

Стенографски протокол!

ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА” 2014 - 2020 г.

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

IX ЗАСЕДАНИЕ

29 – 30 май 2018 г., гр. Правец

Ден 1 /29 май 2018 г./

ОТКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС): Добър ден на всички!

Уважаеми членове на Комитета за наблюдение, уважаеми представители на Европейската комисия, на Европейска инвестиционна банка, на ДЖАСПЪРС, уважаеми колеги, гости, уважаеми дами и господа, за мен е чест и привилегия за пореден път да Ви приветствам с добре дошли в Правец! Днес и утре до обяд ще проведем IX-тото заседание на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Преди да пристъпим към дневния ред, съм си написала няколко думи, които ще ги прочета, за да бъде по-кратка и които искам да споделя преди да започнем по дневния ред.

През месец ноември 2017 г., когато беше предишното заседание на Комитета за наблюдение, обърнахме внимание, че ни предстои една важна и много отговорна 2018 г.

По няколко причини: на първо място, изпълнението на междинните цели и индикатори за 2018 г. по всички оперативни програми, които се отчитат в началото на 2019 г.; на второ място, обявяването на бюджета на финансовата рамка за периода след 2020 г. и началото на преговорите и подготовката за новия програмен период; и на трето място, фактът, че 2018 г. е годината на българското председателство на Съвета на Европейския съюз. Дори само тези три неща, мисля, че ни задължават и както си пожелахме през месец ноември, да направим 2018 г. изключително успешна, ефективна и като гарантираме необходимия напредък за всеки един от нашите проекти от програмата. Какви са резултатите от изминалата вече половина на 2018 г. Можем да отчетем сравнително добри финансови резултати за програмата, особено ако правим сравнение на темповете по договаряне и разплащане спрямо същия период на старата оперативна програма. За настоящия период са разплатени двойно повече средства, спрямо същия период на старата програма, а договарянето достигна вече 87% при 37% за миналия период /старата оперативна програма/. Но не можем да бъдем напълно доволни от резултатите, тъй като към настоящия момент оперативната програма се изпълнява с по-слаби темпове от нашите прогнози, по-скоро от Вашите прогнози, прогнозите на бенефициентите главно. Основно поради недостатъчна координация на различните административни структури, отговорни за изпълнението на проектите и като цяло програмен период 2014 – 2020 г. Знаем, че периодът, в който се намираме, е решаващ за оперативната програма, това е средата вече на програмния период. Момент, в който трябва да имаме вече реална преценка за бъдещето на програмата и за сроковете на изпълнение най-вече на големите проекти. Не случайно още от миналата година (2017) следим много внимателно договарянето и размера на сертифицираните средства, което е показателно как вървят проектите. С оглед и изпълнението на междинната цел индикаторите за изпълнение за 2018 г., както казах, ще бъдат предмет на съвместен преглед и оценка на изпълнението на оперативната програма от Европейската комисия в първата половина на 2019 г. От другата страна, време е да определим с кои проекти продължаваме. Можем ли да ги изпълним в срока на допустимост и при какви условия? Какви рискове поемаме? За съжаление рисковете от неизпълнение на междинните индикатори по някои от приоритетите, респ. бенефициенти на оперативната програма са реални. И независимо, че подготвихме през 2014 и 2015 г. една добра балансирана програма, която отговаря на поетите ангажименти за продължение на започнатото от първия програмен период, с предварително ясно дефинирани приоритетни проекти, вероятно ще се наложи промяна на програмата и проектите. Ако не сега, то много скоро. Вероятно ще се наложи да

отнемем част от предварително определеното финансиране за някои бенефициенти, за някои проекти, за тези бенефициенти, които не успяват да стартират своите проекти и по този начин нямат принос към усвояването на бюджета на оперативната програма и съответно на приоритетната ос, която ги финансира, така че да изпълним не само междинните показатели за 2018 г., но да можем да изпълним и тези, които са в 2023 г., защото трябва да мислим още от сега за тях.

Не е тайна, че големият проблем продължават да бъдат 2-та големи проекта: Елин Пелин - Костенец, железопътният проект и Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“. Двата проекта поставят под риск изпълнението на съответните приоритетни оси и на програмата като цяло. От една страна тяхната подготовка, договаряне и изпълнение са изключително предизвикателство за бенефициентите, а от друга железопътният проект вече води до неизпълнение на индикаторите за 2018 г. на първа приоритетна ос.

Проблемите с приоритетна ос 4 също продължават, но за тях тепърва ще говорим и ще дискутираме днес. И след моята презентация и разбира се тези на бенефициентите ще се убедим, че се налагат спешни мерки. Затова в рамките на един кратък период разчитам на пълната ангажираност и отговорно отношение най-вече на НКЖИ и на Агенция „Пътна инфраструктура“ за реална оценка на ситуацията и възможностите за поемане на премерен и разумен риск. Вярвам, че с общи усилия и с помощта, разбира се, на Европейската комисия и на Комитета за наблюдение и този път ще можем да преодолеем трудностите и да вземем най-правилните решения. Благодаря Ви! Мисля, че бях длъжна да кажа тези встъпителни думи.

Сега можем да продължим. Предлагам едно малко изменение в дневния ред - след презентацията на Управляващия орган за статуса на оперативната програма да включим една точка, която е гласуване и приемане на поправките в Таблица № 27 от оперативната програма. Извиняваме се, че не Ви я изпратихме предварително, просто беше наш пропуск. Но това не е нещо ново, защото в материалите, които имате, в годишния доклад към края на 2017 г., информацията от тази таблица присъства така както е обновена. Тази таблица е част както казах от самата оперативна програма и изискванията са да бъде актуализирана преди всеки Комитет за наблюдение и съответно Комитетът за наблюдение да я приеме. Актуализацията се състои в сроковете, които се залагат, на подаване на апликационна форма, започване на строителството, съответно завършване за големите проекти само. Аз лично се чудя защо трябва да се одобрява, но такива са правилата, защото ние друго не можем да направим, това е реалността, това са факти. За

съжаление една част от проектите си променят сроковете, тези ключови събития, но така или иначе ще я включим като точка в дневния ред. Предлагам това да стане след презентацията, която ще направя за статуса на оперативната програма.

Така, имате ли някакви други предложения за добавяне на някои точки, за промяна в дневния ред?

След като няма предлагам да продължим със следващата точка, а именно статуса на изпълнението на оперативната програма.

Така, предполагам, че тези, които сме по-накрая виждаме, но и английските /слайдове/ са по-близо, да, така ще гледам.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА СТАТУСА НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ 2014 – 2020 Г. И ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ

На първия слайд виждате статуса на финансовото изпълнение на оперативната програма към 15.05.2018 г. Обръщам внимание, че в материалите, които Ви бяха раздадени, информацията е към 30.04.2018 г. Както винаги аз се старая да давам възможно най-актуалната информация. Макар и с 15 дни, има разлика с тази, която е в материалите Ви. Не е проблем за колегите да извадят винаги последните данни, благодарение на технологиите и системите, с които оперират оперативните програми, така че с цифрите нямаме проблем. Да не казвам голяма дума, няма я г-жа Мануела Милошева от Министерство на финансите, да ме коригира в някоя цифра.

На този слайд показателите са в евро. Виждате и процентното изражение, което е спрямо общия бюджет на оперативната програма, европейско финансиране и национално съфинансиране. Презентацията ще я направя в следващите слайдове главно съпоставяйки данните и информацията, която имаме, напредъка спрямо предишното заседание на комитета за наблюдение от месец ноември 2017 г. Ще се постарая да Ви кажа каква е разликата.

Има скок, има съществена промяна в процента на договорените средства, те са от 63% при предишния Комитет за наблюдение на 82%. Тази съществена промяна се дължи на одобрения формуляр за кандидатстване за проекта „Елин Пелин - Костенец“ и в следствие подписан договор за безвъзмездна финансова помощ от Управляващия орган. За сега много не ни върши работа този одобрен проект, но това е друга тема, после

ще го говорим. По отношение на сключените договори с изпълнители на обществени поръчки няма съществена промяна. Платените средства от 16% миналия период на 22% или 418 445 000 евро. Съответно по-малко са верифицираните и сертифицираните – от 12% на 15% - 285 млн. евро.

Както разбрахте и от встъпителните думи, във фокуса на нашето внимание, по-скоро повече на Управляващия орган и може би така е нормално отколкото на бенефициентите, е рамката за изпълнение на оперативната програма. По-специално това са два елемента - първо изпълнението на правилото N+3 съгласно регламента, и рамката за изпълнение и съответните индикатори, постигане на индикатори към края на 2018 г. Ние сме една от програмите, която слава Богу, дори на този етап вече покрива критерия, покрива изискванията за сертифицирани средства, само европейско финансиране, с което изпълнява правилото N+3. При цел, която следва да бъде постигната в края на 2018 г. сертифицирани средства от 228 милиона евро, ние вече имаме сертифицирани 242 милиона евро или сме преизпълнили целта още на този етап. Това е общо за Кохезионен фонд и Европейския фонд за регионално развитие, сумарно се отчита този индикатор. По отношение рамката за изпълнение по отделните приоритетни оси, мога да кажа, че ние следим два индикатора по нашата програма. Единият са сертифицирани разходи от Сертифициращия орган, а другият – големи проекти, които са в строителство, не в одобрение, не са стартирали процедури, а в строителство.

По Приоритетна ос 2 и Приоритетна ос 3 и двата показателя са напълно постигнати, за което трябва да поздравим в случая повече АПИ, защото г-н Братоев винаги си изпълнява индикаторите до сега. АПИ имат поздравления! Сертифицираните им средства дори са над 80%, вече имат преизпълнение на този показател.

За съжаление, не така стои въпросът по другите 2 приоритетни оси, Приоритетна ос 1 и Приоритетна ос 4 и по конкретно Приоритетна ос 1 – индикаторът „Големи проекти в строителството“, който е заложен – 2 броя. Знаете тези индикатори са предварително заложили в програмата, те са одобрени, те се следят и трудно биха могли да се променят без основателна причина. Поради това, че „Елин Пелин – Костенец“ не може да стартира, не може да има подписан договор до края на 2018 г. и реално начало на строителството. Този индикатор със сигурност няма да бъде постигнат в рамките на тази година, което автоматично ни поставя в ситуация, че 50% от този индикатор не може да бъде постигнат, което е сериозно неизпълнение. Другият, финансовият индикатор „Сертифицирани разходи от Сертифициращия орган“ по същата приоритетна ос, чиято

цел е 76 милиона евро, може да бъде изпълнен, но съществува риск. От презентацията на НКЖИ ще разберем точно защо, по кои проекти. НКЖИ отчита разходи към този момент за фазирани дейности от предишния програмен период и „Пловдив – Бургас“, фаза 2, но съществува известен риск.

