

---

## Разплатени са над 71% от всички средства по ОП „Транспорт“

---

Интервю на министър Ивайло Московски за в. „Строителство градът“, 26 януари 2015 г, с министъра разговаря Милена Василева

**- Г-н Московски, кои са основните приоритети на МТИТС за 2015 г.? Какъв обем разплащания предстоят, кои проекти от ОПТ 2007 - 2013 следва да бъдат завършени, кои проекти от ОПТТИ 2014 - 2020 ще стартират?**

Основните приоритети на МТИТС са свързани и с различните видове транспорт - пътен, железопътен, воден и въздушен, както и ускорено развитие на електронното управление в България и предоставяне на качествени, ефективни и леснодостъпни електронни услуги за гражданите и бизнеса. В момента с екипа ми работим върху актуализирането на Национална транспортна схема, която да изравни дисбаланса между Северна и Южна България и върху която да се изгради цялостна стратегия за развитието на транспорта и транспортната инфраструктура на страната. Като първа задача съм си поставил да ускоря изпълнението на всички проекти, финансирани по ОП „Транспорт“ 2007 - 2013 г., за да не допусна загуба на средства по програмата. Както знаете, в края на 2015 г. изтича срокът за допустимост на разходите по ОПТ, а някои от проектите доста изостават в своето изпълнение. Ще направя всичко възможно да се ускори работата по тях, за да бъдат приключени навреме. Доволен съм, че вече е договорен целият наличен ресурс по програмата. Разплатени са над 1 милиард и 413 милиона евро на бенефициентите, което е близо 71% от всички средства. Няма да допусна загуба на средства към края на 2015 г., а това означава да усвоим още около 600 млн. евро.

Тази година трябва да бъдат завършени жп отсечките Пловдив - Бургас, Първомай - Свиленград и Септември - Пловдив. По отношение на пътните проекти: във финална фаза на изпълнение са лотове 2 и 4 на АМ „Струма“, както и АМ „Марица“. Предстои да бъде завършена рехабилитацията на жп гарите в София и Бургас, както и изграждането на интермодалния терминал в Пловдив. Преди средата на годината очаквам приключване на проекта за изграждане на столичното метро в отсечките до Бизнес парка в „Младост 3“ и до летище София. Предстои и двата проекта за управление на навигацията на водните пътища - „Създаване на речна информационна система в българския участък на река Дунав - БУЛРИС“ и „Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове (VTMIS)“, да приключат през тази година. По отношение на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г., която беше официално одобрена от Европейската комисия в края на миналата година, има няколко проекта, за които имаме готовност да бъдат стартирани веднага. Това е втората фаза на проекта за рехабилитация на жп линията Пловдив - Бургас. В нея са включени отсечките, които не са рехабилитирани през миналия програмен период. Национална компания „Стратегически инфраструктурни проекти“ още през август 2014 г. е стартирала тръжните процедури за проектиране и строителство на два участъка от лот 3 от АМ „Струма“ - от Благоевград до Крупник (без тунела при с. Железница) и от Кресна до Сандански. До средата на 2015 г. очаквам процедурите да завършат с определяне на изпълнители за строителните дейности. В началото на януари 2015 г. стартира и тръжната процедура за проектиране и строителство на първите 60 км от доизграждането на АМ „Хемус“ в участъка от Ябланица до Белокопитово.

Предвиждам да финансираме частта от метрото от бул. „Черни връх“ до ул. „Сребърна“, където е започнало строителството. Вече стартираха тръжните процедури за изграждане на част от третия лъч на столичното метро. Те са отличници в усвояването на средствата от миналия програмен период и очаквам да свършим много работа и през този.

**- Средствата за пътища през периода 2015 - 2020 са само 673 млн. евро. За какво по-напред ще стигнат те? Как според вас се развива политиката за поддържане на пътната мрежа?**

През програмния период 2007 - 2013 г. стартирахме няколко много големи пътни проекта, като част от тях приключиха, а другите, надявам се, ще бъдат завършени тази година. Основен приоритет в пътния сектор за новия програмен период е изграждането на лот 3 на АМ „Струма“, който поради липса на проектна готовност не можахме да стартираме през стария период. Договорихме с Европейската комисия паралелно с тунелното съоръжение да разработим и алтернативни варианти за преминаване през Кресненското дефиле. Още по-важно е, че тунелното съоръжение при Кресна 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 друга алтернатива. Ние искаме да подложим различни варианти на максимално широко обсъждане с екологичните организации и заедно да преценим кое е най-доброто решение. Според първоначалните оценки алтернативно преминаване на дефилето може да доведе до икономия от 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.

