
Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Очаквам до края на годината да стартира строителството на лотове 3.1 и 3.3 на АМ „Струма“

Оперативна програма „Транспорт 2007 - 2013" навлезе в своята финална фаза

Интервю на министър Ивайло Московски за в. „Строител", 4 септември 2015 г, с министъра разговаря Десислава Бакърджиева

-Г-н Московски, през последните месеци приключиха няколко важни проекта по ОП „Транспорт" (ОПТ). Бяха открити бреговите центрове за управление на трафика във Варна и Бургас, лот 2 на АМ „Марица". Готов е и лот 4 на АМ „Струма". Може ли да се каже, че това са поредни стъпки към успешното приключване на програмата?

-Оперативна програма „Транспорт 2007 - 2013" навлезе в своята финална фаза на изпълнение на проектите. Удовлетворен съм, когато виждам реалните резултати от нашия труд и те са добри. Вече от няколко месеца хората пътуват по новата отсечка на АМ „Марица" от Димитровград до Харманли, в края на юли пуснахме движението по АМ „Марица" и от Сандански до ГКПП Кулата, но предстои трасето да бъде официално открито. Въведохме в експлоатация и двата нови брегови центъра за управление на морския трафик във Варна и Бургас, които осигуряват наблюдението на цялата акватория на България с най-модерната информационна система в света. Изграждането на двете брегови кули ще доведе до значително повишаване ефикасността на работата на специализираните служби и на Военноморските сили. С реализирането на проекта България става една от първите държави членки, които изпълняват изискванията на Европейския съюз за безопасност, търсене и спасяване. В тази област вече изпреварваме редица европейски страни, които все още не са изградили подобни системи. От началото на септември функционира и Бреговият център за управление на корабния трафик по река Дунав. Така целият цикъл ще бъде завършен и всички водни граници ще се следят от съвременни информационни системи. Предприели сме действия за сътрудничество с компетентните институции - бреговата охрана към дирекциите „Гранична полиция", БОП, МВР и Агенция „Митници", като нашата цел е предотвратяване на контрабандата по море и река. Това са изключително големи и трудни инфра-структурни проекти и бих казал, че успешното им приключване наистина може да бъде отчетено като победа.

-През юни започна и строителството на ИМТ Пловдив. Кога ще стартира процедура за избор на концесионер? Какъв трябва да е той, за да се развива успешно обектът?

-Интермодален терминал Пловдив е един от малкото обекти в България, който се реализира с финансиране от ЕС и публично-частно партньорство (ПЧП). Такова сериозно съоръжение обаче не може да бъде оперирано от Национална компания „Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) и затова избрахме вариант то да се реализира с помощта на ПЧП. Всички данни сочат, че за да бъде успешно сътрудничеството, държавата трябва да изгради базисната инфраструктура и след това операторът да я надгражда и оборудва. Схемата на реализация на терминала беше отразена в апликационната форма още при кандидатстването на проекта за финансиране по ОП „Транспорт", за да бъдем коректни към ЕС. Всички финансови и икономически анализи бяха направени на базата на

смесеното финансиране от ОПТ и ПЧП. В момента строителството на ИМТ Пловдив е в ход, като паралелно се правят и концесионните анализи. Предстои да обявим процедура за избор на оператор. Така до приключването на дейностите по терминала ще има избран концесионер, който ще бъде задължен от държавата да предлага определен пакет от услуги по договор. По преценка на оператора той ще може да предлага и допълнителни такива. За да се развива успешно терминалът, операторът трябва да има опит и необходимите логистични връзки, за да може да привлича товари.

-Какъв е процентът на изплатените средства по ОПТ? Колко са сертифицираните и ще има ли загуба на финансиране?

-До момента на бенефициентите са изплатени 1 563 341 144 евро, което представлява близо 79% от бюджета на програмата. Сертифицираните разходи възлизат на 1 150 376 002 евро, или 71% от европейското финансиране. Очакваме в следващите 2 месеца да приключим и съответно да разплатим голяма част от проектите, което значително ще повиши този процент. Все още е рано да се каже какъв процент от средствата няма да бъдат усвоени, тъй като работим усилено да изпълним възможно най-голям обем от дейности по проектите, които има вероятност да останат за 2016 г.