Приоритетна ос 4. Вече ми омръзна на всеки Комитет за наблюдение да анализираме защо не можем да постигнем този финансов индикатор - 7,7 милиона евро на фона на всичко, което правим е една наистина много малка цифра. И това е сумарно европейско финансиране и национално съфинансиране. И при това, че участват почти всички бенефициенти и при това, че всеки имаше страшно много идеи, много проекти и така нататък. Но да не се повтарям. Стойността на сертифицираните разходи не може да бъде постигната до края на 2018 г. определено. Правихме какви ли не сценарии, оптимистичен, реалистичен, песимистичен, по нито един сценарий не излиза. Оптимистичната прогноза е 4,6 милиона евро, а изискването на този индикатор е постигане поне 85%. Вече под 85, а пък под 65, е много лошо изпълнение. Изпълнението на тези индикатори, не веднъж сме говорили, че те са предмет не само на разполагане, отпускане на резерва по отделните приоритетни оси, но при сериозно неизпълнение, с което някои от нашите приоритетни оси са застрашени още в този момент, би довело и до финансови санкции. Не е тайна, искам да Ви споделя също, че ние обмисляме още от началото на този месец (м. май 2018 г.) да поискаме промяна на оперативната програма. Да включим някои мерки, които да предотвратят загубата на резерва, включително и насочване на средства към приоритетни оси, които имат проекти, които имат възможност да усвояват средства. Идеята е от Приоритетна ос 4 да бъдат прехвърлени 20 милиона евро. За сега 20 милиона евро към Приоритетна ос 3 за метрото, където имаме недофинансиране, т.е. ресурс, който е одобрен от Комисията, но поради недостатъчен бюджет, наличен в приоритетната ос, просто не са дадени за метрото. Така че, за съжаление така трябва да действаме, там където не може да се усвояват средства, стига да разбира се да има възможност. Пак казвам тези упражнения и сценарии, които непрекъснато и вчера обсъждахме с представителите на Европейската комисия, са изключителни трудни, изключително нежелателни. Трудно е да се даде обосновка, различна от тази, че ние не си изпълняваме задълженията. Закъсненията или каквито и да са причините, не са причини за промяна на индикатори, особено такива, които са съвсем достижими на петата година. Но това е реалността. Както казах, ако в случай, че подготвим и успеем да съгласуваме промяна на оперативната програма. Разбира се

имаме и за други индикатори и по-малки предложения за промени, разбира се трябва да комуникираме с Комитета за наблюдение, трябва да има вероятно извънредно заседание, защото трябва да се изпрати до края на м. юни 2018 г. (до службите на ЕК). Ще Ви бъде представено, дискутирано и евентуално прието и тогава ще бъде изпратено до ЕК. Но все още сме в процес на дискусия и обсъждане на възможни варианти. Бих казала, че дори не бяхме подготвени, че ще достигнем до тази ситуация. Но сега като минем през отделните приоритетни оси ще видите, че нещата при някои от проектите и приоритетните оси не са се мръднали от предишния Комитет за наблюдение. Не само от предишния, но и от по-преди.

Наред с индикаторите към 2018 г., разбира се правейки мониторинг на проектите поотделно и на програмата като цяло, сертификацията, ние вече мислим и следим за изпълнението на крайните индикатори за сертифицирани разходи към 2023 г. За тях на 100% трябва да са изпълнени проектите, а минимумът на сертифицираните разходи е 85% по отделните приоритетни оси, но това е обвързано с изпълнението на конкретните проекти.

В следващите 4 слайда ще проследя пак изпълнението, напредъка в сравнение с предишния Комитет за наблюдение по отделните приоритетни оси.

Приоритетна ос 1. Вече споменахме, че договорените средства се дължат на „Елин Пелин – Костенец“. Съответно и тук вече имаме усвояване на договорения бюджет на 98%, остават 2%. Мисля, че тези 2% са за проучването „Русе - Велико Търново“. Ж.п. направлението, за което надявам се скоро НКЖИ да представят формуляр за кандидатстване и което е свързано също и с бъдещото изграждане на интермодалния терминал в Русе. Формулярът за кандидатстване за „Елин Пелин – Костенец“ беше одобрен от Европейската комисия на 31.01.2018 г. и бе отпуснат бюджет 337 милиона евро.

По двата големи проекта. „Пловдив – Бургас“ – това са договорените средства, а по отношение, както казах, на договорите за изпълнение няма голяма разлика спрямо предишния период. Платените средства по тази приоритетна ос са с промяна от 2% на 9%. Кое то за проектите, които са в ход е добро постижение и то се дължи на няколко причини. Първо, че „Пловдив – Бургас“, Фаза 2, наистина се изпълнява, т.е. има два участъка, единият от които вече е завършен, които генерират сериозни средства. Единият е „Страджа – Церковски“, който завърши. Това е всъщност първата жп отсечка от този

проект, която беше завършена и официално открита на 18.04.2018 г. С добри темпове се изпълнява и другият участък „Скуtare – Оризово“. Като цяло „Пловдив – Бургас“, Фаза 2, останалите лотове, се изпълняват съгласно предварителните графици и предстои още обявяване на няколко тръжни процедури през тази година (2018) или много скоро, включително и за „Оризово – Михайлово“, където сроковете са най-критични. За това ще чуем повече от НКЖИ.

Като цяло знаете, че не само двата проекта са рискови и ние сме ги идентифицирали още в началото, не само „Елин Пелин – Костенец“. За „Елин Пелин – Костенец“ рискът вече е реалност, последните графици показват завършване 2025 - 2026 г., но това е в следващия слайд с рисковете. Ще видите, че и „Пловдив – Бургас“ също е рисков, защото завършва в началото на 2022 г. съгласно последните графици.

Изцяло има завършване и на двата проекта, които са с прехвърлени дейности от старата оперативна програма, а именно подстанциите. Те бяха открити официално на 17 април 2018 г. и четирите надлеза на 17 май 2018 г. в участъка „Септември – Пловдив“.

На този слайд, тук са изнесени рисковете, както казах и двата са рискови по отношение на завършването. За „Елин Пелин – Костенец“ и по отношение на стартирането, срока на изпълнение и като цяло недостига на средства по приоритетната ос. За „Пловдив – Бургас“ апликационната форма беше оттеглена от Управляващия орган на оперативната програма през месец януари 2018 г. за изготвяне на цялостен доклад по ОВОС. Хубаво е, че новата процедура, която се провежда, върви с добри срокове и се очаква да приключи юли месец тази година (2018). След което може да бъде повторно подадена в Европейската комисия и да можем да сертифицираме средствата, които вече сме платили и верифицирали, защото ние ги отчитаме, но не ги подаваме в Европейската комисия.

„Елин Пелин – Костенец“. Както казах той е изключително рисков. Поставя под риск и индикатори и приоритетна ос, програмата като цяло. До този момент, главно, поради непредвидени многократни обжалвания на тръжните процедури, които са обявени за строителство на трите лота, които стартираха миналата година (2017) през месец юли. Все още сме в процес на обжалвания на документацията и като цяло сроковете за двата лота са 2025 г. и 2026 г. Все още съществува някаква възможност, единият, третият лот, средният всъщност лот, да се вмести в 2023 г., но и това мисля, че е вече нереалистично. Мария Чакърва от НКЖИ може би ще ни даде по-ясна картина. Като цяло проектът е извън срока на допустимост и е много под въпрос неговото начало, изпълнение и въобще

оставането в оперативната програма. Или поне цялостното оставане, както казах и поради общия недостиг на средства по приоритетната ос. Основният риск, поне към този момент, наистина е постигането на този индикатор, който имаме към края на 2018 г. – 76 милиона евро. Разчитаме на НКЖИ максимално, с договорите, които са в изпълнение, да се засили работата по тях и да има повече сертифицирани средства.

Приоритетна ос 2, само отварям си да видя спрямо предишния Комитет за наблюдение цифрите. Нямаме промяна в договорените средства и подписаните договори по обществени поръчки. Така добрите резултати, те са съответно 65% договорени, 44% договори с изпълнители, има 10% завишение на платените средства, което се дължи на доброто изпълнение на Лот 3.3 на АМ „Струма“. Това не е тайна също. Има напредък спрямо предишния Комитет за наблюдение за процедурата по ОВОС след издаденото решение по ОВОС от октомври 2017 г. Вече има една добра новина. Аз се извинявам, че ще я съобща преди АПИ, но Вие вече я знаете също. Ще им отнема това удоволствие, те ще я повторят сигурно. На 23.05.2018 г., съвсем скоро, Висшият административен съд взе решение за последните 3 обжалвания по процедурата по ОВОС, като решението се счита за окончателно и не подлежи на обжалване – в полза на АПИ, в полза на варианта, по който има решение по ОВОС. Кое то дава възможност АПИ вече смело да пристъпят към тръжните процедури и да ги приключат в рамките на тази година (2018). Това е разликата. Рисковете си остават с изключение на Лот 3.3. Лот 3.1 започна сравнително добре и той тази година. Има 8 милиона евро, които са разплатени. В етап на верификация са. Но съпътстващите проблеми са все още пред възложителите и изпълнителите, особено с новите проблеми. Наред с отчужденията, все още непредоставени участъци на изпълнителя. Имаме и нови археологически разкопки, за които ще разберем от АПИ, дали ще дадат отражение и какво отражение ще дадат на цялостното развитие на този лот и на строителството.

Моят любим проект тунела „Железница“ е все още в тръжна процедура. Ако успее АПИ да завърши успешно тръжните процедури в рамките на тази година (2018 г.), да избере изпълнители, проектът ще завърши през 2021 г. Кое то е сравнително добре.

