
Ивайло Московски: Ще е нужна силна воля, за да постигнем резултати

Разчитам на сътрудничеството с КСБ

Интервю на министър Ивайло Московски за в. „Строител“, 12 декември 2014 г, с министъра разговаря Десислава Бакърджиева

- Г-н Московски, какви задачи си поставяте като министър на транспорта? Кои ще са топ приоритетите ви до края на 2014 г. и през следващата година?

Най-важното е да ускорим работата във всички сектори и да надградим постигнатите резултати. Приоритетите са ясни, но те не касаят само следващите месеци, а и следващите години. Трябва да намерим верните решения, за да стабилизираме БДЖ и да направим жп транспорта конкурентоспособен. Съгласно правилата на Европейската комисия, следващата година изтича крайният срок на допустимост на разходите по Оперативна програма "Транспорт 2007 – 2013", а в момента много от големите инфраструктурни проекти изостават. Ще работим за ускоряване на тяхното изпълнение, но вече не съм оптимист, че ще успеем да усвоим целия наличен ресурс по програмата.

Не по-малко важно е да завършим преговорите с ЕК по новата ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 – 2020" (ОПТТИ), за да можем през следващата година да започнем първите проекти по нея. Крайно време е електронното правителство в България да заработи и бизнесът и гражданите да се възползват от реални е-услуги. Реформа е нужна както в Български пощи, така и в повечето от дружествата в системата на транспорта. Познавам сектора и проблемите и знам, че ще е нужна много работа и силна воля, за да постигнем резултати.

- Как ще процедирате с рисковите проекти по Оперативна програма "Транспорт 2007 – 2013"? Кои ще следите изкъсо?

Към момента сме идентифицирали 5 проекта по ОП "Транспорт" като високорискови. Това са лот 1 на АМ "Марица", лот 4 на АМ "Струма" и трите жп проекта Септември – Пловдив, Пловдив – Бургас и Димитровград – Свиленград. Вече започнахме проверките на място по тях, но нещата, които виждаме, са много обезпокояващи. С колегите от Министерството на регионалното развитие и благоустройството ще търсим най-доброто решение за пътните проекти. Извикал съм на среща и изпълнителите по всички жп проекти. В момента най-тежко е положението на лот 3 от проекта Пловдив – Бургас, физическото изпълнение по него е 74%. Поставил съм ултиматум и ако не видя бърза активизация на строителя, сме готови да пристъпим и към прекратяване на договора му.

Надявам се изпълнителите да разберат, че не могат да продължават със същото темпо и следва да се мобилизират. Не искам да коментирам как и защо се е стигнало дотук, но много от големите инфраструктурни обекти трябва да завършат през 2015 г. Това означава, че всяко забавяне може да е фатално – както за изпълнението на даден проект, така и за усвояването на средствата по програмата. Затова ще бъдем безкомпромисни.

- Кога очаквате да бъде даден старт на първите обекти по Оперативна програма

"Транспорт и транспортна инфраструктура" и кои ще са те?

Основна задача пред мен е финализирането на преговорите и получаване на официално одобрение на новата Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура". Надявам се в близките месеци да успеем, за да може през 2015 г. да стартират първите проекти. Най-вероятно пилотният ще бъде разширението на столичното метро. Всъщност една част от него вече се изгражда. Предвиждаме след получаване на официалното одобрение на програмата да финансираме частта от метрото от бул. "Черни връх" до ул. "Сребърна", където вече се строи. Общо за подземната железница ще бъдат отделени около 400 млн. евро, с които ще се изгради и най-тежката част от третия метродиаметър – от бул. "Янко Сакъзов" до кв. "Красно село", която ще осигури връзката с двете съществуващи линии.

Във финална фаза на подготовка са и проектите за изграждане на лот 3 на АМ "Струма" в подучастъците Благоевград – Крупник и Кресна – Сандански, както и участъкът Пловдив – Оризово и жп възел Бургас от проекта за модернизация на жп линията Пловдив – Бургас. Строителството по тях също може да започне още през следващата година.