-Напредва ли реализацията по пътните проекти на лот 1 на АМ „Марица“, лот 2 на АМ „Струма“, Западната дъга на Софийския околновръстен път и обхода на Габрово? Кога очаквате да приключат те?

-Пътните проекти, изпълнявани по Оперативна програма „Транспорт 2007 - 2013“, са от съществено значение за развитието на регионите и българската икономика и тяхната реализация вълнува голяма част от обществеността. В края на октомври ще приключи строителството на лот 1 на АМ „Марица“ от Оризово до Димитровград, с което магистралата ще бъде напълно завършена. Дотогава трябва да бъде готов и участъкът на АМ „Струма“ между Дупница и Благоевград, който в момента е готов на над 70%. Дейностите по Западната дъга на Софийския околновръстен път също се очаква да приключи тогава. Проектът за обхода на Габрово е разделен на няколко етапа, като първият и вторият бяха свързани с рехабилитацията на третокласния път III-5004. Изпълнението на първия участък от съществуващия път с дължина от 7,6 км завърши в края на 2013 г. Готова е и втората отсечка от трасето с дължина 3,2 км. В средата на юли стартира изграждането на третата и четвъртата фаза от обхода на Габрово. Двете шосета ще преминават по изцяло ново трасе, като общата им дължина е 9,1 км. Предстоят мащабни строителни дейности, които е възможно да причинят неудобства на жителите на някои райони от града. Очакваме обектът да приключи през юни 2016 г. В петия етап е включено изпълнението на участък от 10,5 км - пътна част с 6 виадукта и 5 тунела, включително и този под Шипка, с дължина около 3,2 км. Изграждането на тази част от обходния път е предвидено за периода до 2020 г.

-При някои от проектите в жп сектора, изпълняващи се по ОПТ, закъсненията не са преодоляни. Какво се случва с обектите Пловдив - Свиленград, Пловдив - Бургас и Септември - Пловдив? Възможно ли е някои от тях да останат за изпълнение по програмата след 2015 г.? От държавния бюджет ли ще бъдат осигурени необходимите средства за завършването им?

-От железопътните проекти в най-напреднала фаза на строителство е рехабилитацията на жп линията Пловдив - Бургас. Жп участъкът Михайлово - Калояновец е въведен в експлоатация. Към момента се работи по трасетата Стара Загора - Зимница и Церковски - Бургас, физическото им изпълнение е достигнало около 91 %. фаза 2 на обекта Пловдив - Свиленград, която обхваща жп линията Първомай - Свиленград, е вторият голям железопътен проект, който се изгражда в момента. В обхвата му са включени реконструкция на железния път по линията Димитровград - Свиленград и изграждане на нови тягови подстанции в Симеоновград и Свиленград, както и разширяване на тягова подстанцията Димитровград, физическото му изпълнение е около 82%. В началото на миналата година започна строителството по цялото трасе за модернизация на

железопътния участък Септември - Пловдив. То е завършено на около 55%. Направените експертни анализи показват, че част от дейностите по железопътните проекти ще останат за изпълнение след 2015 г., като Управляващият орган на програмата ще продължи да извършва засилен мониторинг до окончателното им завършване. Провеждат се регулярно работни срещи на различно ниво, както и инспекции на място, в т.ч. и с мое участие. В началото на септември ще направя проверка на всички железопътни обекти, за да видя с какви темпове се работи и какви са реалните резултати към момента. За завършване на проектите, които ще останат след края на 2015 г., следва да се осигурят необходимите средства в обема, както са одобрени от Европейската комисия. Планираме обезпечаването да се осъществи със средства на съответния бенефициент, бюджетни средства или от заемни такива.

-Какво е физическото изпълнение на жп гарите в София и Бургас? Доволен ли сте от развитието на тези два проекта?