За „Струма“ Лот 3.2 и като цяло за програмата на три месеца УО провежда с Европейската комисия технически срещи. Такава имахме и вчера (28.05.2018 г.). На тези срещи ние обсъждаме напредъка по отделните оси, както и много подробно рисковите проекти. Причините за тяхното забавяне, какви мерки да бъдат взети и за тази цел, мисля, че сте ги виждали, сме подготвили, специално за големите проекти - за Струма Лот 3.2,

за тунел „Железница“ и за двата железопътни проекта специални графици за тяхното изпълнение (timetables и milestone schedule). По тях се следи и се сравнява на всеки три месеца какъв е прогреса, къде са изоставанията. И тук са дадените резултати от тези графици, които използваме като средства за мониторинг на тези проекти. За Лот 3.2 има изместване в сроковете на отделни ключови събития и то със средно около 3 месеца. И ако продължим с тези 3 месеца на всеки 3 месеца, засега се вмести в 2023 г., но сме на ръба. Има отместване в сроковете за обявяване на тръжните процедури, за завършване на апликационната форма, за отчужденията и строителните разрешения и като цяло за проекта. Това е за „Струма“, аз няма да се впускам в детайли. АПИ ще имат подробно представяне.

В тази приоритетна ос също се финансира и една техническа помощ, подготовката на АМ „Черно море“. Има значително изоставане, причините не са ми много известни, но ще ги чуем. Като изключим АМ „Струма“ - кога наистина ще започнат тръговете, кога, как, дали ще може да свърши в рамките на 2023 г., като цяло за тази приоритетна ос. Основен проблем си остава недостига на средства, който е много голям спрямо индикативната стойност на Лот 3.2. Това са 400 милиона евро недостиг за завършване на проектите на тази ос.

Приоритетна ос 3. Каква е разликата. Няма промяна в договорени средства и сключени договори също с изпълнители. Те продължават да бъдат 96% благодарение на проектите на метрото. Останалите 4% се равняват на 17 милиона евро за ключовите железопътни гари, които все още не са контракувани, няма подадена апликационна форма. Моята информация е, че те са в много напреднал стадий на подготовка и те са три апликационни форми и обхващат 6 железопътни гари. Всъщност за гара Карнобат беше подадена апликационна форма, но тя беше оттеглена поради открити грешки в техническото решение и остойностяването на проекта.

Двата етапа на разширението на метрото, на линия 3 на метрото се изпълняват с много ускорени темпове съгласно графика. Физическото изпълнение на Етап 1 е на 60%, а на Етап 2 е 18%. Може и да са пораснали тези проценти, но са в този порядък. Общо взето за трета приоритетна ос няма никакви рискове и проблеми като цяло за оста и за отделните проекти.

Приоритетна ос 4. В сравнение с предишния Комитет за наблюдение имаме повишаване на процента на договорените средства в резултат на подписаните договори за

безвъзмездна помощ за 2 проекта. За закупуване на драгажно оборудване на 10,5 милиона евро и за пристанищни приемни съоръжения за 1,3 милиона евро. Но както казах за договорите подписани с изпълнители, няма промяна, в резултат на което, не може да се генерират разходи дори по един аванс, както предвиждахме в предишни периоди и не могат да допринесат за изпълнение на индикатора по тази ос. Платените също са на това ниво – 3%. Или тези средства, които са около 2,5 милиона евро, които са от завършилия още от миналата година проект на ИАППД, който беше втората фаза, фазирания проект от старата оперативна програма за закупуване на мултифункционалния кораб.

Съществен принос за неизпълнението на индикаторите и въобще на тази приоритетна ос към този момент имат двата проекта на НКЖИ, които те подготвят заедно с консултантската високо оценена помощ на Европейска инвестиционна банка. За съжаление до този момент имаме техническа помощ с Европейска инвестиционна банка, т.е. подписан отделен договор за подготовка на проекти, с които НКЖИ да кандидатства по приоритетна ос 4, да ги подготвят, технически спецификации, да проведат тръжни процедури. Предоставя се помощ и в процеса на тръжни процедури, дори и по време на изпълнението. За съжаление до този момент НКЖИ и Европейска инвестиционна банка не успяват да подготвят нито техническите документи, респективно тръжните процедури, нито апликационните форми. Знаем, че се подготвят, знаем че са напреднали, имаше много срещи и т.н., но реалността е следната – в рамките на 2018 г. трудно би се стигнало до приключена тръжна процедура и подписан договор по проектите. Припомням, че става въпрос за ETCS – за системите за управление на железопътния трафик. Ние сме подготвили в предложението за промяна на програмата обхвата на ETCS да не бъде фиксиран, както беше преди в определени участъци, да бъде по TEN-T мрежата. Целта е да дадем по-голяма възможност, гъвкавост за постигане на този индикатор, да не е концентриран точно с определени отсечки.

Няма прогрес също с одобрения проект на АПИ за ITS (интелигентни транспортни системи) по обхвата на АМ „Тракия“. Има обявена тръжна процедура, която беше прекъсната, но не се подновява повторно и затова очакваме да чуем информация от АПИ. Основният риск, вече го казах, постигането на този финансов индикатор, който определено няма да бъде постигнат със сигурност или по-скоро трябваше да сложа тук мерки, които Управляващият орган вече трябва да предприеме за минимизиране на

последствията от това неизпълнение на приоритетната ос. Пак казвам, заслуга за нея имат няколко бенефициента, няма да ги повтарям.

Приоритетна ос 5 – Техническа помощ. Изпълнението се движи добре, предоставената безвъзмездна помощ е 57% или 27 милиона евро, платените разходи са 23%. Подадени са 54 апликационни форми до този период. Ако сравним платените средства спрямо предишния Комитет за наблюдение, два пъти са се увеличили платените средства. От последния Комитет имаме три одобрени проекта – за оценка на изпълнението на старата оперативна и на новата оперативна програма, техническа помощ в посока и в помощ на повишаване нивото на пътна безопасност и също така промотиране на оперативната програма чрез електронните медии, телевизии и радиа.

По тази приоритетна ос ще финансираме подготовката на нов участък, ново разширение от линия 3 на метрото – в участъка „ул. Шипка - Гео Милев - булевард Цариградско шосе“. Г-н Стоян Братоев ще ни разкаже за тази нова. Доколкото знам, вече е стартирала тръжна процедура, но след завършване на тръжната процедура при ясна стойност на техническата помощ ще сключим съответния договор за финансиране. Отсечката включва 6 км и 6 метростанции. Очакваме и апликационната форма да я получим в рамките на няколко месеца. Като цяло нямаме трудности с тази приоритетна ос. Все още има средства по нея. Запази ли сме един резерв за изплащане на заплатите, възнагражденията на бенефициентите, това е важно. И това е от мен. Ако имате въпроси, заповядайте! Постарах се да бъде възможно по-кратка, защото част от тези неща, но в повече детайли, ще ги чуем от представителите на бенефициентите. Ако имате въпроси, заповядайте!

Надяваме се да има активност, да има въпроси и коментари тук. Малко си позволих да бъда по-остра с някои (от бенефициентите), но наистина и след вчерашната техническа среща, след като се представят и се видят нещата обобщени и пак ги представям, наистина, нямаме възможност, нямаме време за успокояване, нямаме време за спокойствие, за нищо. Просто за съжаление ще повторим грешките от предишния програмен период, дано да не бъде и по-зле. Но в този програмен период има и повече заложи дисциплиниращи мерки, за да може да се случат нещата, а не пак в 2021 г. да се надяваме да постигнем чудеса. При тези тежки обекти за които казах и Вие ги знаете по-добре – „Струма“ Лот 3.2, тунел „Железница“ и жп тунелите на „Елин Пелин – Костенец“, е невъзможно това да стане. С малки и по-лесни проекти сигурно може, но с тези няма как в последния момент нещо да стане. Така че очаквам Вашите коментари,

впечатления или мнения, поне да подкрепите каквото казах, ако не друго. Добре, Мария, имаш думата.

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Аз не знам дали сега е моментът, но тъй като става въпрос за коментари, искам официално да възразя или да попитам защо жп проектът „Пловдив – Бургас“, Фаза 2 попада в групата на рискови проекти? Когато правим дефиниция на рисков проект той или закъснява или излиза извън график. Значи вчера (28.05.2018) ние съвсем откровено докладвахме тези закъснения от три месеца във връзка с първоначално обявения график, въпреки че имаме около година резерв. Снощи, след обсъждане в НКЖИ на коментарите на г-н Аурелио Сесилио и на Управляващия орган, се предприеха конкретни действия и при следващата техническа среща ще върнем графика обратно с тези три месеца. И не мога да разбера защо, това действа демотивиращо, Управляващият орган използва този термин за този проект. Не възразявам против този термин, обективно е приложен за проекта „Елин Пелин“, но така и се надявам членовете на Комитета да ме подкрепят в това настояване да не се използва за „Пловдив-Бургас“. Поне до момента с нищо не сме показали, че проектът е застрашен, усвояването е над планираното, всички лотове са в срок. Както и вчера казах за „Оризovo - Михайлово“ е обявена процедурата, за която беше докладвано на предишната техническа среща, че ще бъде обявена до края на май 2018 г.. Тоест, в момента ние нямаме нито едно закъснение и предполагам че, не искам сега да се взима отношение по този въпрос или да го дискутираме, просто искам да възразя и се надявам след това с презентацията, която ще направим на железопътните проекти да покажем, че можем да изпълняваме графици, можем да изпълняваме финансови показатели. Да, имаме проект на риск, да, железопътните проекти са трудни за подготовка и не толкова лесни за изпълнение, но мисля, че специално този проект, не заслужава това определение. Благодаря!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Само кратък коментар. За мен рисков проект не е обидно. По същия начин и АПИ биха казали защо тунел „Железница“, който е рисков. Той е в същата ситуация, завършва 2021 г., нали всичко върви по график. Нека да си ги водим рискови, за мен всеки един такъв голям проект, зад който стоят над 300 милиона евро, ние към този момент сме усвоили само 16 милиона евро, 16 милиона евро имаме сертифицирани, даже верифицирани, все още несертифицирани към Европейската комисия. Значи колко, 352 милиона евро ли беше? Ние сме в средата, пак казвам, на програмния период, да не говорим, че периодът

е 2014 – 2020. Ние не знам защо така си внушихме, че все 2023 г. е край, до последно да сертифицираме и да правим някакви лудости. От друга страна не са стартирали всички процедури, не са подписани договори за основни проекти. За големите проекти – „Оризovo – Михайлово“, за сигнализацията и телекомуникацията, зад които стоят големите пари. По 200 милиона и т.н. И как да не го наричаме рисков? Да, на графиците излиза даже 2021 г., странно как? Нека да го водим рисков и да го завършим в този срок. За мен е определено рисков, да не говорим вече с детайлите, че е върнат от Европейската комисия, че подлежи да направим процедурата по ОВОС. Дай Боже да няма обжалване, да се подаде повторно към Комисията, за да може да сертифицираме. Много са причините. Бих казала и с по-малко причини пак би се водил рисков, не само защото искаме така да имаме четири рискови проекта. Проекти в строителство, големи проекти, с такъв бюджет, с толкова процедури зад тях, с толкова позиции - 14. Какъв да го водим, от които само 2 там, да не казвам, завършени обекта, 2 км. Извинявам се, ако наистина действа демотивиращо на всички, но за нещата, които се случват и са добре се хвалим. Но Комитетът за наблюдение не мисля, че е за това. Аз пък мисля, че и така като си казваме истината и не се успокояваме, също би следвало да действа мотивиращо, даже повече. Няма наистина време. Значи ние сега, вчера имахме оперативка при г-н Томислав Дончев. Той каза, че септември 2018 г. ще има представяне на всички Управляващи органи, да представят дизайн на новата си програма (2021+). Нали разбирате за какво говорим? Ние още не знаем какво се случва тук. Освен да кажем, че ще си довършим там, новият дизайн е със старите проекти - там ще ги довършим, ще ги фазираме, които още нямаме идея да ги почнем.

