
Министър Мутафчиев представи днес отчет за дейността на ръководения от него екип за едногодишен период

Публикуван на: 09.08.2006



Министърът на транспорта Петър Мутафчиев представи днес на пресконференция отчет за дейността на ръководения от него екип за едногодишен период. На нея министърът обясни какви проблеми е заварил и какво е предприело министерството за тяхното разрешаване. Отчетът обхваща всички видове транспорт.

ОТЧЕТ

НА МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА ЗА ПЕРИОДА

АВГУСТ 2005 г. – АВГУСТ 2006 г.

ПРИОРИТЕТИ

Преди една година, когато дойдохме в Министерството на транспорта, имавме **своя управленска програма** с ясно очертани приоритети, която предвид коалиционната формула на управление, преформулирахме. Ние се обединихме около следните основни **приоритети** в областта на транспортната политика:

Безопасност и сигурност на транспортната система;

Ускоряване на проектите по предприєдинителните фондове;

» Модернизация на транспортната система;

» Повишаване качеството на транспортните услуги на населението.

» Усъвършенстване на взаимоотношенията с браншовите организации от транспортния сектор.

НЕРЕШЕНИ ПРОБЛЕМИ

Тези приоритети трябваше да осъществим, преодолявайки **натрупаните нерешени проблеми** в сектора:

- Забавяне на всички големи инфраструктурни проекти, особено на Дунав мост 2, железопътната линия Пловдив – Свиленград и Летище София. Трябва да припомним, че Управляващият комитет по проекта за Дунав мост 2 не се беше събирал от две години, отчуждителните процедури по жп линията Пловдив – Свиленград бяха оставени на самотек, преговорите с "Щрабаг" се въртяха в омагьосан кръг.

Летище Варна и Бургас, предвид оспорваните концесионни процедури, бяха поставени в ситуация да посрещнат увеличения туристически период през това лято с недопустимо натоварени терминали.

- Липса на проектна готовност след 2007 г., когато се очаква България да получи евросредства (от ИСПА и Кохезионния фонд), за останалите инфраструктурни проекти проектната готовност беше на кота "0".

- Изостанала инфраструктура: Изключително изостанала в поддържането и рехабилитацията си пътна, железопътна и пристанищна инфраструктура, чието състояние беше допълнително утежнено от наводненията.

- Липса на социален елементи, с месеци неизплащани дължими възнаграждения на служителите в БДЖ и НК ЖИ.

- Лошо финансово състояние на основните търговски дружества от транспорта, в т.ч.: сключени неизгодни договори, липса на актуални бизнес-планове и прецизен контрол.

- Липса на диалог с транспортния бранш.

- Липса на единна стратегия и приоритети за развитие на инфраструктурата в по-дългосрочен план.

- Опасност от блокиране на международните автомобилни превози – изчерпани разрешителни за международни превози, и много други проблеми, нетърпящи отлагане.

РЕШАВАНЕ НА ПРОБЛЕМИТЕ – КАКВО НАПРАВИХМЕ?

ИНФРАСТРУКТУРНИ ПРОЕКТИ

Категорично трябва да заявим, че проектите видимо тръгнаха, което струваше **немалко усилия на целия екип**.

» **"Реконструкция, развитие и разширение на Летище София"**

Взаимоотношенията между страните по договора бяха влошени до краен предел, което силно затрудняваше работата по проекта. В резултат на многократни срещи с Изпълнителя, Инженера и консултации с финансиращите институции, екипът на Министерството на транспорта предприе важни стъпки за завършването и въвеждането на обекта в експлоатация до края на 2006 г. при максимална защита на българския интерес. На 1 септември 2005 г. Министерството на транспорта уведоми "Щрабаг", че от тази дата започва да начислява неустойки за закъснение съгласно чл. 47.1 от договора.

Подписахме протокол с "Щрабаг" за приемане на строителните работи на два етапа.

Издаването на разрешение за ползване на терминалната сграда на по-ранен етап е целесъобразно. През това време са очаква да бъдат завършени останалите работи по ниско строителство "страна-въздух". Това е реална стъпка към приключване на проекта без да се променя крайния срок за завършване на обекта съгласно договора.