- Кои ще са най-големите предизвикателства при реализацията на новите проекти по ОПТТИ?

Спомням си, че през последната година на моя мандат постоянно повтарях едно и също – през новия програмен период 2014 – 2020 г. не трябва да допускаме грешките от 2007 – 2013 г. – да започне новата програма и да нямаме необходимата готовност. За съжаление точно това се случва. Вече сме в края на 2014 г. и нито един проект не е стартиран. Затова трябва през 2015 г. да работим много усилено и да започнем реално изпълнение. Това е необходимо, за да не се допусне и автоматично освобождаване на средства, затова е нужно да ускорим всичко. Голямото предизвикателство е, че бенефициентите ни трябва да работят за завършването на проектите във вече приключващия програмен период и същевременно да готвят тръжни процедури, за да изберат изпълнители за проектите по новия. Веднъж успяхме да ускорим темпото в реализацията на програмата – през юли 2009 г. заварили около 0,4% изпълнение по ОП "Транспорт". В началото на 2013 г., когато подадохме оставка, бяхме договорили целия наличен ресурс и усвоили около 50% от наличния бюджет. Надявам се и сега да се справим и да върнем темпото на работа, но е загубено много време.

- Дискусиите относно избрания вариант за лот 3.2 Крупник – Кресна на АМ "Струма" продължават. Последната беше иницирана от Камарата на строителите в България на тема "Магистрала "Струма", участък Кресненско дефиле - инженерно-геоложки условия". Какво е вашето мнение за съоръжението?

Основен приоритет в пътния сектор за новия програмен период е изграждането на лот 3 на АМ "Струма". Знаете, че екипът на министерството успя да договори с Европейската комисия паралелно с тунелното съоръжение да разработим и алтернативни варианти за преминаване през Кресненското дефиле. Още по-важно е, че тунелното съоръжение е много сложно и ще бъде голямо предизвикателство да успеем да го завършим до 2023 г., когато е крайният срок на допустимост на разходите по новата ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура". Затова искаме да проверим всички варианти и ако е възможно, да предложим алтернатива. При нейното разработване най-важен ще е екологичният ефект. Именно затова бе избран тунелът – според оценките, правени досега, това би бил най-екологосъобразният вариант за преминаване през защитените зони на Кресненското дефиле. Ние искаме да подложим алтернативните възможности на максимално широко обсъждане с екологичните организации и заедно да преценим кое е най-доброто решение. Защото и изграждането на 15 км тунел крие много рискове за

околната среда. Според първоначалните оценки алтернативно преминаване на дефилето може да доведе до икономия на средства от порядъка на 250 млн. евро. Средства, които са много важни за подпомагане реализацията на другите ни приоритети – АМ "Хемус" и тунела под връх Шипка.

- Очаквате ли да има забавяне на изграждането на третия метродиаметър след проблемите с тръжната процедура за избор на изпълнител за първия етап и жалбите от двете граждански сдружения относно ОВОС?

Като цяло той е сред най-напредналите в своята подготовка, така че нямам никакви опасения за забавяне. Напротив, надявам се другите бенефициенти да са извлекли поуки от изминалия програмен период, когато метрото успя да усвои в пъти повече средства, отколкото първоначално беше заложено, защото имаха готовност, а много други обекти блокираха.

- Подадени ли са вече предложения за проекти по Механизма за свързване на Европа? Кога очаквате България да получи одобрение за финансиране и да стартират първите обекти?

Отворено е първото набиране на предложения, като нашата цел е до февруари 2015 г. да успеем да подадем жп проекта Драгоман – София – Елин Пелин. Прогнозната му стойност е около 200 млн. евро. Трасето обхваща около 65 км и е разделено на три участъка, в това число част от жп възел София. Другите проекти, които подготвяме за кандидатстване по механизма, са проектът за модернизация на жп трасето Видин - Медковец и проектът за подобряване на корабоплаването по р. Дунав, по който работим съвместно с Румъния.