Може би тази дискусия трябваше да бъде след представянето на НКЖИ и мисля, че за тунел „Железница“ ще се откажете да... Не, това, че наистина може би използваме едно клише „рискови проекти“, така ги водим, така ни поиска Министерски съвет да идентифицираме още 2015 г. кои са рискови проекти. Така си ги водим и към тях винаги докладваме, там вече дали докладваме не знам - на два или три месеца изпращаме и така си останаха рисковите проекти, които се наблюдават от самото начало.

Други коментари? Г-н Сесилио.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (ЕК) [превод]:

Галина, благодаря за представянето на статуса на програмата! Бих искал да поздравя с пожелание за добър ден всички членове на Комитета за наблюдение и да изразя удоволствието си да бъда сред Вас. Трябва да отбележа, че съм бил повече от веднъж в Правец и за мен не бе проблем да открия мястото на срещата. Ако мога да се изразя така, имал съм удоволствието да бъда тук често в предходната си активност на българска територия. Преди да коментирам, бих желал да поздравя българското правителство и българските власти като цяло за много успешното до момента Председателство на Съвета на ЕС. Разширявам обхвата на поздравления и към Управляващия орган и заинтересованите страни по оперативната програма за успешното ѝ изпълнение. Бих желал да го направя без уговорки, но след презентацията изпитвам затруднения да го сторя. Въпреки това, считам, че е налице една приоритетна ос, която трябва да получи поздравления и се отличава в презентацията. Това е всъщност Приоритетна ос 3 и по-конкретно инвестициите в софийското метро. За момента, това е единствената приоритетна ос, която се изпълнява навреме и това поражда удивление, тъй като реално проектът/проектите за софийското метро представлява най-сложният проект, реализиран в България в областта на транспортната инфраструктура. Това е и проект, които често се сблъсква с непредвидени обстоятелства при напредването на строителните дейности. Строят се подземни тунели, метро-станции, в силно урбанизирана среда, при наличието на сериозна съществуваща друга инфраструктура, която трябва да продължи да функционира, било то транспортна, ВиК, за отпадъци, за пренос на електроенергия, природен газ и др., което е свързано допълнително с важни аспекти на сигурността и въпреки всичко това – проектът напредва. Непредвидените обстоятелства се посрещат. Налице са механизми за преодоляване на идентифицираните затруднения. Затова ще отбележа, че отвъд всички позитивни ефекти на проекта за България, най-вече за жителите и посетителите на София, проектът е разпознаваем на ниво ЕС. Това разбира се е главната цел на проекта и е изключително важно да се разпознава като най-добра практика при изпълнението на проекти. Ще приканя останалите институции, които се борят с проектите си да разберат от софийското метро и Столична община как постигат това. Какви са ключовите фактори за ефективно и ефикасно изпълнение на подобен сложен проект? Как преодоляват затрудненията при обществените поръчки? Как преодоляват непредвидените обстоятелства? Всичко това е първата ми препоръка.

За другите приоритетни оси и по отношение на спецификите и особените проблеми, пред които се изправяме, адресирани накратко от Галина, предвид конкретните презентации,

които ще видим днес и утре от отговорните структури, ще запазя коментарите си за конкретния момент.

Днес само ще направя препратка към глобалните данни за изпълнението на програмата. Като погледнем темпа на договаряне от 82%, който е вероятно сред най-високите, ако не и най-високият по оперативните програми в България, заслужавате поздравления. Да, но се намираме в петата година на изпълнение на програмата, а тя включва малък брой проекти, характеризиращи се с дълги периоди на изпълнение и на настоящия етап би трябвало да коментираме тук основно нивото на изпълнение. Етапът на одобрение трябва да е останал далеч назад в миналото. Това не е съпоставимо например с Оперативна програма „Конкурентоспособност и иновации“, където всъщност са налице голям брой обяви за набиране на проектни предложения от предприятия за проекти с много кратък срок на изпълнение и заради това ще се одобряват проекти до самия край на програмния период. Тук не могат да се одобряват проекти до края на програмния период, защото след това няма да разполагате с време за реализирането им, тъй като това отнема години. В този ред на мисли, 82% се приема като ниско ниво на изпълнение. Ние знаем, че това е силно повлияно от АМ „Струма“ и когато бъде одобрен проектът ще достигнем почти 100%, но все пак... Проблемът не е в темповете на договаряне, а в това, че подписаните договори представляват половината от това – т.е. половината от стойността на избраните проекти не е договорена, което означава на практика, че сме постигнали договаряне само 40% от размера на средствата, които следва да похарчим до края на 2023 г., а се намираме в средата на програмния период. Не говоря за плащания или сертифицирани разходи, където всъщност също е налице необходимост от ускорение. Разбира се, трябва да бъдете поздравени, защото по отношение на правилото N+3 не сте изложени на риск. Добре, това е положителен момент. Но трябва да продължите в същия дух и да създадете буфер, нещо като обезопасителна мрежа, която да предпази от настъпването на подобни проблеми през някоя от следващите години.

Когато става въпрос за рамката за изпълнение, от това което видяхме, очакванията са, че ще има две приоритетни оси, които ще постигнат индикаторите за 2018 г. – Приоритетна ос 2 и Приоритетна ос 3, и две приоритетни оси, които няма да постигнат индикаторите – Приоритетна ос 1 и Приоритетна ос 4. Като погледна индикаторите, трябва да отбележа, че не са особено амбициозни, а дори са доста скромни. Така че, непостигането им определено не е положителен знак.

Споменахте и представихте някои идеи за потенциални предложения за промяна на индикаторите. Комисията разбира се е отворена към всички държави членки, когато ни представят предложения за изменение на оперативните програми. Предвидена е подобна възможност в регламентите и няма проблем. Разбира се, трябва да прилагаме определени критерии и когато става въпрос за изменение на индикатори за 2018 г. по рамката за изпълнение, службите на Комисията ясно са дефинирали набор от критерии, които трябва да се прилагат за оценка на предложенията на държавите членки. И ние ги използваме не само за България, а и за всички държави членки.

На първо място, всъщност ние не можем да приемем, че са съществували проблеми при дефинирането на методология за индикаторите на етапа на преговори. Допустимо е да има грешни предположения, неизползване на налични данни, грешни изчисления, основани на наличната към тогавашния момент информация, която впоследствие се е изменила и така да го наречем – различна проектна действителност. Разбирате, че много често социални, икономически и политически промени в държавите членки налагат промяна в стратегиите, което засяга пряко реализацията на програмите. Всичко това наистина може да бъде причина за напасване на индикаторите и крайните цели при нужда. Разбира се, когато прехвърляте огромен финансов ресурс от една приоритетна ос в друга, като следствие от промяна в политика, следва да напаснете и индикаторите, защото те няма да отговарят повече на новите разпределения. Това са условия, които приемаме да оценяваме.

Има един довод, който няма да приемем като обосновка за изменение на индикаторите – затруднения при изпълнението или забавяне. Това не е аргумент и няма да се приема. Целта на една модификация не може да бъде трансформиране на недобре изпълнявана приоритетна ос в добре изпълнявана приоритетна ос посредством адаптирането ѝ към реалността. Това е много лесно, когато знаеш какво си свършил и се адаптираш към него, за да си 100% в норма. Но това е фалшиво изпълнение. Действието ще загуби напълно смисъла си. Затова няма да се съгласим. Разбира се оставаме открити и ще продължим да обсъждаме техническите аспекти на подобно предложение с Управляващия орган и когато нещата бъдат приети за стабилни, остава преценката на Управляващия орган да се консултира с Вас, като членове на Комитета за наблюдение, по отношение на потенциално предложение за изменение на оперативната програма и представянето му пред ЕК. Имайте предвид, че при всеки случай, всяко изменение на рамката за изпълнение следва да се представи пред ЕК до края на месец юни 2018 г., за да ни

позволите да приемем решението за изменение и да валидираме новите индикатори в нашите информационни системи преди края на годината (2018 г.). В противен случай, изменението няма да генерира никакви ефекти върху рамката за изпълнение. Лансирането на изменения, които не спазват горепосочените критерии, могат само да забавят процеса на преговори по изменението и вероятно да застрашат приемането му преди края на годината. Поради това, опитите за постигане на всичко, могат да се обърнат в получаването на нищо.

Има още едно нещо, което трябва да разберете може би по отношение на правилата за резерва за изпълнение, защото понякога оставам с впечатление, че съществуват редица грешни тълкувания. Всяка приоритетна ос разполага с размер от 6% от ресурса по нея, считан за резерв за изпълнение, който ще бъде разпределен следващата година. За приоритетните оси ще извършим оценка и то не основана на качествени показатели, а математическа, при която Комисията няма поле за маневри и ще получите резултат: изпълнение на целите - при над 85% от индикатора или неизпълнение – при резултат под този процент.