Сформирахме оперативна работна група, която координира ежедневно въпросите, свързани с окончателното завършване на Лот Б1.

Постигнахме договореност с "Щрабаг" спорните въпроси между двете страни да бъдат решени след приключване на строителните работи, което подпомогна ускоряването на процедурите и съгласуването с всички заинтересовани ведомства и организации.

» Работите по завършване на Лот Б 2: "Нова пистова система" продължават с ускорени темпове, като целта е от 31 август 2006 г., след извършването на тестовете, трафикът да се прехвърли на новата писта, а обектът да бъде завършен до края на тази година.

Проект "Строителство на пътна връзка между бул. "Брюксел" и новия пътнически терминал на Летище София"

Изграждането на пътната връзка е пряко свързано с проект "Реконструкция, развитие и разширение на Летище София" и завършването на скоростната връзка между новия Пътнически терминал и центъра на столицата. Преодолени са допуснатите закъснения, свързани с отчужденията на терени. В края на месец юли беше направена "първа копка" на новата пътна връзка.

"Изграждане на нов комбиниран мост на река Дунав при Видин – Калафат"

» След продължителни преговори с Делегацията на Европейската комисия през месец май 2006 г. тя одобри тръжното досие за строителството на моста, предшествано от предоговаряне на кредитното споразумение с KfW. Същият месец изпратихме досието на фирмите от късата листа за подготовка на техните оферти в срок до 15 септември т.г.

В този период беше проведен първият етап от търга за избор на Супервайзер (Инженер) по проекта. Тръжното досие за супервизията е одобрено и изпратено на 7 юли 2006 г. на фирмите от късата листа. Офертите очакваме до 4 септември 2006 г.

» Благодарение на доброто взаимодействие с румънските партньори, на 31 юли 2006 г. подписахме Споразумение между Правителството на Република България и Правителството на Румъния за трансграничния трафик на лица, транспортни средства, оборудване и материали в процеса на строителството и въвеждането в експлоатация на моста. Трябва да отбележим личната заслуга на румънския министър на транспорта и взаимното разбиране, което постигнахме.

» До края на годината предстои сключване на договори за проектиране и строителство на моста, за супервизия на проектирането и строителството.

» Проект "Реконструкция и електрификация на железопътната линия Пловдив–Свиленград-турска/гръцка граници за скорост 160 км/ч"

Заварихме проекта с изтичащ през 2006 г. Финансов меморандум и реална опасност да изгубим средствата по проекта и насочихме усилията си към осигуряване на бърз старт. Процесът по отчуждаване на земите, необходими за строителството на Фаза 1, беше завършен в изключително кратки срокове, което направи възможно стартирането на договора.

На 25 май 2006 г. официално стартира изпълнението на договора за строителство на Фаза 1, участъка Крумово – Първомай Това стана възможно след подписването на договор за супервизия на 25 април 2006 г. и преодоляване на закъснението, предизвикано от повторната оценка на офертите.

През същия период в резултат на активната дейност на екипа на министерството, беше постигнато съгласие за изменение на финансовия меморандум с ЕК и финансовите договори с ЕИБ – удължаване сроковете за използване на средствата до 2010 г. Предстои подписване и ратифициране на постигнатите договорености.

Предстоящите дейности тази година включват:

- » завършване на проектирането за Фаза 1 и начало на СМР;
- » обявяване на търг за проектиране и строителство на системите за сигнализация и телекомуникации;
- » завършване на пълната тръжна документация за Фаза 2 (Първомай – Свиленград) и обявяване на открит международен търг за избор на изпълнител.

Проект "Разширение на Пристанище Бургас"

Забавеното изпълнение на проекта "Разширение на Пристанище Бургас" беше преодоляно чрез осигуряване на средства от държавния бюджет и провеждане на процедура по ЗОП, за осигуряване на прозрачни условия по възлагане на работата по удълбочаване на Подходния канал. В момента е в ход процедура за набиране на оферти, което ще осигури завършването на проекта до средата на 2007 г.