- Започна проектирането на интермодален терминал в Пловдив. Какви са плановете за останалите проекти за интермодални терминали?

Очакваме в най-кратки срокове да стартираме и физическото изпълнение на интермодалния терминал при Пловдив. Със средства по ОП "Транспорт" се подготвя и проект за терминал при Русе. По новата Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" сме заделили 25 млн. евро за интермодални терминали. Като цяло тези логистични центрове са много Важни за развитието на транспорта и трябва да полагаме усилия и да търсим и други източници на финансиране, в това число и публично-частно партньорство.

- От какви инвестиции се нуждае пристанищната и летищната инфраструктура?

Голяма част от речните и морските ни пристанища се нуждаят от сериозни инвестиции за поддържане и развитие на своята инфраструктура, но в настоящата ситуация на финансова криза за нас е изключително трудно да заделим такъв голям ресурс, какъвто е необходим за тяхната модернизация. Концесионирането на пристанищни терминали е добър вариант за привличане на частни капитали и инвестиции, като същевременно обектите остават държавна собственост. Подходът позволява да бъдат вложени средства в модернизацията им, да бъдат въведени нови технологии и привлечени товари, като съответно това би повишило ефективността на портовете.

По отношение на морските ни пристанища след откриването на двете морски гари в Бургас и Варна значително се повишиха приходите от посещения на круизни кораби. За периода март – ноември 2014 г. на новоизградената Морска гара Бургас са акостирали 27 пасажерски кораба с над 40 хил. пътници, а във Варна - 36 кораба с над 20 хил. пътници. По тази причина ще продължим активно да работим за развитието на зоните като атрактивна туристическа дестинация. Значителна стъпка в тази посока е отварянето на

зоната за обществен достъп на пристанище Бургас, която бе открита преди дни.

В средата на следващата година на летище София трябва да приключи проектът за разширение на антиобледенителна площадка "Изток", на която в момента може да се обработва един самолет. С приключването на проекта на площадката ще се обработват едновременно три самолета от най-често използвания тип или два от по-голям клас. Това ще намали до минимум закъсненията на самолетите през зимата. На столичното летище предстои и избор на изпълнител за изграждане на скоростна пътека за рулиране. В момента пропускателната способност на пистата е около 22 самолета на час в най-натовареното време. С построяването на новата скоростна пътека за рулиране очакваме увеличение от 26 до 27 самолета на час.

- Беше обявено, че двата нови моста на река Дунав ще се реализират чрез публично-частно партньорство. Кога ще започнете да търсите финансиране?

Подписан е Меморандум за разбирателство за извършване на проучвания за изграждане на съоръженията над р. Дунав между България и Румъния. На този етап е договорено подготовката на двата проекта да се финансира по Програмата за трансгранично сътрудничество (ТГС) "България – Румъния 2014 – 2020 г.". Едва след финализиране на подготовката ще бъдат търсени източници на финансиране за същинското строителство, като един от вариантите е публично-частно партньорство.

Меморандумът е важен акт, но и в миналото са подписвани подобни спогодби, като до реални действия така и не се е стигнало. Затова нашата задача е да задълбочим диалога и да видим какви са възможностите да започнем работа. Трябва да направим анализ на всички съвместни проекти, които има между България и Румъния, за да видим как можем да оптимизираме тяхното изпълнение. Ще дам конкретен пример -основен проблем за двете страни е, че корабоплаването през летния сезон е много затруднено заради ниските води на р. Дунав. По тази причина двете страни съвместно разработваме проект, с който да се отстранят критичните участъци по нея. Ако паралелно с това планираме изграждането на мост или мостове, можем да помислим дали е възможно да съчетаем това със строителството на хидротехническо съоръжение.

- Какво е решението за изхода от кризата с БДЖ? Кога очаквате да има напредък в плана за стабилизирането и оздравяването на дружеството?

