

ПРИЛОЖЕНИЕ към документ „Национален план за възстановяване и устойчивост на Република България: Идеи и препоръки за подобряване в сектори транспорт, образование, здравеопазване, икономика/администрация“, изготвен от софийския офис на Европейския съвет за външна политика.

ТРАНСПОРТ

Стълб 2.В “СВЪРЗАНА БЪЛГАРИЯ”, Компонент 2.В.2 “Транспортна свързаност”

Предвидени разходи за реализиране на компонента – 1,8 млрд. лв. (925 млн. евро), от които:

- **668,6 млн. евро** от Механизма за възстановяване и устойчивост, или приблизително 10,4% от общия размер на средствата по плана.
- **256 млн. евро** национално съфинансиране.

Състоянието на българските железници е трагично като трендът за развитието им е надолу. Инфраструктурата е остаряла, което прави старите системи опасни. Според експерти, 1/3 от плана е лошо направена, но чрез малки корекции и промени може да се наблюдава някакъв ефект.

Цифровизацията в сектора играе важна роля за създаването на удобно придвижване чрез подобряване условията на пътниците при пътуване. ЖП превозът – като алтернатива на автомобилния и въздушния транспорт, крие значителен потенциал за намаляване парниковите газове и доближаване на страната ни до изискванията за зелени инвестиции и намаляване на въглеродния отпечатък.

За сравнение, Румъния ще насочи **7,62 млрд. евро** към устойчив транспорт, или приблизително **26%** от общия размер на разходите, които е заявила в националния си план (**29,9 млрд. евро**). България, при незадоволително ниво на транспортна свързаност и висока въглеродна интензивност на сектора, насочва приблизително 10,4% от общия ресурс по националния си план. От друга страна, в българския план липсва изцяло внедряване на система ERTMS (The European Rail Traffic Management System). Румъния предвижда изграждането на 311 км жп линии със система ERTMS 2.

Според скорошно [проучване](#) на софийския офис на ЕСВП, проведено от Алфа Рисърч в края на м. януари 2021 г., **47% от българите биха използвали по-често жп транспорт**, ако той се модернизира, вместо автобус или самолет. **39% биха закупили електрически автомобил или хибрид, докато 60% подкрепят забраната върху вноса на стари дизелови автомобили**. В тази връзка, планът би могъл да се допълни, за да отговори на тези обществени нагласи и готовността на българите да подкрепят мерки, които в крайна сметка водят до изпълнение на климатични цели и постепенно до подобряване качеството на въздуха в големите градове.

В редица европейски държави субсидиите за електрически автомобили правят покупката на нов автомобил на батерии достъпен до гражданите. Добри примери за това се наблюдават в Германия, Италия, Хърватия, Полша, Румъния, Холандия и др. В българския план за възстановяване и устойчивост такава мярка липсва напълно.

Конкретни препоръки (вкл. приблизителна експертна оценка за някои от проектите):