Създадоха се условия чрез провеждане на детайлни преговори в МФ и бенефициентите по проекта, за сключване на подзаемни споразумения. Това стана благодарение на изясняване на въпроса за правилното отчитане на заемните средства, изваждане на активите от баланса на Изпълнителната агенция и предоставянето им на бенефициентите.

Проект "Зимовник на АППД – Русе при км. 491 на р. Дунав – III етап"

Проектът е финансиран изцяло от националния бюджет, след успешното приключване на I и II етапи, финансирани по Програма ФАР. Усилията са насочени към преодоляване на закъсненията в изпълнението, вследствие на високите води на река Дунав през последните две години. Приет е нов договорен график с краен срок за завършване на проекта 28 май 2007 г.

Проект "Техническа помощ за рехабилитация на железопътните линии Пловдив – Бургас и Мездра – Горна Оряховица"

Изготвен е пакет от тръжна документация за избор на фирма-изпълнител за дефиниране обхвата на проекта, който през месец юли е одобрен от Делегацията на Европейската комисия.

- » Предстоящите дейности до края на 2006 г. включват провеждане на тръжната процедура за избор на фирма-изпълнител за определяне нуждите от рехабилитация, сключване на договор и стартиране изпълнението на дейностите по него.

Проект "Техническа помощ за модернизация на жп линия Видин – София"

На 31 март 2006 г. на МТ и НК ЖИ беше предоставено за преглед проекто-задание за техническа помощ, изготвено от белгийска консултантска фирма. След обстоен преглед и ревизия на тръжната документация от екипа на министерството, тръжното досие е изпратено в Делегацията на ЕК на 06 юли 2006 г. за одобрение.

До края на 2006 г. предстои одобряване на тръжната документация, обявяване и провеждане на международен търг за избор на Изпълнител за изготвяне на техническия проект и тръжната документация за строителството на жп участъка.

Проект "Техническа помощ за модернизация на участъци от железопътни линии в България, част от Транс-европейската транспортна мрежа"

Очаква се подписването на Финансовия Меморандум 2006 по Програма ИСПА, след което ще стартира изпълнението на проект "Техническа помощ за модернизация на участъци от

железопътни линии в България, част от Транс-европейската транспортна мрежа – София-Пловдив, София-Перник-Радомир и София-Драгоман".

Разширяване на пътническите терминали на Летище Варна и Летище Бургас

С осъществяването на проектите решихме един изключително важен за посрещането на увеличения туристически поток проблем. Двете разширения бяха направени в режим на работещи летища. Това даде възможност едновременно да бъдат обработвани пътниците от няколко полета, избягвайки големите опашки, без да е нарушен режима за безопасност и сигурност.

Възстановяване на изостанала инфраструктура

- В изключително съкратени срокове възстановихме движението по прекъснатите от природните бедствия жп линии и наводнени пристанища по река Дунав. За целта осигурихме допълнителни средства в размер на 47 млн лева от бюджета и от Фонд "Бедствия и аварии" за възстановяване на движението в железопътната мрежа.

- **Ликвидирахме социалното напрежение** чрез наваксване закъсненията с изплащането на заплатите в двете железопътни компании. Възнагражденията и социалните добавки се изплащат в срок и по график.

- **По отношение финансовото състояние на дружествата** в транспорта, трябва да се отбележи значителен напредък при някои от тях в сравнение със същия период от м.г. Основно бяха преработени бизнеспланове на дружествата, с категоричното изискване за оригинални мениджърски решения и гарантирани икономически показатели.

Всички летища и пристанища излязоха на печалба в сравнение със същия период на миналата година.

- За летищата миналогодишната печалба е била в размер на 9 млн лева, а печалбата за тази година – близо 18 млн лева, което очертава ръст от над 80%. (основен дял се пада на Летище София, което отчита печалба в размер на 15 млн лв).

- За пристанищата – въпреки тежката ситуация през изминалата година, изразяваща се в затруднен товарооборот поради лоши метеорологични условия – високите води и ледохода, те отчитат печалба.