**- Кои са проектите, които са включени в ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020, Механизма за свързване на Европа и плана „Юнкер“?**

Както знаете, в този програмен период на оперативната програма средствата за пътни и железопътни проекти са разпределени поравно. В ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. са включени втора фаза на проекта за рехабилитация и модернизация на жп линията Пловдив - Бургас, включително и жп възли Пловдив и Бургас, както и модернизация на жп линията Елин Пелин - Ихтиман - Септември. Основен приоритет в пътния сектор за новия програмен период е изграждането на лот 3 на АМ „Струма“, а ако след провеждането на тръжни процедури и избор на изпълнител по проекта остане финансов ресурс, ще го насочим за изграждане на АМ „Хемус“ или тунела под Шипка. Като един от най-успешните проекти, метрото ще продължи да се разширява със средства от ОПТТИ. Планирано е финансирането на строителството на най-тежкия участък от третия метродиаметър - трасето от бул. „Янко Сакъзов“ до кв. „Красно село“, който ще осигури и връзката с другите две метролинии. За финансиране по Механизма за свързване на Европа е предвидено жп трасето Драгоман - София - Елин Пелин, в това число и част от жп възел София.

Д

ругите проекти, които подготвяме за кандидатстване по механизма, са проектът за модернизация на Видин - Медковец и проектът за подобряване на корабоплаването по река Дунав, по който работим съвместно с Румъния.

За финансиране по плана „Юнкер“ за момента сме идентифицирали модернизацията на жп линиите Русе - Варна и Карнобат - Синеел.

**- Каква е оценката Ви за проектите: отличници, изоставащи, рискови? Какви мерки се предприемат за ускоряване на темпото?**

Към момента сме идентифицирали 5 проекта 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. За да приключат успешно тези проекти, е необходима пълна мобилизация на изпълнителите и ускоряване на темповете, с които се работи по тях. Не можем да допуснем и един ден забавяне, защото всеки следващ ден увеличава риска от загуба на средства и проваляне на успешното изпълнение на проектите.

Още в първите седмици след встъпването ми в длъжност проведох срещи с изпълнителите и направих проверки на място по изоставащите проекти. Разпоредил съм засилен контрол и ежедневна комуникация с бенефициентите. Каквото зависи от нас като административни процедури, ще бъде извършено максимално бързо, за да не се създават допълнителни затруднения на изпълнителите.

**- Каква е политиката на МТИТС във водния сектор през тази година, а и през целия Ви мандат? Как се развиват морските и речните пристанища, нужна ли е нова стратегия? Какво ще се случи с терминала във Варна, за който беше обявен търг, а впоследствие процедурата беше спряна?**

Пълното използване на потенциала на водния транспорт е свързано с модернизация на пристанищната инфраструктура. В това отношение усилията ни са насочени към задълбочаване на партньорството с частния сектор и развитието на пристанищата чрез концесии. Приоритетни обекти, за които МТИТС в момента провежда подготвителни действия за отдаване на концесия, са пристанищни терминали Русе-изток, Видин-център и Зимовника в гр. Русе. 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 на новоизградената Морска гара Бургас са акостирали 27 пасажерски кораба с над 40 хиляди пътници, а във Варна - 36 кораба с над 20 хиляди пътници. Същевременно пристанищата отчитат и сериозно количество обработени товари. По тази причина ние ще продължим активно да работим за развитието им и в двете посоки. В момента разработваме концепция за развитие на българските пристанища за обществен транспорт с национално значение на база на очакваните товаропотоци, която има за цел да очертае цялостната визия за развитието на пристанищата в България. На база на тази концепция ще бъдат актуализирани генералните планове на пристанищата и тяхното бъдещо развитие. От няколко години се търсят решения за „изнасяне“ на пристанище Варна от централната градска част. В момента има образувано дело от страна на община Варна, което е спечелено от тях на първа инстанция. Водим разговори с кмета и очаквам да намерим най-доброто решение за пристанището и града. Възможна перспектива за развитие е и предоставянето на пристанището на концесия.

Що се отнася до развитието на речния транспорт, усилията ни са насочени към подобряване на условията за корабоплаването по река Дунав и внедряване на информационни технологии в управлението и наблюдението на корабите. Миналата година ДППИ приключи проект за внедряване на GIS системи в управлението на пристанищата. Преди дни, както знаете, открихме и новия Речен информационен център в

**- Моля Ви за коментар по развитието на държавния жп сектор - НКЖИ и БДЖ? Какво е бъдещето на БДЖ? Какъв е делът на частните жп превозвачи в общия обем товари? Каква е тенденцията за развитие на сигнализацията и телекомуникацията в жп сектора?**

Много неща се изговориха за състоянието на БДЖ - кой какво е направил за неговото оздравяване, защо това се прави така, а не иначе. В момента най-важното е да се предприемат добре обмислени и конкретни действия, чрез които държавният железопътен превозвач наистина да бъде стабилизирани. Ръководството му съвместно с колегите от НКЖИ работят по създаването на оздравителната програма на дружеството. Стратегията трябва да бъде готова до средата на февруари и ще бъде предложена за ратификация от Народното събрание. По този начин ще се гарантира, че тя ще бъде изпълнена докрай от което и да е следващо правителство или ръководство на предприятието. Крайно време е да направим БДЖ едно конкурентоспособно дружество. Трябва да е ясно за всички, че когато говорим за реформи, това не означава само съкращаване, рязане и други подобни термини. Категорично дружеството ще се реструктурира, което ще засегне всички процеси и дейности в него. На този етап няма да се съкращават служители, просто правоотношенията на хора в пенсионна възраст или в изпитателен срок ще бъдат прекратени. Искам да припомня, че действащият колективен трудов договор, подписан между БДЖ и социалните партньори, не позволява да бъде съкратен нито един човек без съгласието на синдикатите.