Когато приоритетната ос изпълнява ангажиментите, Комисията приема решение за запазване на резерва, т.е. потвърждава се като наличност в приоритетната ос, където си е в момента. Когато приоритетната ос не изпълнява ангажиментите, Комисията отправя покана до Управляващия орган да предложи прехвърляне на резерва за изпълнение от неуспешната приоритетна ос, или към успешна приоритетна ос в същата оперативна програма и фонд, или в успешна приоритетна ос на друга оперативна програма, но винаги в същия фонд. Не се извършват трансфери между Кохезионен фонд и Европейския фонд за регионално развитие. Възможно е да има определена гъвкавост между Европейския фонд за регионално развитие и Европейския социален фонд, защото са по една бюджетна линия. При никакъв случай, резервът за изпълнение не се губи от държавата членка. Резервът за изпълнение остава в държавата членка. В конкретния случай на тази оперативна програма, отчитайки факта, че две приоритетни оси се очаква да изпълнят ангажиментите, една по Кохезионния фонд, една по Европейския фонд за регионално развитие, теоретично резервът за изпълнение може да остане в оперативната програма, защото резервът от неуспешната приоритетна ос може да се прехвърли към успешната. Разбира се, това е оценка, която трябва да извършат националните власти по отношение капацитета на приоритетната ос да усвои средствата, целите, потребностите или може би наличието на други нужди, които могат да бъдат посрещнати с въпросните

парични средства, но това не е нещо, което трябва да обсъждаме днес, а следващата година. Крайният срок, данните, които ще имаме предвид са по отношение на изпълнението към 31.12.2018 г., които ще бъдат докладвани на ЕК до 30.06.2019 г., в следващия Годишен доклад за изпълнение. На тази основа, Комисията разполага с два месеца да излезе с решение, потвърждаващо програмите и приоритетните оси, които изпълняват изискванията. Така, най-късно до края на август 2019 г., Комисията трябва да публикува едно или няколко решения с огромен списък от оперативни програми. Надяваме се, че това ще бъде огромен списък с оперативни програми и приоритетни оси, считани за покриващи изискванията. А по отношение на неотговарящите на изискванията, ще приканим държавите членки, в рамките на срок от три месеца, да представят предложение за прехвърляне на средства, което означава, че държавите членки следва да представят пред Комисията предложение за прехвърляне на резерва за изпълнение от така да ги наречем провалящи се приоритетни оси, до края на ноември следващата година (2019 г.). Впоследствие Комисията ще направи оценка и ще приеме решения в срок от три месеца, най-късно до края на февруари 2020 г. Това е процедурата. Имайте предвид, че за приоритетни оси, за които е налице стойност под 65% на целевите индикатори, Комисията ще бъде длъжна да спре плащанията, ако държавата членка не покаже, че е взела всички необходими мерки за преодоляване на проявилите се в ниски нива на изпълнение слабости. Комисията може да се наложи да го направи, но разбира се, подобно решение ще бъде взето единствено след внимателна оценка на предприетите от държавата членка действия. При приключването през 2023 г., ако сте под нивата за изпълнение, Комисията е длъжна да наложи финансови корекции. Така че, ще бъдете санкционирани финансово, ако не сте постигнали нужното ниво на изпълнение. В допълнение към варианта с неизразходването на средствата от Ваша страна, дори да ги изразходите, пак може да получите санкция. Така че имайте предвид, че за момента сме меки и казваме, че потенциално можем да спрем плащанията и разрешаваме прехвърляне на средства. Но през 2023 г. ще бъдем по-строги и може да наложим нетни финансови корекции, което представлява чиста загуба на средства. Именно поради наличието на определени рискове по тази оперативна програма, взехме решение за провеждане на тримесечни срещи за мониторинг, особено по отношение на големите проекти, съвместно с Управляващия орган. Може би ще се върнем на този въпрос по-късно, както вече споменах. Само още едно нещо, което ясно показва колко са сложни нещата по програмата, за която преди година и половина приемах като най-лесната от поверените ми оперативни програми, а те са няколко. Преди година и половина разглеждах

програмата и си казвах: Добре, това е лесна програма. Няколко големи проекта и допълващи по-малки дейности. В сравнение с програми, при които имам хиляди операции – тази не би трябвало да има проблеми. И тогава разбирам, че програмата е изправена пред проблем от липса на финансов ресурс от порядъка на 500 млн. евро. Казвам си: в допълнение към предходните ми разсъждения, те възнамеряват да изпълнят доста повече от това, което програмата може да усвои, така че няма как да не бъде успешна. И сега, година и половина по-късно вече обсъждаме риск и вероятност за загуба на средства по оперативната програма. Програмата няма способност да усвои разпределения ѝ ресурс. Затова считам, че трябва да помислим сериозно над въпроса: Какво се случи през последната година и половина, за да предизвика трансформация на ситуацията – от сложния проблем с недостиг на средства, до невъзможност за оползотворяване на предвидените в бюджета на ЕС средства. Извинявам се за дългото изложение, но мисля, че беше важно да изясня някои моменти още сега, защото някои от членовете не са толкова запознати с техническите аспекти на процедурата, а имат правото да разполагат с пълната информация за големите проекти, за които ще продължим да обсъждаме след презентациите. Благодаря!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря г-н Сесилио за всички уточнения на правилото за индикаторите! Наистина някои работи не искам да прозвучат успокоително за бенефициентите, че все пак тези шест процента няма да се загубят, ще отидат към други печеливши, които си изпълняват приоритетните оси. Не трябва това да успокоява в никакъв случай. В началото на всеки бенефициент му бяха малко парите, бореше се за повече пари, представяше повече проекти. Аз и Управляващият орган, искаме да завършим проектите така, както сме ги планирали. Както е разписана програмата, както казахте, много ясна и на пръв поглед – лесна и ясна. Малко са проектите, дори и неголемите проекти са малко, ясно са разписани, конкретни, с ясни индикатори. Всеки бенефициент даже знае какво трябва да постигне, до колко зависи съответния индикатор за тези индикатори, за които говорим сега малко повече. Знае какъв трябва да бъде неговия принос и кога. И това да се успокоява или разбираме закъснение с повече от една година – това е недопустимо. Значи, ако сега имаме проблеми, ние от тук нататък тепърва ще ги имаме по-големи. Не искаме да стигнем наистина 2019 г., 2020 г., да се чудим наистина къде да разпределяме, пак да прехвърляме, не Дай си Боже и към други програми. Ще останат в България, но няма да са в нашата програма. А същевременно както говорим и аз посочих основни

рискове, че са недостиг цялостно на програмата. По първа приоритетна ос, по втора ос, не можем да усвоим наличния бюджет. Това е нонсенс. Едновременно нямаме пари, пък не можем да усвоим наличните. Наистина трудно е да се разбере, сигурно имаме обяснение, но отстрани звучи много страшно и лошо. Ако няма други коментари или ги запазваме за по-нататък, продължаваме с дневния ред.

ОБСЪЖДАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА ТАБЛИЦА 27 „СПИСЪК НА ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ“ ОТ ОПЕРАТИВНА ПРОГРАМА „ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА“ 2014-2020

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Както Ви казах в началото, тук вмъкваме точката за коментари, ако имате и да гласуваме приемането на тази обновената, актуализирана таблица, която е част от оперативната програма, в която са включени големите проекти с променените срокове за планирана дата на нотификация, нотифициране и подаване на апликационната форма, планирано начало на изпълнението и дата на приключване. Имате ли някакъв коментар? Ето тук виждате, например, че „София – Пловдив“, участък „Елин Пелин – Костенец“, 2026 г. завършва второ тримесечие. Това са реалностите. Нали всеки член на Комитета има разпечатана информация за статуса на програмата? Ако има коментари и изказвания? Но мисля, че с презентациите ще стане ясно. Няма възражения. И да имаме, както казахме, това е реалността. Смятаме, че сме я приели тази част от оперативната програма.

ОБСЪЖДАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА ГОДИШНИЯ ДОКЛАД ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ОПТТИ ЗА 2017 Г.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Продължаваме със следващата точка, която също така е формална, така да се каже и традиционно това е представяне, обсъждане и приемане на Годишния доклад за изпълнение на оперативната програма за 2017 г. Аз няма да я представям и не е нужно, защото материала беше изпратен на членовете на Комитета. Обръщам само внимание, че информацията и данните са към края на 2017 г. Ще разберете и ще видите всъщност и от презентацията стана ясно, че доста неща от края на миналата година (2017), всъщност са се случили по програмата и има напредък. Доколкото знам, нямаме получени до този момент коментари, забележки по доклада. Той както винаги се изготвя в стандартния ни

формат, съгласно изискванията на регламента. И мисля, че едно ПМС имаше, като се стараем всеки път да подобряваме информацията и структурата на информацията. В доклада се представя общия напредък за програмата, финансови данни за големите проекти, одити, въобще цялостно основната информация и ключови събития за този годишен период. Има възможност и сега да направите коментари или забележки. Всъщност доклада трябва, след като днес го обсъдим и приемем, да бъде изпратен в много кратък срок, до края на този месец (май 2018) в Европейската комисия. Комисията има два месеца срок, в който да ни дадат официално писмени коментари. Ако няма такива в този срок, се счита за одобрен. Ако има, ще бъдат отразени. Имате думата по доклада за оперативната програма към края на 2017 г., всъщност за цялата 2017 г. Има ли към момента някакви коментари? Всъщност той лесно се чете, защото сега вече е позната структура, синтезиран е. Стараем се, поне това ми е изискването, да бъдем все повече концентрирани в основните работи, вместо да влизаме в детайли. Не виждам коментари, предлагам да гласуваме. Има ли против? Няма, благодаря Ви. Въздържали се? Няма. Считаме Годишният доклад за 2017 г. за приет и сега може да се оттеглим на кафе пауза.

След паузата

Можем да продължим, нали? Тук има едно предложение от отдел „Мониторинг“. Понеже по доклада за оперативната програма за 2017 г. нямаше коментари, можем да го считаме, че е приет от Комитета за наблюдение и можем да го изпратим към Европейската комисия, както Ви казах, че срокът ни е до края на този месец. Сега, това ще го направи Николай Дечев, онлайн – демонстрация как го изпращаме до Европейската комисия. Дано да не стане някой фал. С моя профил е, но аз му дадох право да го пусне от мое име. Николай, натискай там, каквото трябва. То е едно копче само. Да не сбъркаш копчето!

Пауза

Значи има съобщение, че операцията е извършена успешно. Може да ръкопляскате. Браво!

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ „ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Колеги, можем да продължим с представяне на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, проектите за периода 2014 – 2020 г. И всъщност искам преди да започнем презентациите да кажа, защото на миналия Комитет за наблюдение или на техническата среща, не си спомням, г-н Сесилио изрази желание да представяме или Управляващия орган, или бенефициентите, да представят накратко и бъдещите проекти. По ОПТТИ това обхваща проектите по техническата помощ, които бенефициентите подготвят за следващия програмен период и резервни проекти и така нататък, т.е. бъдещите проекти. Така че, ние сме предложили съответно бенефициентите да представят освен текущите проекти и бъдещи такива, както и изпълнението на хоризонталните политики. То ще стане много дълга презентацията.

Мария, имаш думата.