- Тук трябва да се отбележи, че въпреки, че "БДЖ" ЕАД е на минус, се отчита рязко намаляване на разходите, както следва: от 12 377 000 лв за миналата година, на 1 119 000 лв за тази. Темпът на нарастване на приходите в БДЖ изпреварва този на разходите и подобряването на резултата е главно от реализирани в повече 24 500 000 лв приходи от товарни превози.

» В кратки срокове **възстановихме диалога с транспортния бранш.** Като доказателство за това имаме основание да посочим използването на общественото обсъждане на такива важни документи, като: Национална програма за развитие на пристанищата, Стратегиите за приватизация на "България ер" и Параходство "Български морски флот", Оперативна програма "Транспорт" и други.

Беше проведен **Междуведомствен експертен съвет за утвърждаване на Генералния план за развитие на Пристанище Варна, което беше направено за първи път** в рамките на изпълнение на ангажиментите на министерството по условията на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанища на Р България. В резултат на това се създадоха условия за провеждане на широка обществена дискусия за аспектите за развитие на пристанището и сроковете за изпълнение.

След обсъждане в Обществения съвет беше предложена широка обществена дискусия на сайта на МТ по **Националната програма за развитие на пристанищата**. Проведено беше обсъждане на документа с представители на общините – поотделно за морските и за речните пристанища и бяха събрани всички бележки и предложения за развитие и инвестиционни намерения.

Чрез този важен документ се осигуриха условия за концесиониране на пристанищните терминали, както и за развитие на общата пристанищна инфраструктура.

ЕВРОИНТЕГРАЦИЯ

Интегрирането на България в ЕС остана основен приоритет в Програмата на правителството. Към настоящия момент той се ползва с огромната подкрепа на българското общество и с пълен политически консенсус.

Изминалата година от поемането на управлението в Министерството на транспорта беше година на **финализиране подготовката** на транспортната система на страната за нейната интеграция в европейската транспортна система. Имаме основание да заявим, че нашият транспорт няма да бъде обект на забележки от страна на мониторинговите органи на ЕС. На всички спортни състезания преди финала предстои най-голямото ускорение. В момента по отношение на хармонизацията ние се движим с максимална скорост.

Не си правим илюзии, че хармонизирането на транспортната ни система с европейската е лесноосъществим процес. За изминалата година бяха положени усилия за въвеждане и утвърждаване на европейските стандарти за модерен, екологосъобразен и сигурен транспорт; предприети бяха заключителни действия в процеса на хармонизиране на българското транспортно законодателство с европейското. Създадени бяха по-добри условия за лоялна конкуренция на пазара на транспортните услуги, което да повиши тяхното качество.

Изминалата година беше година на консолидация и структуриране на Министерството като **Министерство на транспорта от европейски тип**: отделяне на далекосъобщенията, поемане на пътищата, изготвяне на интегрирана секторна оперативна програма "Транспорт", навлизане в регионалните и местни транспортни проблеми и най-същественото – скъсване с импровизациите и стъпване здраво на принципите на европейската транспортна политика.

» В изключително кратки срокове бяха разработени и приети общо 94 правни акта, включително законопроекти, отправени към НС; устройствени правилници за приемане от МС и наредби, подписани от министъра на транспорта. За целия период досега това означава: **на всеки четвърти работен ден излизане на един правен акт от страна на Министерството на транспорта.**

Повече от 20 наредби бяха изостанали по отношение на мерките, залегнали в План 2005 и 2006 за изпълнение на поетите ангажименти пред Европейската комисия. С цената на изключително сериозни усилия от страна на експертите от МТ и изпълнителните агенции закъснението беше преодоляно.

Изключително внимание обърнахме на **подготовката на сектора** за новите условия, включително и информирането му за постигнатите договорености, което до този момент не беше правено, както и за постигнатите договорени преходни периоди от Договора по Глава "Транспорт", липсата на информация по които и досега тревожи и създава напрежение в браншовите организации.

В тази връзка бяха издадени **информационни брошури**, информиращи обикновените граждани и бранша за приетите мерки.