- Инсталиране на ERTMS ниво 1 и 2 (има възможност част от локомотивите да се оборудват и с двете системи, в България е прието ниво 1, но Европа вече върви към ниво 2 и 3 със сериозни темпове) в 50/70 локомотива/мотрисни влака на бордово оборудване. Оборудването ще повиши безопасността и ще намали разходите по поддръжка в дългосрочен план. Европейския икономически и социален комитет препоръчва въвеждане на ERTMS, като той да се превърне в основен приоритет в частта за железопътен транспорт на НПВУ. /50 млн. лв/
- Закупуване на допълнителни три мотриси за 200 км/ч за направление София – Пловдив – Бургас/Свиленград; част от направленията позволяват движение на подвижния състав със скорост по-висока от 160 км/ч. Композициите да са с вместимост от над 240 пътника, оборудвани с ERTMS ниво 1. /60 млн. лв./
- Пилотен водороден влак (локомотив или мотриса) за неелектрифицирани направления. Може да се използва за слабо натоварени неелектрифицирани направления в цялата страна. Влакът ще изпуска в околната среда емисии с 0 стойност и ще намали експлоатационните разходи на БДЖ – Пътнически превози. /8 млн. лв./
- Втори пилотен водороден влак по направление Септември – Добринище с панорамни стъкла, включително и от части прозрачен покрив. Мотрисният влак ще повиши значително екологичността на транспорта в региона, както и ще подобри сигурността и комфортността на пътуващите. Ще подобри условията за придвижване на туристи до големите ски курорти. /7 млн. лв./
- Модернизация на гарови централизации по незасегнати от плана железопътни линии. Основна причина за предложението е огромния брой осигурителна техника на възраст над 45 години с изтекъл ресурс. Има риск от възникване на инциденти, както и от блокиране работата на цели гарови комплекси. С модернизацията ще се повиши и автоматизацията, следователно значително ще намалее нуждата от служители по поддръжка и експлоатация на съоръженията. /180 млн. лв/
- Акустични системи за мониторинг на железния път. Системите могат да се монтират на критични участъци в дефилета и проходи където има голяма вероятност от свлачища и пропадания на железния път, контактната мрежа и осигурителната техника. Сравнително малка инвестиция ще предотврати сериозни инциденти и произшествия. /15 млн. лв./
- Пътнически информационни системи за перони, чакални, подвижен състав и мобилни приложения. Системите трябва да обхванат всички гари и спирки по основните направления, крайградските райони на столицата и други големи градове. Системите ще предоставят следната информация: актуално движение на влаковете, разписания, оставащо време до следващи спирки и гари по маршрута, възможни връзки с железопътен и друг вид транспорт на ключови гари, съобщения от машиниста, служебна информация, клипове показващи действия на пътниците при природни бедствия и аварийни спирания на влаковия състав, търговски съобщения и др. /20 млн. лв./
- Внедряване на нови билето-издаващи системи за БДЖ – Пътнически превози с възможност за онлайн закупуване на билети и проверка на редовността на пътниците. Оборудване на минимум 100 гари и спирки с автомати за билето издаване. Системата ще даде възможност да се пренасочи персонал от билетни каси към други отдели на предприятието. /5 млн. лв./

- В плана се предвижда изграждането на Автоматизиран хъб за управление на информацията в ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ). Може да се добави възможност да се използват облачни системи. Облачните системи могат да се конфигурират според текущите нужди на ДП „НКЖИ“. При поставената обществена поръчка като приложение към Плана, сървърите ще остарееят морално за 3 години.
- Насочване на средства за изграждане на устойчива транспортна свързаност извън София.
- Субсидии за закупуване на електрически автомобили; финансови стимули за бракуване на стари замърсяващи автомобили.
- Модернизация на митническата система и внедряване на електронни митници.

Средствата за някои от горепосочените проекти могат да се прехвърлят от плановете за строежа на метрото в София („Осигуряване на устойчива транспортна свързаност чрез изграждане на участъци от Линия 3 на метрото в София“) на стойност 184 млн. евро.

Към момента, **69,8%** от разходите в транспортна свързаност имат зелено въздействие, а **42,4%** - цифрово. При допълнение с горепосочените препоръки, тези параметри биха могли да се увеличат, допринасяйки за кумулативно увеличение на дела на цифрови и зелени инвестиции по плана.

ОБРАЗОВАНИЕ

Стълб 2.А “ИНОВАТИВНА БЪЛГАРИЯ”, Компонент 2.А.1 “Образование и умения”

Предвидени разходи за реализация на компонента: 816,2 млн. евро, изцяло за сметка на Механизма за възстановяване и устойчивост, или приблизително 12,6% от общия размер на средствата по плана за България.

Образованието следва да бъде водещ приоритет в плана за възстановяване и устойчивост поради все по-незадоволителното ниво на грамотност в българските училища като крайната цел следва да бъде **намаляване отпадането от училище**. За да бъдат ефективни и устойчиви в дългосрочен план, реформите в българската образователна система трябва да бъдат съпроводени с реформи в националния бюджет, който традиционно не се използва като инструмент за прокарване на дълбоки структурни реформи в социалната сфера. При средна стойност от 5% от БВП за образование в ЕС, в България този показател е 3,8%.

Експерти предлагат конкретни образователни проекти във Варна, които ще имат трайно социално и икономическо въздействие. Морската ни столица е в процес на изграждане на своя нов модел на икономическо развитие, който стъпва върху традициите, но отправя амбициозен поглед към бъдещето. Предизвикателствата пред икономиката на Европа, в т.ч. кризата с коронавируса, дават ясен сигнал, че иновациите и интелигентната специализация са ключови за дългосрочното развитие на всеки модерен европейски град. Траекторията на развитие на Варна е под мотото „[Варна – град на знанието](#)“.