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Благодаря! Добър ден на всички от мен. Ще започна с последното изказване на г-жа Василева, тъй като всичко, което г-н Сесилио каже, за нас е от изключителна важност. Ние още преди това бяхме приготвили презентацията на нашите проекти, преди да ни напомни Управляващият орган за бъдещите проекти. И с няколко думи искам да резюмирам структурата на моята презентация, която ще видите, че се различава с нюанса тъмно сиво на презентацията на Управляващия орган за Приоритетна ос 1. Според мен цвета на нашата презентация е бледо розов. И започвам с финансовите индикатори. Ако някой направи сравнение, което не е необходимо, аз ще Ви подсказва. В планираните средства, които ние смятаме да усвоим, разбира се на база, не казвам, че стойностите, които Управляващият орган представи не са верни, просто периодът между верифициране и сертифициране на разходите по нашите разчети, ние ще усвоим над 115% от планираните по ос 1 средства за този период, междинната оценка на оперативната програма. Действително има едно леко разминаване в периодите, необходими за верифициране и сертифициране на разходите и искам да подчертая, че в тази стойност за усвояване, не влизат планирани средства за участъка „Елин Пелин – Костенец“, който с цялото ми уважение, приемам наистина за отговарящ на дефиницията

„рисков проект“. На следващата карта сме показали визуално къде се намират отделните части на проектите, финансирани по ОПТТИ, с цел да се очертаят ясно приоритетите и последователността на стратегическите цели, които НКЖИ преследва и надявам се постига с изпълненията на нейните проекти. Ще коментирам това, запомнете тази картина. На последния слайд, в който са очертани приоритетите за следващия програмен период, ще видите как тази картина напасва напълно с подготвените и подготвяни проекти за следващия програмен период. Ще поговорим накратко, аз няма да Ви занимавам с детайли за проектите, изпълнени по ос 1. Тук нищо не чухте за тези проекти, безспорно правилното е да се съсредоточаваме върху проблемите и тяхното решаване, но аз мисля, че постигнатите положителни резултати също са индикация, която не бива да подминаваме с лека ръка. Т.е. има факти и проекти, изпълнени по ос 1, от начало до край, без закъснения и без всякакви проблеми по време на изпълнението, нито финансови, нито по качество, абсолютно по нищо. Макар че тези проекти са малки по дефиниция, не бих казала, че тези проекти са лесни за изпълнение. Виждате, единият проект е четири надлеза, ще покажем още малко картинки, давай нататък. Надлезите са красива гледка. И въпреки, че не са специфична инфраструктура за изграждане от НКЖИ, ние се опитваме да ги изпълняваме в срок, за да можем да постигаме целите на нашите проекти. Другият проект, който също е малък и може би не е интересен на европейско или на ниво оперативна програма, е проектът за тяговите подстанции. Ще Ви запозная само с лека фактология, за да покажем, че и малките проекти имат голямо значение. Тези три подстанции, които виждате, са оборудвани с най-новите технологични системи и работят без персонал. Освен това, редуцират реактивната енергия по начин, който води до икономия на средства за експлоатация и поддръжка – около два милиона и половина годишно за НКЖИ.

Стигнахме до първия голям проект, който е по ос 1 на оперативната програма, това е проектът, по който аз възразих. Кратка история, както каза г-жа Василева – един участък, завършен в срок, един участък, договорен и вървящ по план. Казах Ви в началото, когато направих своето възражение, че процедурата за „Оризovo – Михайлово“ вече е открита. Тоест, за двата най-големи лота по тази програма, ние вече имаме открити процедури и нещата са в график до момента. С изключение на излизането, заради последното обжалване, но ще видите накрая коригиращите мерки, които сме взели. Затова казах, смятам, че ние ще се върнем в графика, който докладвахме на предишния Комитет за наблюдение. Това са едни прекрасни картини от изграждането на този участък. Както

казах преди малко, можем да говорим за сложността на железопътната инфраструктура като съчетание между релсовия транспорт на метрото и пътната инфраструктура, изграждане на съвместни пресичания. Вторият голям проект по ос 1, участъкът „Елин Пелин – Костенец“, за съжаление, както и вчера докладвах на техническата среща, единственият напредък по този проект е свързан с натрупване броя на обжалванията. На предишния Комитет за наблюдение, ние имахме едно обжалване на процедурата, сега вече сме стигнали до трето обжалване и очакване решение на съответната инстанция. Така че, понеже вчера стана въпрос, напълно основателно, какво правим ние през това време по този проект – правим това, което е във възможностите ни. Възлагаме малки обществени поръчки, които нямат пряка връзка с изпълнението на строителните дейности, оптимизираме предстоящите дейности по оценка на терените за отчуждение, така че в момента на излизане на решение на Министерството на регионалното развитие и благоустройството за одобрение на ПУП-а, ние да имаме висока степен на готовност за старт на отчуждителните процедури. Проектът за подготовка, който е по ос 1, е проектът „София – Перник – Радомир – Гюешево“. Лот 1 по този проект е фазиран по предишната оперативна програма, Лот 2 е с открита процедура. Непрекъснато сме в контакт с колегите от Македония. Последната среща беше на 17-18 май 2018 г. Уточняват се възможностите с помощта на колегите от Министерството на транспорта, за съвместно възлагане на някои от процедурите за строителство и изпълнение в периода, докато върви проектирането на основния проект. Проектът се движи в график до момента. Тук сме се опитали да резюмираме нашето виждане за част от проблемите, свързани със закъснението на проектите. Разделили сме ги на две основни направления – проблеми, свързани с провеждането на обществените поръчки и проблеми, свързани с изпълнение на разпоредбите на Закона за устройство на територията. Това е показано само нагледно, всички колеги бенефициенти, които прилагат тези два закона, предполагам са стигнали до същия извод, аз няма да навлизам в детайли. Само ще кажа, че това разбиране на нещата, беше основание за искане за законодателна инициатива от Управляващия орган и получихме тяхното съдействие, както разбрах вчера – дори има и резултат. На следващия слайд сме се опитали да покажем схематично една логическа верига на провеждането на обществените поръчки за един конкретен проект. За нашия рисков проект, за да може членовете на Комитета, тъй като Управляващият орган е наясно с това нещо, по-скоро сме визуализирали тези процедури за членовете на Комитета. Да покажем къде са ключовите моменти при процеса на обществените поръчки. Този проект е бил спиран, и да се видят резултатите от тези обжалвания. След

като представихме основните проблеми, които на този етап, на този етап държа да подчертая, аз в никакъв случай не искам да кажа, че ние не сме могли да работим по-бързо, не сме могли да работим по-ефективно, по-добре, сигурно има неща, които сме могли да направим. Но от около една година нещата стоят по този начин. Опитали сме да представим закъсненията на отделните фази, съответно сме дали финансов измерител на долната графика, в долния ляв ъгъл. Тези закъснения, които са в резултат от независещи от нас обстоятелства, на база на средномесечен напредък, до каква загуба на средства – тук говорим за един конкретен проект, за проекта „Елин Пелин – Костенец“. До момента тези закъснения, до какви финансови загуби, не мога да кажа за бенефициента, защото ние в крайна сметка сме държавно предприятие, тези закъснения до какъв финансов ресурс-загуба към момента на база средномесечен напредък, са довели. Разбира се, в дясно виждате ползите, които естествено тези ползи със забавяне на времето, те всяка година намаляват. Ние няма да получим две години по-рано намаляване на вредните емисии, няма да получим две години по-рано спрямо първоначалния план, няма да получим намаляване на броя на инцидентите, в резултат на прехвърлен трафик, няма да получим намаленото време пътуване за нашите пътници в този участък. На този слайд са резюмирани основните мерки, които ние сме се опитали да предприемем от страна на НКЖИ, за да намалим или смекчим влиянието на факторите, извън бенефициента. Първото и основно, което е записано, е че комисиите ще заседават три пъти седмично – от снощния разговор с генералния директор, той ми разреши да докладвам, че въвежда изключително строг режим, забраняват се всички отпуски на служители, които участват в тръжни комисии. Както всички знаете, членовете на тръжните комисии в едно предприятие или организация, няма значение, заседават само, когато се събират всички членове на Комисията. Истината е, че практиката в НКЖИ до момента е два пъти седмично да заседават тръжните комисии. Първоначалната мярка, която взе Генералният директор, когато анализирахме натрупването на закъснения, беше да се увеличи броя на заседанията – два пъти седмично, плюс един от почивните дни. Всички служители, обвързани с европейски проекти и членове на комисии извън структурите, ангажирани с европейските проекти, работят на удължено работно време и със заповед на Генералния директор – извънредно работно време. Ще се работи събота и неделя, до приключване на оценките на тръжните комисии, като ние смятаме, че това ще доведе за големите търгове, с намаляване на около два месеца на срока за оценка. Разбира се, нашата цел е да стигнем до оценка, да стигнем до оферти. От там, ние можем да направим нещо, след като имаме оферти. За момента седим и

чакаме да стигнем до оферти. Както казах, във връзка с това, инициирахме писмо до Управляващия орган. Той го процедира до съответните инстанции. Подробно описахме проблемите, които срещаме при изпълнението на закона за обществени поръчки и съответно предложенията, които правим за промяна в закона. Аналогично писмо направихме, във връзка със закона за устройство на територията. Аз нямам представа до момента къде е това, но съм сигурна, че Управляващият орган го е процедирал по същия начин, както и инициативата за законодателни промени в Закона за обществените поръчки. На чисто организационно ниво, сме изготвили предложение за оптимизиране на сроковете за прехвърляне на имоти, да бъде упълномощен Генералния директор на НКЖИ от министъра на транспорта, с което смятаме, че ще съкратим сроковете с повече от един месец за прехвърляне на имоти, отчуждени от публични институции. Да преминем на Приоритетна ос 3. Приоритетна ос 3, имахме внесен един формуляр за кандидатстване, оттеглихме го, както и Галина докладва. За момента проектите нямат закъснения по-ос 3. Виждате сроковете, юни 2018 ще бъдат внесени формулярите за кандидатстване за два от проектите. Проектите вървят в срок, ще бъдат изпълнени в срока на оперативната програма. Тези проекти също са малки, но от изключително значение, защото на практика потребителите, гражданите, се докосват до тази част от железопътната инфраструктура. Искам да отделим малко повече внимание на ос 4. Действително тя е критичната ос и аз мисля, че всеки от нас, когато чуе думата иновации, нови технологии, си дава сметка, че въвеждането на такива нови технологии, иновации, не е никак лесен процес. Трудността идва, че щом са нови, значи много малко хора ги познават. Така се и оказа във връзка с нашите проекти. Ние се опитваме да въвеждаме действително неща, които има в много малко държави. И въпреки експертната помощ, която получихме от ЕИБ се оказа, че в цяла Европа няма достатъчно широк избор от експерти на разположение или тясната специализация по тези нови технологии и иновации. Имахме неуспех с някои от експертите. Неуспех, имам предвид, че трябваше да бъдат подкрепени. Каква е ситуацията към момента. Откровено признавам, че тъй като проектите са малки, най-вероятно и ние сме подценили възможността да бъдат намерени хора, които познават тези редки технологии. И мисля, че не сме само ние. А като цяло се получи едно такова подценяване. Аз обаче смятам, че с планираната оптимизация на дейностите по проекта, в момента в НКЖИ има пет експерта от ЕИБ, които работят непрекъснато с нашите колеги. Ние сме стигнали, както виждате от резюмето, в една много напреднала фаза, т.е. всички проекти са съгласувани с ДАЕУ (Държавна агенция „Електронно управление“). Техническите спецификации са готови, на част от проектите

заявителските материали са готови и имаме пълна готовност в началото или средата на юни 2018, след като наетите експерти от ЕИБ приключат работа и дадат своите коментари за подобряване на всички тези документи, да стартираме тръжните процедури за два от търговете. Всички мерки, които казах, за оптимизация на времето за оценка на оферти, важат и за тези търгове. Така че все още и аз наистина, с моите розови очила, смятам, че ние можем да сключим договор по два от проектите по ос 3, до края на годината.