Важен момент в диалога с обществеността е изграждането на Интернет-портала на Министерството на транспорта. За периода от началото на годината до месец май той е посетен от 226 016 души. **Само за последните два месеца посещаемостта се е увеличила над два пъти. (210 044).** През месец април т.г. стартира текстовата версия на сайта – "Портал за незрящи хора", който засега е единствен в държавната администрация. Сайтът се посещава средно между 500 – 1500 пъти дневно. До момента е посетен 40 436 пъти.

МЕЖДУНАРОДНА ПОЛИТИКА

» В областта на **международната транспортна политика** ние си поставихме

задачата в двустранните и многостранните отношения да изиграем активна роля, особено за прокарване на транспортната политика на ЕС в нашия регион.

Отношенията на Р България с нейните съседи бележат чувствително подобрение във всички видове транспорт. Министерството на транспорта осъществи широкоспектърна активна политика към страните в региона, като приоритет беше даден на координацията и сътрудничеството между съответните министерства и институции.

- Активизирахме участието си в работата на международни организации: ЕКМТ, ЕВРОКОНТРОЛ, ИКАО, ОСЖД, ТРАСЕКА, ДУНАВСКАТА КОМИСИЯ и др.

- Р България стана депозитар на Споразумението за изграждане на високоскоростна железопътна мрежа в Югоизточна Европа. През месец май т.г. България пое председателството на ЕКМТ за следващия едногодишен период, както и домакинството на Министерската сесия на ЕКМТ през 2007 г. На 2 и 3 май 2006 г. в София се проведе министерската среща на страните-членки на ТРАСЕКА, на която поехме председателството на ТРАСЕКА за следващия едногодишен период. На 12-15 май 2006 г. в София се проведе Петдесетата юбилейна министерска сесия на страните от ОСЖД, а по време на официално посещение в Гърция през месец юни беше подписан Многостранния политически протокол за трансгранично сътрудничество между страните по Общоевропейски транспортен коридор X.

- Успешно беше завършен едногодишен туининг-проект по програма ФАР с партньорското участие на Франция и Германия, чрез който бяха доставени 10 мобилни лаборатории и проведено обучение на инспекторския състав на ИА "Автомобилна администрация" (220 души) и туининг проектът за морска администрация.

- Наша беше инициативата и станахме домакин на среща на високо равнище на министрите на транспорта по Общоевропейски транспортен коридор VIII, по време на която беше подписана нова политическа декларация за ускореното изграждане на коридора.

- В рамките на многостранното сътрудничество през месец юни т.г. беше подписано Споразумението за общоевропейско авиационно пространство между ЕО и нейните държави-членки и Р Албания, Босна и Херцеговина, Р Хърватия, Р Исландия, бивша Югославска Р Македония, Кралство Норвегия, Сърбия, Черна гора, Румъния и Временната администрация на ООН в Косово.

- » Приоритетни бяха и откриването на общата гранична жп гара Капъкуле и предстоящото през м. септември откриване на обща гранична гара Димитровград (Р Сърбия), което ще доведе до отпушване на "тесните места" по коридор X.

- » В областта на международните автомобилни превози положихме изключителни усилия, за да преодолеем кризата от недостига на разрешителни за товарни автомобилни превози. Успяхме да договорим получаването на допълнителни квоти за с Турция (от 6000 на 14000 – увеличение повече от два пъти), Франция (при предварително договорени 150 многократни разрешителни допълнително са договорени още 100), Сърбия – от 30000 на 40000, Испания, Чехия. Либерализирани са разрешителните режими с Полша, Словакия, Румъния, Словения (за ЕВРО 4), Дания, Латвия и Молдова (от 1 януари 2007 г.).

РЕГИОНАЛНА ПОЛИТИКА

От изключително важно значение за нас беше навлизането на Министерството на транспорта в **регионалните и местни проблеми** на транспортната политика.

Осъществихме десетки срещи на регионално и местно ниво във Варна, Бургас, Русе, Видин, Враца, Перник, Монтана, Търговище, Горна Оряховица, Добрич, Пловдив и много други, които ни помогнаха да получим обратна информация и да започнем процес за приобщаване на местните и регионални структури към европейските изисквания в тази

област.