За 2015 г. „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД ще разполага със 180 млн. ДВ. държавна субсидия, което е една доста добра предпоставка дружеството да изпълни извършваните обществени превозни услуги и да осигури нормални условия за пътуващите с железницата. Друг е въпросът, че някои влакове ще трябва да отпаднат от разписанието, защото БДЖ няма достатъчно локомотиви и вагони, с които да ги обслужва. Разпоредил съм на ръководството на жп превозвача да проведе срещи с кметовете и да бъде изготвен график за движение на влаковете, който реално да отговаря на нуждите на местното население.

Факт е, че държавният железопътен превозвач има нужда от нов подвижен състав. Това ще се случи, но не и през тази година. Не искам да давам празни обещания. Основна задача е да постигнем споразумение с кредиторите на БДЖ, да се уточни размерът на вноските и срокът за погасяване на дълговете. Едва след това дружеството ще може да направи и разчет на разходите по закупуване на нови влакове, шинобуси, мотриси, локомотиви - според нуждите на влаковото движение и пътничко потока. По отношение на товарните жп превози вече сме внесли в Агенцията за приватизация и след приватизационен контрол своето предложение за приватизацията на „БДЖ - Товарни превози“. Очаквам да бъде обявена процедура по съответния ред и в рамките на 2015 г. приватизацията да приключи. Приходите от приватизацията на товарната дейност могат да бъдат източник на допълнителни инвестиции в пътническите превози, защото само със свежи финанси дружеството може да бъде оздравено.

Не искам, когато през 2020 г. имаме изградена модерна железопътна инфраструктура, да се окажем в положение, че нямаме влакове, които да се движат по новите релси. Ще работя за това България да има стабилна железница - с нови трасета и комфортни и безопасни влакове. Относно развитието и модернизирането на системите за сигнализация и телекомуникация - това е заложено в изпълнение на проектите, финансирани по Оперативна програма „Транспорт“. Следваме, разбира се, основната тенденция -

модернизация чрез внедряване на нови технологии, които да заменят морално остарялата техника. Това вече се прави в гарите от участъка Пловдив - Бургас, като се подменят старите системи за контрол на релсовия път с модерни. Работи се и по превъоръжаването на жп прелезите с автоматични прелези устройства, като на най-натоварените от тях се монтира и видео наблюдение. Основна тенденция в развитието на телекомуникационните устройства през следващите години ще бъде подмяната на остарялата аналогова телекомуникационна мрежа и апаратури, както и продължаване изграждането на оптични кабелни мрежи. В рамките на тези проекти се планира и да се изгради единна интегрирана система за контрол и следене на влакове, вагони и товари, както и на други информационни системи - географска информационна система, финансови, административни. Ще продължи модернизирането на системите за сигнализация и телекомуникации в участъците Димитровград - Свиленград и Септември - Пловдив. В тези участъци освен оптичните мрежи на съвременен ниво се изграждат и системи за сигнализация покриващи европейските изискванията за оперативна съвместимост. Това ще позволи внедряване на европейска система за управление на трафика в железопътния транспорт - ERTMS (GSM-R и ETCS - ниво 1). Аналогични модернизации на устройствата на сигнализацията и телекомуникациите предстоят по жп участъците София - Септември и Видин - Медковец, предвидени за реализация по ОПТТИ 2014 - 2020 г.

**- Остава ли интермодалността приоритет на България? Как вървят проектите в сектора, какво е предвиденото финансиране?**

Разбира се, интермодалните превози са приоритет не само на България, те са основен приоритет и за целия Европейски съюз. През изминалата година стартирахме проекта за интермодален терминал в Пловдив и очакваме тази година той да бъде завършен. Със средства по ОП „Транспорт“ се подготвя и проект за терминал при Русе, който планираме да изградим през новия програмен период. По новата оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ сме предвидили 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 механизми за финансиране, в това число и публично-частно партньорство.

\*\*\*

*Ивайло Московски е за втори път министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Първият е май 2011 г. - март 2013 г. - министър и ръководител на Управляващия орган на ОП „Транспорт“ в МТИТС. В периода май 2013 г. - август 2014 г. е народен представител в 42-то Народно събрание, член на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения и член на Комисията по енергетика. В периода юли 2009 г. - май 2011 г. е заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията и ръководител на Управляващия орган на ОП „Транспорт“ в МТИТС.*