Конкретни препоръки:

- Увеличаване на дела за образование от грантовия ресурс на плана до 25% за създаване на система за външно оценяване и мрежа от професионални колежи, колежи за възрастни и национална образователна програма, които да се поддържат впоследствие от бюджета.

- Предложения за включване на два проекта в Национален план за възстановяване и устойчивост в Стълб 2.А ИНОВАТИВНА БЪЛГАРИЯ, Компонент 2.А.1. Образование и умения: Подпомагане на интелигентната специализация на Варна, която стъпва върху изградените връзки между наука и бизнес и положителната динамика в секторите с най-висока добавена стойност, чрез два конкретни проекта:
 - **Нова сграда на Математическа гимназия Варна**, една от най-големите гимназии в България, постигаща високи образователни резултати, с цел повишаване на интереса към точните науки и впоследствие на човешкия капитал в областта, както и подпомагане дигитализацията в образованието (готов идеен проект на стойност **20 млн. евро**)
 - **Нов Кампус по инженерни и точни науки**, който дава възможност за партньорство с висшите учебни заведения и големи технологични компании за изграждането на технологична академия, с цел въвеждане, прилагане и разработване на високи технологии, иновации и развитие на индустриални и експериментални научно приложни изследвания (готов идеен проект на стойност **10 млн. евро**)
- Мерки за енергийна ефективност, като саниране на училищната база, електрифициране на училищния транспорт, вкл. стимулиране на университетски програми, свързани с кръговата икономика.

ЗДРАВЕОПАЗВАНЕ

Стълб 2.Г “СПРАВЕДЛИВА БЪЛГАРИЯ”, Компонент 2.Г.3 “Здравеопазване”

Предвидени разходи за реализация на компонента - 346 млн. евро, изцяло за сметка на Механизма за възстановяване и устойчивост, или приблизително 5,4% от общия размер на средствата по Механизма за България.

Частта от плана, касаеща здравеопазването, и в частност изграждане на дигитални системи, се оценява като бедна. Като критерий за определяне колко добре работят на практика дадени реформи се посочва необходимостта от мерене на здравни резултати.

Конкретни препоръки:

- Изграждане на Здравна информационна архитектура (data backbone), която да позволи на различните институции, в това число и на Министерството на здравеопазването, да:
 - Стандартизира, обедини и структурира различните бази данни (клинични, финансови, пациентски)
 - Изготвя анализи, свързани с разходване на средства в здравеопазването, реимбурсация, здравни показатели на населението, Real-world анализи*Като ориентировъчен бюджет, за пример имаме Румъния, Словакия, Полша. Бюджетът е в порядъка на 1,5 - 2 млн. евро, а времето за интеграция е около 2-3 месеца.*
- Реновиране на болници и болнични центрове в посока енергийна ефективност.

Едва 9% от заложените инвестиции по компонент „Здравеопазване“ се оценяват като такива с цифрово въздействие. Планът би могъл да се допълни и подобри с горепосочените препоръки, допринасяйки за кумулативно увеличение на дела на цифрови инвестиции по плана, както и това на зелените (понастоящем 47,3%).

ИКОНОМИКА И АДМИНИСТРАЦИЯ

Стълб 2.В “СВЪРЗАНА БЪЛГАРИЯ”, Компонент 2.В.1 “Цифрова свързаност”

Предвидени разходи за реализиране на компонента – 1 005,1 млн. лв. (513,9 млн. евро), от които:

- **685,1 млн. лв. (350,3 млн. евро)** за сметка на Механизма за възстановяване и устойчивост, или приблизително 5,4% от общия размер на средствата по плана.
- **320 млн. лв. (163,6 млн. евро)** инвестиции от частните оператори.

Така необходимото електронно управление зависи от реформите, които България ще извърши по линия на внедряването на цифрови технологии в икономическия и социалния живот на гражданите. Всеки един елемент в НПВУ трябва да отговаря на тази необходимост и да адресира сигурността и дигитализацията. В настоящата версия последните две не са достатъчно добре адресирани. Експерти споделят мнение, че дигитализацията трябва да бъде застъпена в различни сфери на публичния живот - от развитие на дигитални умения и дигитално образование през дигитализация на архиви, музеи, библиотеки, медицински регистри, до дигитализация в културата.

