоатация. Съответните пристанищни зони в четири пристанища все още са запълнени на много ниско ниво или са празни, а при петото пристанище изобщо липсва дейност.

„Морският транспорт в ЕС се намира в бурни води“, заяви Oskar Herics — членът на Европейската сметна палата, отговарящ за изготвянето на доклада. „Оценките на нуждите са незадоволителни и съществува висок риск за пропиляване на инвестираните средства. Като цяло това се отнася за почти 400 млн. евро от проверените инвестиции.“

Настоящото съобщение за пресата има за цел да представи основните послания на специалния доклад, приет от Европейската сметна палата.

Пълният текст на доклада е публикуван на www.eca.europa.eu

Пресслужба на ЕСП

Mark Rogerson – Говорител

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – служител в Пресслужбата

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

Одитираните проекти, финансирани със средства от ЕС, са неефективни, като преразходите достигат 139 млн. евро, а при 19 от проверените 30 приключени проекта са наблюдавани закъснения до 136 % от първоначално предвидения срок. Седем от 37-те нови одитирани проекта (съответстващи на 524 млн. евро от финансирането от ЕС) не бяха завършени към момента на извършване на одита.

Освен това координацията между Комисията и ЕИБ в областта на финансирането на пристанищната инфраструктура е била неефективна — отпускането на заеми от ЕИБ за съседни пристанища извън ЕС (напр. Мароко) е оказало отрицателно въздействие върху ефективността на европейските инвестиции в пристанища в ЕС.

Тъй като финансирането от ЕС на ниво проект е обвързано с крайните продукти, но не и с резултатите, разходите по проектите продължават да са допустими за съфинансиране от ЕС, въпреки че някои от подпомогнатите от ЕС инфраструктури всъщност не се използват.

Наред с това се наблюдават много липсващи и неподходящи връзки с хинтерланда (като например пътища и железопътни връзки) в 14 от проверените пристанища. Това ще наложи осигуряването на допълнително публично финансиране, за да могат първоначалните пристанищни инвестиции да заработят изцяло.

На последно място, Комисията не е предприела необходимите действия в областта на държавната помощ и митническите процедури, за да се създаде възможност пристанищата да се конкурират при равни условия. С оглед да се избегне нарушаване на пазарите, проверките в областта на държавната помощ следва да бъдат по-ефективни чрез извършване на последващ мониторинг на това дали условията, при които са взети предишни решения (например за концесия), остават непроменени, или чрез изготвяне на ясни насоки относно това кои суперструктури, специфични за конкретен потребител, могат да получат финансиране. Одиторите отправиха редица препоръки, в повечето случаи към Комисията. Основните елементи от тях са изброени по-долу.

- Следва да се преразгледа настоящия брой от 104 „основни пристанища“ и да се изготви план за развитие на пристанищата на ниво ЕС.
- Следва да се оцени възможността за прекратяване на финансирането от ЕС за пристанищна инфраструктура за трансбордиране и складиране на контейнери, както и за суперструктурите, които не попадат в обхвата на обществените услуги.
- Следва да се осигури споделянето на цялата необходима информация във връзка с предложените от ЕИБ заеми между ЕИБ и Комисията.
- Приоритетното подпомагане от ЕС на основни пристанища и водни пътища следва да се извършва единствено при доказана добавена стойност и наличие на достатъчно частни инвестиции.
- Следва да бъдат изготвени конкретни насоки относно държавната помощ за пристанищата и да се извършва мониторинг и проследяване на действията във връзка с предишни решения относно държавната помощ.
- Следва да се намали административната тежест и закъсненията чрез насърчаване на принципа за „обслужване на едно гише“ на национално равнище във връзка с издаването на разрешителни.
- Следва да бъде подобрена конкурентоспособността на морския транспорт в сравнение с другите видове транспорт, като се опростят допълнително митническите формалности и процедурите за морския транспорт.

Бележки към редакторите

През 2013 г. европейският морски транспорт представлява около 1 % от БВП на ЕС и създава заетост за около два млн. души. В 1200 търговски морски пристанища, разположени в 23 държави членки на ЕС, се извършва около три четвърти от търговията с товари на ЕС с трети държави и повече от една трета от товарния транспорт в рамките на ЕС.

Инвестициите в пристанищна инфраструктура са допустими за съфинансиране от ЕС чрез Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд при споделено управление, както и чрез Трансевропейските транспортни мрежи и Механизма за свързване на Европа под прякото управление на Европейската комисия.

Между 2000 и 2013 г. за инвестиции в пристанища е отпуснато финансиране от бюджета на ЕС в размер на около 6,8 млрд. евро. В допълнение Европейската инвестиционна банка е финансирала пристанищни инвестиции под формата на заеми на стойност около 10 млрд. евро.

Специален доклад № 23/2016 „Морският транспорт в ЕС е принуден да оцелява в бурни води – много неефективни и неустойчиви инвестиции“ е на разположение на 23 официални езика на ЕС.