За съжаление се налага отново да изготвяме план за стабилизирането на държавния железопътен превозвач, защото планът, който следвахме, е прекратен след края на предишния ни мандат. В него бяха включени и се изпълняваха редица непопулярни мерки, но точно благодарение на част от тях дълговете на "БДЖ

Товарни превози" ЕООД бяха сведени до 3 млн. лв. Сега задълженията са 14,5 млн. лв. При това положение трябва да се разглеждат варианти, при които да постъпят финансови средства, различни от тези, заложили в държавния бюджет, или те да бъдат увеличени. Това ще се обсъжда с Министерството на финансите, с правителството.

Ще продължим да работим по приватизацията на "Товарни превози", защото това е най-доброто решение. Не трябва да се забравя, че най-големият товародател на БДЖ е подал искане за лиценз, който засега му е отказан, защото не отговаря на заложените условия. Но рано или късно ще ги покрие и тогава БДЖ няма да има какво да вози. Затова е необходимо да се намери решение, преди да стигнем до подобна ситуация.

- Ще инициирате ли реформа в жп сектора?

Мислим по вариант за прехвърляне на "БДЖ – Пътнически превози" към Национална компания "Железопътна инфраструктура". Само по този начин дружеството ще може да покаже финансова стабилност и да бъде бенефициент по оперативни програми, да кандидатства и да спечели финансиране, нужно за закупуване на нов подвижен състав. Пак казвам, че това все още е само вариант, който трябва да бъде обсъден на ниво правителство, Европейска комисия и Световна банка.

Крайната цел е да имаме развиващ се железопътен транспорт с модерна инфраструктура и нови влакове. Само така ще привлечем и пътници, и товари.

- Какви са планове ви за електронното управление?

Електронното управление е ресорът, където има сериозно изоставане. Сега се налага да работим много енергично, за да наваксаме. От гледна точка на законодателството трябва да бъде приет Закон за електронна идентификация, който да регламентира използването на електронния ЕГН за общуване с администрацията с един уникален код за идентифициране, а не с десетки персонални кодове за достъп.

Пилотният проект за карта за електронна идентичност беше много успешен. Той предизвика голям интерес сред гражданите, но до този момент по него няма развитие. Нашият екип вече започна разговори с Министерството на вътрешните работи и други заинтересовани институции за възможността за интегриране на електронната идентификация в документа за самоличност след 2016 г. Паралелно с обсъждането на бъдещите лични карти започнаха и разговори в Министерския съвет за промени в системите на администрациите, така че да приемат и обработват заявки, подадени с карта за електронна идентичност.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията изпълнява и два проекта, финансирани от ОП "Административен капацитет", за автоматичен обмен на данни с още 30 регистъра и за обучение на повече от 300 държавни служители в областта на електронното управление.

- Какви възможности ще имат строителите? Какви търгове предстоят да бъдат обявени от министерството в следващите месеци?

Най-големите тръжни процедури за строителство ще бъдат свързани с новата ОП "Транспорт и транспортна инфраструктура" и ще бъдат обявени от бенефициентите. Очаквам през следващата година Национална компания "Железопътна инфраструктура" да обяви търга за участъка Пловдив - Оризово и жп възел Бургас от проекта за модернизация на жп линията Пловдив - Бургас. Национална компания "Стратегически инфраструктурни проекти" работи за стартиране на подучастъците Благоевград - Крупник и Кресна - Сандански от лот 3 на АМ "Струма". "Метрополитен" ЕАД е в процедура за избор на изпълнител по третия метродиаметър.

- Ще си партнирате ли с Камарата на строителите в България? В каква насока би могла КСБ да бъде полезна на министерството?

Както и през миналия ми мандат, така и сега ще разчитам на сътрудничеството и съвместната работа с Камарата. Надявам се заедно да намерим най-верните решения за проектите, които в момента изграждаме, и тези, които предстои да започнем.