Конкретни препоръки:

- Електронизиране на практика на всички регистри чрез централизирана система за управление на регистри, така че създаването на нов електронен регистър да отнема часове, а не години, и да има възможност за интеграции, отворени данни, проследимост (миграцията на исторически данни ще последва това). Тази стъпка също е ключова за отпадане на удостоверенията и административната тежест: гражданите да могат да заявяват услуги не само с квалифициран електронен подпис.
- Свързване на цифровите системи на публичната администрация за предоставяне на висококачествени цифрови услуги на граждани за разработване на услугата „електронна лична карта“ (цел: 2 млн. българи да разполагат с такава до 2025 г.).
- Осигуряване на киберсигурността на публични и частни субекти, имащи критична инфраструктура.

Най-големият финансов ресурс от Плана за възстановяване и устойчивост се насочва към стълб “Зелена България” (приблизително 2,3 млрд. евро, или 35,6% от общия ресурс по Механизма за възстановяване и устойчивост). Адекватни и структурни инвестиции в трите компонента в стълба - “Нисковъглеродна икономика”, “Устойчиво селско стопанство” и “Биоразнообразие”, биха допринесли както за модернизирането и съживяването на традиционни за страната ни икономически сектори, така и за доближаването ѝ до изпълнение на целите за устойчиво развитие на ООН, които са едно от най-важните достижения на международната общност за слагане край на бедността по света и опазване на околната среда.

Експерти посочват силни дефицити в тази част на плана. Усвояването е “параграф 22”, особено в силно критикувания компонент “Биоразнообразие”. Огромният пакет за напояване представлява остарял икономически модел и мислене и може да се замени с по-силен фокус върху селското стопанство.

Стълб 2.А “ЗЕЛЕНА БЪЛГАРИЯ”, Компонент 2.Б.1 “Нисковъглеродна икономика”

Предвидени разходи за реализация на компонента: 3 802,8 млн. лева (прибл. 1 994,3 млн. евро),
от които:

- **3 586,5 млн. лв. (1 833,7 млн. евро)** за сметка на Механизма за възстановяване и устойчивост, ли приблизително 28,4% от общия размер на средствата по плана за България.
- **216,3 млн. лв. (прибл. 110,6 млн. евро)** национално съфинансиране.

Най-трудната тема в България в контекста на Националния план за възстановяване и устойчивост, а и на Европейската зелена сделка, остава бъдещето на енергийния сектор. Секторът се слави с преобладаващи олигархични интереси, крупни публични харчове за стиропор, големи неконкурентни и трупаци милиони левове загуби държавни предприятия и изостаналост по отношение на иновативни решения и привличане на зелени инвестиции за осъществяване на справедлив и приобщаващ преход. Тези натрупани през годините проблеми в сектора създават пречки пред неговото системно реструктуриране и модернизация. Изисква се цялостен подход и правителствена политика, за да се постигне поне малък прогрес и да се прекратят порочните практики.

Преходът към чиста енергия и затварянето на въглищните централи, най-вече в Маришкия басейн, не стои в дневния публичен ред. Подкрепа на гражданите и заетите в сектора не може да се очаква при липсата на ясни послания от страна на политиците и регионалните органи за затварянето на въглищните централи. Дава се гласност на притеснението, че българската електроенергийна система е неспособна да функционира без трите основни централи в Маришкия басейн, най-вече при липсата на алтернативи. На пръв поглед изглежда амбициозен планът за технологично съживяване в сектора чрез фотоволтаични мощности, водород и природен газ (обявен за преходно гориво) и създаването на индустриална зона в Маришкия басейн. Това, в допълнение, би съответствало на целите на Европейската зелена сделка. Бенефициентите обаче по европейските безвъзмездни средства ще бъдат неизбежно големи компании, които са доказвали във времето, че не проявяват отговорност нито към вредното въздействие върху околната среда, нито към здравето и сигурността на работниците си.