Моля?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Кои са?

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Договорите са ETCS за линията „Русе – Каспичан“, система за управление на влаковата работа и система за контрол на подвижен състав по време на движение /check point/. Третият ETCS е обект на анализ и евентуално в зависимост от проекта „Елин Пелин – Костенец“, тъй като е пряко свързан с него.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Извинявай, каза два договора, които има вероятност да бъдат сключени договори до края на годината. Кои са тези два?

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

„Русе – Каспичан“ и СУВР /Система за управление на влаковата работа – система за контрол на точки/. Просто наистина сме в много напреднала фаза и не искам ... Ние бихме могли и утре да открием тръжните процедури, но искаме мнението на колегите от ЕИБ, които от вчера са тук, да прегледат всички спецификации и документации.

Ос 5. Проектът за модернизация на „София – граница с република Сърбия“ върви по график. На другите проекти от оста няма да се спирам, тъй като много време отнех на аудиторията. Не всички обичат железниците, така че да минем на последния слайд, където онагледяваме. Ако си спомняте първия слайд беше по хоризонтала, от турска граница до сръбска граница. В момента виждате направленията, които искаме да бъдат проучени. Проектите за проучване на направление север-юг по железопътната инфраструктура. Част от тези проекти вече са изготвени, но в един момент ние ще трябва

да изберем алтернативата за ускорено развитие на железопътната инфраструктура. Случиха се геополитически събития в областта на железопътния транспорт, които променят картата на товарните потоци. От тази карта може да видите, че бъдещото развитие е тясно обвързано с пълна правоприемност на изготвените до момента проекти и тези, които сме планирали за изготвяне. Приоритети за трансгранично сътрудничество, приоритети за развитие на железопътна линия за нуждите на потребителите, а не за самата себе си. Благодаря за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря, Мария! Така, доколкото разбирам, днес са обявени двете големи обществени поръчки, така ли, защото е 29-ти май?

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Една – за „Оризovo – Михайлово“. Другата е обявена преди това.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Добре. Днес...

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Другата е с обжалвания.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Системите... Чакате решение на ВАС.

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Да.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Ами похвално. Има ефект от техническите срещи с ЕК.

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Аз мисля, че с това започнах.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Да, просто да съм сигурна, че чух 29-ти и сега погледнах, че днес сме 29-ти. Добре. Принципно аз не искам да влизам в коментар пак по отношение на сроковете и оптимизма, защото срокът е нещо много относително. От кога започваме да броим даден проект. Аз имам един любим пример, сигурно съм Ви го казвала. За АМ „Марица“ навремето. В старата програма (ОПТ 2007-2013) имяхме закъснение повече от две години, но след като завърши слава Богу, излезе заглавие във вестниците: „Автомагистрала „Марица“ приключи три месеца предсрочно“. Така че, сроковете са много относителни. Радваме се, че малките проекти на НКЖИ са завършени, но те са фазиращи от старата оперативна програма. Все пак има много работи, които са свършени. Вашите коментари, въпроси към НКЖИ? Тук са и ръководителите на проектите, екипът на НКЖИ, който работи по всички проекти от тези, които се финансират. Има представители и на Европейска инвестиционна банка, която е включена в един от проектите. Извинявам се, ако обичате да се представяте.

Г-Н КИРИЛ ЖЕЛЯЗКОВ (БСК):

Да, Кирил Желязков, Българска стопанска камара. Впечатлен съм от презентацията. Много работа е свършена. Искам само да попитам, очевидно процедурите по обжалвания са страхотна пречка при изпълнението на проектите. Споменахте за това, че е предприета законодателна инициатива. Докъде, в каква степен са готови законодателните инициативи? Проектите, законите, допълненията и така нататък? Защото това е процедура, която иска време, същевременно.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Аз ще дам малко пояснение. Подозирам, че почти никой няма информация. В момента е в Народното събрание. Както отбеляза Мария, ние също писахме по този повод. Но инициативата излезе много преди нас, просто нашето писмо и нашите факти, които изложихме във връзка най-вече с железопътните проекти и закъснението, бяха в подкрепа на цялата инициатива. Преди това бяха инициирани тези промени в законодателството, с оглед да се намалят забавянията. Изцяло не могат да се предотвратят. Мисля, че за всички е ясно колко чувствителна е тази тематика – да се намери баланса и да се изключи въобще възможността дори и на ранен етап да се обжалва, защото влизаме в противоречие на директивата. Сега ще видим, в момента е в Народното събрание, на обсъждане в комисии. Ако някой друг знае повече от

присъстващите, може да сподели. Ще чакаме резултати по проекта, който все още не е гласуван.

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

Съвсем отскоро е...

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Запознати са и на най-високо ниво – министри, заместник-министри и всички. Това касае не само нашата програма. За съжаление за България стана модерно така да се каже, да се обжалва и то от недобросъвестни, тенденциозни играчи. Така показва практиката. Други въпроси, коментари? Страхил?

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ (ЕК):

Благодаря! Само да допълня за това, което казахте. Чух, че е имало второ изслушване на 23 май 2018. Но не знам какво е станало. Ако някой е чувал... за промяна в Закона за обществените поръчки. Но първия път не е минало. На 23 май е имало друго изслушване, но не знам. Рових в медиите, нищо не намерих за сега.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

И аз нямам информация. Да, успокоително е, че все пак се работи. И се надяваме, както имавме проблеми с обжалването на ОВОС-те, в последствие обжалването се ограничи в нормалните граници. Сега мисля, че е по-ясна процедурата. И поне от гледна точка на срока, нали? Други коментари? Г-н Сесилио?

Г-Н АУРЕЛИО СИСИЛИО (ЕК) [превод]:

Благодаря! Благодарности към НКЖИ за детайлното представяне на състоянието по отделните проекти. Отчитаме разбира се вече приключилите проекти, на които обръщаме огромно внимание, защото са важни, когато става въпрос за надлезите, именно, защото спомагат за намаляване на високия брой на пътни инциденти и жертви в страната. Но действително, ако можем да отбележим по-сериозен напредък също и по отношение на рехабилитацията и модернизацията на местната железопътна мрежа, ще допринесем реално за прехвърлянето на превозите от шосето към железопътната инфраструктура и по този начин допълнително ще ограничим риска за пътни инциденти и жертви, ще намалим неблагоприятното въздействие върху околната среда, което е от съществено значение, когато 90% от стоките ви се транспортират по шосе. Затова реално

целта е да се инвестира повече в железопътна инфраструктура. Както отбелязах, ние отчитаме тези проекти, но трудно бихме могли да заявим, че двата големи проекта напредват със задоволителни темпове. Дори „Пловдив – Бургас“ с 16.5% договорени средства от общата стойност и 5% физически напредък, който знаем, че все още не е одобрен от ЕК, но въпреки това, отчитайки какво трябва да се постигне, не е много напреднал. „Елин Пелин – Костенец“ няма да го коментираме – там дори липсва договаряне. И тук идва въпросът – защо се случва всичко това? И си казваме - да, има много обжалвания при обществените поръчки. Когато обсъждахме оперативните програми за периода 2014 – 2020 г., имаше общо предварително условие по отношение на обществените поръчки, което държавите членки трябваше да изпълнят. За България бе трудно да го изпълни, но в крайна сметка, това бе направено миналата година (2017). Службите на ЕК обърнаха внимание преди време на проблема с обжалването при обществените поръчки, което така да го наречем, почти се превърна в национален спорт. И бе налице прекомерно, злоупотребяващо прилагане на правилата за обжалване на обществените поръчки. И затова се обърнахме към българските власти да оценят ситуацията и да преценят, какво може да бъде променено. След оценката на ситуацията получихме отговор, че не съществува проблем. За мое учудване и за щастие, трябва да отбележа, че ние силно приветстваме настоящото предложение в парламента за изменение на Закона за обществените поръчки, за да се канализира процеса и да се избегнат тези потенциално злоупотребяващи обжалвания.