-Строителните дейности по „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“ към момента са около 70%. Предвид трудностите, възникнали около конструктивното укрепване на сградата, се получи известно забавяне в някои от центровете за работа, което най-вероятно ще доведе и до удължаване на срока за приключване. На обекта текат интензивни строително-монтажни дейности. Ежедневно на него работят между 300 и 350 души, а понякога достигат и до 450. Това дава увереност, че изпълнителят прави всичко възможно да завърши физически обекта до края на 2015 г. и да го въведе в експлоатация в началото на 2016 г. Активно се действа и по рехабилитацията на жп гарата в Бургас, където физическото изпълнение е около 45%. Въпреки обявения краен срок, който е краят на март 2016 г., строителят е амбициран и декларира, че ще завърши гарата до 6.12.2015 г. Надявам се, че обектът ще бъде предаден предсрочно.

-Какви важни задачи предстои да бъдат решени до края на годината в рамките на ОПТ по „Техническа помощ“?

-Голяма част от проектите, финансирани по Приоритетна ос „Техническа помощ“, са във финална фаза и ще положим усилия до края на 2015 г. да бъдат завършени напълно. С изключително важно значение са тези за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура, за подобряване ефективността на пътният сектор в България и за разработване и въвеждане на управленска информационна система (УИС) за мониторинг и оценка на изпълнението на всички пътни проекти на Агенция „Пътна инфраструктура“. До края на годината се очаква да приключи проектът за предоставяне на стратегическа консултантска помощ от Европейската инвестиционна банка на Управляващия орган на Оперативна програма „Транспорт“ за успешно финализиране на програмния период 2007 - 2013 г., както и този за оказване на техническа помощ за наемане на консултант от Европейската инвестиционна банка за подпомагане дейността на НК „Стратегически инфраструктурни проекти“. Може да се похвалим с вече работеща географска информационна система (ГИС) за управление на пристанищната инфраструктура, която е резултат от успешно изпълнен проект по техническа помощ. ГИС позволява поддържането на актуални данни за състоянието на пристанищната инфраструктура, площи, сгради, съоръжения, както и пътни и железопътни терминали, складове, прилежаща акватория. Изградената система осигурява възможност за създаване и поддържане на база данни, както и за анализ на информация за пристанищата с национално значение. С изпълнението на проекта бяха създадени условия за оптимизиране на управлението на държавните активи в пристанищната инфраструктура, както и по-ефективното разходване на средства за поддръжка и модернизация на българските пристанища като част от транспортната мрежа на ЕС.

-Как се развива ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ)?

Повтаряме ли грешки от изминалия програмен период до момента, или напротив - вече се усеща натрупаният опит?

-Има изготвена индикативна годишна работна програма за предоставяне на безвъзмездна

финансова помощ по ОПТТИ за 2015 г. и по нея се работи активно. В ход е процедурата за получаване на акредитация по системите за управление и контрол, което е важно за нас, защото тези системи представляват координиращи механизми за работата на институциите, включени в управлението и изпълнението на проекти и програми, финансирани от европейските структурни фондове. Вярвам, че всички научихме уроците от програмен период 2007 - 2013 г. и в този няма да допуснем забавяне в подготовката на проектите и старта на изпълнението. Сред мерките, които ще прилагаме, са редовните срещи с бенефициентите за отчитане степента на готовност, както и стриктното следене спазването на графика за изпълнение.

-Какви проекти ще стартират по ОПТТИ до края на годината?

-Проведени са тръжните процедури за строителството на лот 3.1 Благоевград - Крупник и лот 3.3 Сандански - Кресна на АМ „Струма“, както и за третата линия на метрото в София. Очаквам до края на годината да започне тяхното изграждане.

-Лот 3.2 на АМ „Струма“ ли ще е най-голямото предизвикателство при изпълнението на ОПТТИ?

-Цялостното изграждане на лот 3 на АМ „Струма“ е основен приоритет през този програмен период. Реализирането на лот 3.2 е най-сложно от икономическа, техническа и екологична гледна точка. Съвкупната преценка на тези фактори при вариант с дълго тунелно преминаване през Кресненското дефиле обоснова необходимостта от изработване на алтернативно решение, като в ход е проектирането на вариант за трасето в този участък. Проектът ще бъде готов до края на 2015 г. В рамките на процедура по ОВОС ще бъдат разгледани представените варианти за преминаване, като ще се определи допустимото и най-благоприятното от екологична гледна точка решение. Качественото и навременно извършване на тези подготвителни действия е определящо за изготвяне и представяне на формуляр за кандидатстване, съдържащ обосновано проектно предложение, което да бъде одобрено от Европейската комисия, и тази част от трасето на лот 3 на АМ „Струма“ да бъде успешно реализирана.