Зеленият преход, за чието подпомагане НПВУ трябва да отдели поне 37% от финансовия си ресурс, изисква въвеждането в експлоатация на нови нисковъглеродни енергийни мощности. България разполага с огромен, все още недостатъчно добре оползотворен потенциал за възобновяема енергия, като за реализирането на заложените в Националния план „Климат и енергетика“ мерки ще са необходими инвестиции от около 2 млрд. евро. Предвид зрелостта на технологиите за добив на енергия от вятър и слънце, тези инвестиции са икономически обусловени и осъществими изцяло с частен капитал. Меки мерки за подкрепа на инвеститорите като улеснени административни процедури и търгове, задаващи коридори на развитие, представляват приемлив стимул.

Липсват планирани действия и в областта на кръговата икономика, в частта енергийно оползотворяване на отпадъците. Статистическите данни показват средно количество на битов, земеделски и горски отпадък за страната около 5,5 милиона тона. [Съгласно директивите на ЕС](#) рециклирането на материали от битовите отпадъци за повторна индустриална употреба трябва да достигне 65%, а максималното количество за депониране 10%. Разликата от 25% съставлява основно нерестицируем материал с енергиен потенциал.

Погрешен е подходът при планиране и реализация на програмата за енергийна ефективност на жилищния сграден фонд и в промишлеността. Не са ясни критериите, по които ще се изразходват средства от бюджета, а те са несъразмерно големи и вероятно неусвоими в планираните срокове. Продължава порочната практика да не се извършват заключителни одити за ефекта от мерките и оценката им докато механизмът за реализация на мерките е по стария неприемлив подход на харчене на бюджетни средства без обвързване за заключителни одити за ефективност. В допълнение липсва модерно развитие на концепцията за комбинирано развитие, например прилагания модел:

- „енергийна ефективност +“ („изолация на жилища + индивидуални покривни фотоволтаични инсталации“), или
- „енергийна ефективност ++“ („изолация на жилища + индивидуални покривни фотоволтаични инсталации+интелигентно управление на потреблението- DSD)“.

Въпреки че е късно да се правят предложения за структурни промени по този компонент, което ще доведе до пропускане на изключителен шанс за увеличаване конкурентоспособността на икономиката ни и приспособяването ѝ към устойчиви икономически модели на бъдещето, малки проекти и работещи идеи биха допринесли за адресиране на наболели проблеми в енергийния сектор.

Конкретни препоръки:

1. **Децентрализация** - проектите към общините за осветление, енергийна ефективност и електрическа мобилност да се свържат в единен инструмент с възможност за допълнително финансиране по линия на Фонд на фондовете и ЕИБ, като това ще увеличи финансов ресурс и обхвата на проектите и тяхната ефективност.
2. **Енергийна системна интеграция** - важна стъпка за системната интеграция на голям дял (в порядъка на два пъти по-голям от настоящия дял на ВЕИ в националния енергиен микс) децентрализирани и променливи енергийни източници, е подсилването на мрежата, осигуряването на по-висока степен на системна гъвкавост и мрежова дигитализация. Подобни проекти са капиталово интензивни и механизмите за компенсация на мрежовите оператори не предполагат покриването на разходи с такъв мащаб. От друга страна, те са значими за бъдещото развитие и управление на нисковъглеродната енергийна система. Необходимо е в ПВУР да бъде планирано допълнително финансиране на перманентно недофинансираните електроенергийни услуги, за развитие на умни енергийни мрежи, както и системи за управление на потреблението.
3. Реализиране на **план за оползотворяване на всички отпадъци в енергия** чрез методи с минимални емисии. А такива технологии съществуват.
4. **Прилагане на нов подход за финансиране на програмата за енергийна ефективност** на жилищния фонд и в промишлеността – комбинирано, частично от европейски фондове, банков кредит и частично участие с лични средства.

Стълб 2.А “ЗЕЛЕНА БЪЛГАРИЯ”, Компонент 2.Б.3 “Устойчиво селско стопанство”

Предвидени разходи за реализация на компонента: 871,7 млн. лв. (445,7 млн. евро), изцяло за сметка на Механизма за възстановяване, или приблизително 7% от общия размер на средствата по Механизма за България.

До 2010 г. България е единствената страна от ЕС, която не е въвела гъвкави изисквания към преработката на храни във фермите и директните продажби от тях. Тогава действащото национално законодателство не позволява на фермите да продават своите продукти на пазара. Коалиция „Чиста храна, честен поминък“ предупреждава, че „120 хиляди български ферми са разпределени (закрепостени) към 249 мандри...тъй като съгласно действащото национално законодателство нито една от тези ферми не може да продаде и един литър мляко, освен на одобрените изкупвачи и то само на един от тях. Всички, които продават мляко, сирене, кисело мляко от фермите си го правят нелегално и ги грози глоба“.