Тук трябва да отбележим, че оставаме в дълг към браншовите и синдикалните организации: въпреки положените усилия и редица обществени обсъждания на важни документи, взаимодействието с тях е все още инцидентно и несистематизирано.

В дълг сме и по отношение на безопасността на движението, особено по пътищата, за което трябва още по-добро взаимодействие с останалите ведомства и институции. Необходимо е и допълнително укрепване на административния капацитет по отношение на подготовката и провеждането на изпитите на кандидатите за водачи на МПС, както и за контрол в предприятията и на пътя, за което имаме и препоръки от партньорските проверки на ЕС.

Концесии и приватизация

Необходимостта от подобряване на недоброто състояние през последните години на големите ни транспортни обекти – международните летища, пристанищата с национално значение и големите жп гари, публична държавна собственост, определи нашите приоритети при осъществяване на програмата за предоставяне на концесии на транспортни инфраструктурни обекти. Ще използваме и други форми, разрешени от закона форми на публичното частно партниране за тези цели – юридически форми на структуриране на икономическите интереси, чрез които се постигат целите на ПЧП – граждански обединения, смесени фирми и други типове концесиониране.

За изминалия период успешно приключиха процедурите, като бяха определени участниците, спечелили едностепенните неписъствени конкурси за "Пристанищен терминал Балчик", "Фериботен терминал Силистра", "Пристанищен терминал Свищов" и "Пристанищен терминал Оряхово".

Продължи и процедурата по отдаване на концесия на гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна.

Министерският съвет прие решение, с което за участник, спечелил неписъствения конкурс за концесията на летищата във Варна и Бургас, е определено обединението между германската компания "FRAPORT" AG и българската компания "БМ Стар" ЕООД. В момента изчакваме решението на петчленния състав на ВАС.

Започна подготвителния етап за отдаване на концесия на гражданско летище за обществено ползване Русе (Щръклево), като се изготвиха и приеха концесионните анализи.

Сформирани са екипи за подготвителни действия за отдаване на концесия на пристанищните терминали: Лом; Русе-запад; Видин-север и Фериботен комплекс Видин; Пристанищен терминал Видин-център; Летище Горна Оряховица, гара София, гара Пловдив, пристанищен терминал Русе-изток.

Стратегии за приватизация на България ер и Параходство БМФ . Разработването на тези документи беше направено в отговор на очакванията за пълна прозрачност и откритост на сделките. Тези две дружества са двете определящи развитието на секторите воден и въздушен транспорт дружества и са от изключително значение за цялата ни икономика.

В заключение следва да отбележим следните изводи:

1. В рамките на едногодишното управление можем да кажем, че успяхме да обхванем проблемите в транспорта, да установим обективните и субективни причини за тяхното възникване и да намерим пътя за решаването им.
2. Планирахме решаването на задачите в краткосрочна, средносрочна и дългосрочна перспектива.
3. Създадохме екипи за координация с другите министерства и администрации.
4. Открихме "горещи телефони" и въведохме системата "Работа на едно гише" за предотвратяване на корупционните практики в цялата система на МТ, за улеснение на

гражданите и фирмите. Днес обявяваме стартирането на АНТИКОРУПЦИОНЕН ПОРТАЛ, в който ще бъде публикувана информация и анализ за проверките по жалбите и сигналите, постъпили както чрез горещите телефони, така и от приемните дни на министъра и заместник-министрите за граждани и фирми.

5. Увеличихме с над 14% в сравнение с миналата година броят на проверките и на наложените санкции.

6. Предстои да се активизира изпълнението на Програмата за осигуряване на достъп до превозните средства и транспортната инфраструктура във всички видове транспорт на хората с намалена подвижност.

7. Необходима е да работим за промяна на модела за обществено-държавното управление на проблемите по безопасността на движението и намаляване на пътнотранспортните произшествия с тежки последствия.

8. Повишаване на образователното и квалификационно равнище на водещите транспортни професии и преодоляване на недостига от кадри в цялата транспортна система.