-От какви предварителни условия зависи успешното изпълнение на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“?

-През новия програмен период се прилагат т.нар. предварителни условия и тяхното изпълнение е предпоставка за финансиране на дейностите по програмите. В областта на транспорта предварителното условие е свързано с наличието на национална мултимодална транспортна стратегия/ интегрирана транспортна стратегия, която трябва да отговаря на определени изисквания. Към настоящия момент е рано да се говори за тази стратегия, тъй като предстои нейното разработване и приемане. На този етап се извършва оценка на подадените оферти за изработването ѝ.

-Какво бихте посъветвали бенефициентите и изпълнителите на проектите по ОПТТИ? Какви грешки не бива да допускат през настоящия програмен период?

-Вярвам, че всички научихме уроците от предишния програмен период и успяхме да видим кои са добрите практики, които водят до качественото изпълнение на проектите. При ОПТТИ бенефициентите са предварително определени и техният състав не е много по-различен от този в предишния програмен период, което е предимство. Моят съвет към бенефициенти те е да не допускат стари грешки, като недобре подготвени документи, което води до забавяния и рискове при изпълнението; закъснения при одобряване на ПУП или ПП, отчуждения, разрешения за строеж и археология; проблеми с кадастъра и кадастралните карти. В предишния програмен период установихме различни практики при различните бенефициенти, основаващи се на спецификата на проектите, но това ни даде още по-големи основания да вярваме, че те трябва да се комуникират и обсъждат по-детайлно с всички заинтересовани страни. Проучванията за програмен период 2007 - 2013 г. индикират наличие на недостатъчна обмяна на опит и експертиза между бенефициентите, УО и контролните органи. Регистрирахме и недостатъчен

административен капацитет и ресурс при управлението на проектите.

**-Бяха одобрени два жп обекта по Механизма за свързване на Европа (МСЕ).
Какви други средства е възможно да получи България по тази линия?**

-Основният принцип при избор на проекти за финансиране по Механизма за свързване на Европа е те да са от общ интерес, да имат трансграничен ефект, да са „зрели“ и да бъдат съпроводени с поети ангажменти за подходящи инвестиции от съответната съседна страна. Доколкото фокусът на инвестициите по този инструмент е върху предварително определени проекти и направления (коридори), МТИТС възнамерява да подкрепи завършването на модернизацията на жп линията София - Драгоман и да започне работа по жп линията Видин – София (участък Видин - Медковец), а при възможност и по направлението София -Радомир.

-Предвиждате ли изпълнение на проекти в транспортния сектор като части от АМ „Хемус“, за които няма европейски пари, но могат да се финансират чрез ПЧП, държавния бюджет или международни банкови институции?

-Автомагистрала „Хемус“ е разделена на три приоритетни етапа. Първият обхваща трасето от връзката на изградената част от магистралата след Ябланица до пресичането с път II-35 (Плевен - Ловеч) с дължина около 59 км. Етап 2 започва след пътен възел с път II-35 до пресичане с път Е85 (Русе - Кърджали) с дължина около 85 км. Началото на третия е след пътен възел с път Е85, а края - при наскоро изградената част от АМ „Хемус“ близо до Белокопитово с дължина около 108 км. Етапи 1 и 2 са част от основната Трансевропейска транспортна мрежа, а етап 3 - от разширената. Това прави проекта допустим за финансиране по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 - 2020“. Подготвен е формуляр за кандидатстване, който може да бъде подаден, след като стане ясно кой вариант ще се избере за лот 3.2 на АМ „Струма“ и съответно какъв е оставащият финансов ресурс по Приоритетна ос 2 на програмата за пътища. Варианти за финансиране на проекта извън рамките на ОПТТИ са чрез заем от Световната банка или от Европейската инвестиционна банка, както и чрез концесия за строителство.