През 2010 г. Министерство на земеделието и храните въвежда Наредба 26 за специфичните изисквания за директни доставки на малки количества суровини и храни от животински произход. Наредбата регулира преработката на малки количества във фермите, но проблемът все още съществува, тъй като въпреки че регулаторните пречки са премахнати, продуктите все още нямат достъп до пазара. Те не могат да бъдат продавани във веригите супермаркети заради малките обеми. Също така не могат да бъдат доставяни до ученически столове и други форми на обществено хранене. Не могат и да бъдат финансирани с обществени средства, тъй като обикновено водещите критерии при обществените поръчки са цена, количество и регулярна доставка през цялата година.

Тези факти говорят за абдикиране на държавата от изпълнение на функцията ѝ да създава добри условия за развитие на местното производство. Това води до всеобщо прието обществено схващане сред българите, че ЕС е причина за ниското качество на хранителните продукти в България и е заличил българския земеделски сектор.

Поради тази причина и след консултации с експерти в област селско стопанство и биоземеделие, предлагаме един конкретен проект, който вярваме, че ще имат директен ефект върху качеството на живот на българите и повишаване конкурентоспособността в сектора.

Конкретни препоръки:

- Подпомагане на българските училища, детски градини и други обществени кухни, финансирани от държавния бюджет, да купуват с приоритет продукти БИО и от местни производители в някакъв предварително определен радиус около училището, общинския център и т.н. Това е част от втората група дейности (1.2. Насърчаване на столови с биологични продукти и увеличаване на използването на екологосъобразни обществени поръчки) по НАПРАВЛЕНИЕ 1. БИОЛОГИЧНИ ХРАНИ И ПРОДУКТИ ЗА ВСИЧКИ: СТИМУЛИРАНЕ НА ТЪРСЕНЕТО И ГАРАНТИРАНЕ НА ДОВЕРИЕТО НА ПОТРЕБИТЕЛИТЕ в наскоро публикувания [ПЛАН ЗА ДЕЙСТВИЕ ЗА РАЗВИТИЕТО НА БИОЛОГИЧНОТО ПРОИЗВОДСТВО](#). По този начин ще се даде възможност средствата от Националния план за възстановяване и устойчивост да отидат при уязвима и най-пострадала от пандемията група: малки, местни производители, производители на биологични и занаятчийски продукти, които поради различни фактори нямат достъп до големите дистрибуторски вериги, нито до външни пазари.
- Изпълнение от страна на държавата на европейските изисквания и да даде равен шанс на всички фермери да преработват и законно да продават мляко, сирене, кисело мляко, месо, яйца (Коалиция „Чиста храна, честен поминък“).

Към момента, 38,9% от разходите в устойчиво селско стопанство имат зелено въздействие, а едва 2,7% - цифрово. При допълнение с горепосочените препоръки, зеленият дял ще се увеличи,

допринасяйки за кумулативно увеличение на дела на зелени инвестиции по плана. Препоръчваме включване на допълнителни проекти за цифровизация в сектор селско стопанство като една от бъдещите сфери с потенциал за допринасяне към прехода към чиста енергия.

Обща бележка по представянето и структурирането на Националния план за възстановяване и устойчивост:

Предвидените инвестиции по политики и проекти за всеки един от четирите стълба да бъдат представени в таблица с кратка анотация, бюджет, срокове и връзка с други програми и планове.

В ПВУ понятието „Зелена инфраструктура“ се среща само два пъти, а ЕК ѝ отделя специално внимание. Описана е като инструмент за осигуряване на екологични, икономически и социални ползи чрез природосъобразни решения, което ни помага да разберем предимствата, предоставяни от природата на човешкото общество, и да мобилизираме инвестиции за поддържане и увеличаване на тези ползи. Тази инфраструктурата е мрежа от естествени и полустествени райони, зелени площи и зелени градски стени, осигуряваща екосистемни услуги и абсорбиране на вредни емисии. За България това е задължително да бъде включено като мярка.

Софийски офис на Европейския съвет за външна политика

юни 2021 г.