Единственото, което можем да си пожелаем е наистина парламентът да проведе бързо дискусията и да одобри горепосочените изменения. Но мисля, че независимо от това, ние трябва да направим оценка. Дори и да го нарека въпрос от общ характер, проявлението му не е равномерно в различните сектори. И съм прекалено учуден, че в железопътния сектор се наблюдава особена склонност към обжалване на обществените поръчки. И понякога си задавам въпроса защо е така? Дали е защото тръжните процедури в областта са зле подготвени и планирани? По-лоши ли са от тези в останалите сектори? Или тези злоупотребяващи обжалвания имат една единствена цел – да забавят инвестициите в железопътния сектор и може би да допринесат един ден за прехвърляне на инвестициите в други области. Смятам, че сме длъжни да поставим този въпрос. И като повдигаме въпроса, трябва да Ви кажа нещо. Наблюдаваме забавяне на инвестициите в железопътния сектор. Обсъдихме го, особено при „Елин Пелин – Костенец“, че сме изправени пред рискове строителството да излезе извън 31 декември 2023 г., т.е. извън

датата на допустимост за този програмен период. Така че, инвестициите отвъд тази дата не могат да се приемат по оперативната програма, което означава, че може да се наложи да изменим дизайна на проектите, да идентифицираме стъпки, за да преценим какво може да се финансира в обхвата на настоящия програмен период и какво след него, а и с какви средства. Това за момента е неизвестно. Но тогава ще се изправим пред въпроса за наличността на финансови средства. Както сравних със ситуацията преди година и половина, когато ни бе казано, в т.ч. и за железопътния сектор, че е налице недостиг на финансов ресурс за предвидените проекти. Има едно нещо, за което Комисията ще настоява и то е, поставям го в скоби, защото това е дипломатичният начин да кажа, че Комисията сериозно ще се противопостави на прехвърляне на средства от железопътния сектор към други области на инвестиране. Не разчитайте на подобно нещо. Затова Ви препоръчваме да започнете да подготвяте алтернативни железопътни проекти, с които да усвоите тези средства. Може би по-малки проекти, с по-къс срок на изпълнение. Вижте с какво разполагате като проекти, от гледна точка на степен на подготовка. Разбира се, ние сме открити, ако е необходимо, да преразгледаме оперативната програма и да ревизираме текста, за да включим други железопътни проекти. Но не сме склонни да изваждаме средства от железопътния сектор. Така че, ако това е била целта на обжалванията досега, не е сработило. Разбрахте ме? Приемам го за ясно съобщение, което искам да разберете и предадете на всеки, който сметете за необходимо.

Приоритетна ос 3 – за момента приемаме, че нещата се движат по график.

Приоритетна ос 4 – може би, всъщност имаме проблем с ETCS, особено в частта „София – Септември“, защото нещата са зависими от модернизацията на линиите. Затова Ви приканваме да помислите за възможни алтернативи за използване на тези средства, ако не могат да се усвоят за тази отсечка - или в други участъци, които могат да се възползват от тези нови модерни технологии или в други проекти, но в този сектор. Разбира се, благодарим Ви за презентацията с вижданията Ви по отношение на инвестициите в железопътния сектор след 2020 г., но както се досещате, сега не е момента да обсъждаме или преговаряме за нещо, но все пак Ви благодарим. Всъщност, днес е важен ден, след приемането от Комисията на предложението ѝ за следващата Многогодишна финансова рамка по-рано този месец. Би трябвало Комисията да е приела и се надявам да го е сторила ... Опитвах се да получа потвърждение, но все още не съм, но съм сигурен, че днес е приела новата регулативна рамка за Кохезионната политика в периода 2021 – 2027 г. И то не само за Кохезионната политика, а за седем финансови инструмента, Общия

регламент и специфичните регламенти за ЕФРР и КФ. Утре ще приеме и специфичния регламент за ЕСФ+, съдържащ методологията за определяне на средствата за държавите членки. Вълнуващ момент, защото отсега нататък, всеки ще извади калкулатора и ще започне да пресмята колко получава и колко губи, но тепърва предстоят преговорите с Европейския парламент и Съвета, както по Многогодишната финансова рамка, така и за секторните предложения и предложенията за политики. Както знаете от представената от ЕК пътна карта, намеренията ѝ са законодателите да постигнат съгласие преди изборите за Европейски парламент през следващата година, което е крайно амбициозна цел. Ние сме крайно амбициозни, но ще видим колко сме изпълнителни през следващата година. Идеята е да бъдем в по-добра позиция при старта на подготовката за следващия програмен период. При всеки случай, ние работим и намерението ни, дори в периода на преговорите, е да представим на държавите членки в началото на следващата година виждането на Комисията относно приоритетите за инвестициите и Кохезионната политика през следващия програмен период. И тогава, въз основа на това и на база подготвителната дейност в държавите членки, ще стартираме дискусии и преговори, все още с неформален характер, които ще трябва да бъдат формализирани впоследствие, веднага след като законодателните пакети се приемат от Съвета и Парламента. Както отбелязах, към момента е невъзможно да се каже какво от потенциалните инвестиции в железопътния сектор ще може да се финансира по линия на КФ или дори ЕФРР, по Механизма за свързване на Европа или дори алтернативно в бъдеще чрез Европейския фонд за стратегически инвестиции. Следва да обмислим и възможностите не само за безвъзмездна финансова помощ, а също и за потенциални заемни и други механизми за посрещане на тези огромни инвестиции. И всъщност България изпитва сериозна нужда от модернизирание и развитие на железопътната мрежа, не само за вътрешни цели, а и за свързване, да го наречем с останалата част на Европа, а именно Западните Балкани, което е ключов приоритет на правителството Ви. Това прави напълно неразбираема и неприемлива, при наличието на такива огромни потребности, невъзможността за оптимизиране и пълно усвояване на средствата в железопътния сектор, заложили за него през 2014 г. Затова сме задължени да работим в тази насока без да се отклоняваме.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря! Както винаги, г-н Сесилио е много ясен с посланията, но мисля, че и за НКЖИ и вчера стана ясно, че

Г-ЖА МАРИЯ ЧАКЪРОВА (НКЖИ):

НКЖИ може ли лично да благодари на г-н Сесилио?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Може, разбира се. Парите, които са за железопътна инфраструктура, трябва да останат за железопътна инфраструктура, това всички го желаем мисля, но и в тази посока трябва да се работи. Както разбрахме, до една седмица НКЖИ ще представи проектите, които са алтернативните проекти, така да ги наречем, които се разбрахме с Комисията, че ще обсъдим – тяхната степен на готовност, възможност за реализация, и т.н. Аз бих казала, че във всеки момент, ние трябва да имаме алтернативни проекти, колкото и да не позволява, не само железопътни. Благодаря за презентацията, за думите, за изказванията! Други има ли по железопътните проекти? Мисля, че е ясно всичко.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ЗА РАЗШИРЯВАНЕ НА МЕТРОТО ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. С БЕНЕФИЦИЕНТ „МЕТРОПОЛИТЕН“ ЕАД

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Давам думата на господин Братоев да ни представи проектите на метрото и бъдещите такива.

Г-Н СТОЯН БРАТОЕВ (МЕТРОПОЛИТЕН):

Добър ден! През настоящия програмен период знаете, че се изграждат два етапа от третата линия на метрото в София. Подготовката на проекта за третата линия – първи, втори и трети етап от тези четири етапа общо на третата линия – трите се направиха през миналия програмен период, по техническа помощ и това позволи да стартираме още в началото на програмния период тръжните процедури за първия етап. Поради ограниченото финансиране, бяхме задържали втория етап, в последствие се реши, че Общината ще финансира значителна част, ще съфинансира, но да върви и той, защото в района на Овча купел живеят над 70 000 души и е трудно, лошо обслужван този район с транспорт, поради това се стартира и втория етап. Имаме изготвен проект, както казах и за трети етап. Сега правим малка корекция във връзка с изменението на регулационен план в единия участък, но тя е несъществена. Заедно с реализацията на първия и втория етап, имаме доставка на двадесет метро влака и изграждане на ново депо. А с третия етап, отново поради недостатъчно средства от етап две, прехвърлихме останалите десет влака,

за да се реализира цялата линия, необходимия подвижен състав. Но за първата и втората линия, с тези двадесет влака, е обезпечен необходимият подвижен състав. Четвъртият етап е трасето „Гео Милев – Слатина - Цариградско шосе“. Това е една територия, която също е лошо обслужвана транспортно. Там живеят около 140 000 души, в тази територия, така че това е, което в момента подготвяме по линия на техническа помощ от пета приоритетна ос на настоящия програмен период. Дори преди няколко дни обявихме резултата. В момента върви процедурата, изчаква се срока за обжалване. За съжаление, тръжните цени, които се постигнаха, се оказаха много по-ниски от прогнозните, но такъв е пазарът – има много участници, дванадесет участника, така че не може да виним, че са дали по-ниски цени, отколкото сме предвиждали. През настоящия програмен период има и завършена част – това е участъкът „Джеймс Баучер – Витоша“. Дневно по нея оборотът е от порядъка на 16-18 хиляди пътника, което е един добър показател. Средното натоварване на станциите на метрото в София е около 10-12 хиляди пътника, тя е една от натоварените станции. Така че, този участък се оказва, че действително е бил необходим да се реализира и го реализирахме накрая на миналия и началото на този програмен период, тъй като той беше преходен.

Първи етап от настоящия програмен период – това е участъкът от булевард „Владимир Вазов“ - Централна градска част - Красно село, от осем станции, с осем километра трасе, казах метродепо и двадесет метровлака. Етапът стартира в началото на 2016 г. и трябва да завърши есента на следващата година (2019), октомври следващата година трябва да приключи.

Втори етап, стартира през миналата година (2017), преди около година, от Красно село, в квартал Овча купел, до жп линията София - Перник, където по настоящия проект ще се изгради съвместна жп гара. Малка жп гара, която е буквално разположена в метростанцията, за да се осигури една действително интермодална връзка за направлението София – Перник - Радомир, където дневно в София влизат няколко десетки хиляди пътника и целта е да се ограничи влизането с автомобили от това направление. И второ, по-добро обслужване още в началото на града, а не да стигат до Централна гара и от там да се движат по различни направления на града. Срокът за завършване на втори етап е в края на 2019 г., по-скоро януари 2020 г. През 2019 г. трябва да бъдат проведени изпитанията и от януари 2020 г. той да влезе в експлоатация. Неговият срок е по-кратък от първия, поради простата причина, че там строителството се извършва по открит способ или по така наречения топ-даун метод, и условията са по-

благоприятни, отколкото в централната част на града, където действително има изключително сложни инженерно-геоложки условия.

Бюджетът на първия етап – 321 милиона постигната тръжна цена, от тях Кохезионен фонд – 273. Национално съфинансиране 48 и 76 милиона е съфинансирането на Столична община. Говоря в евро. Към днешна дата, извършеното и разплатено строителство е 52.8% от бюджета /210 милиона/, верифицирани 161.9, в процес на верификация – 48 милиона. Тука долу на таблица е показано по години каква част се изпълнява от гранта, каква част от общината, каква е общата част. През тази година имаме 110 милиона да изпълним от оперативната програма, 26 от Столична община или общо 136 милиона. Какво е физическото изпълнение към днешна дата. Конструкциите на различните видове метростанции – е било 53% през декември 2017, сега са 65%. Или общо физическото изпълнение към днешна дата надхвърля средно малко над 60% от общо физическо изпълнение на целия участък. Към края на годината, последната графа се вижда 90% трябва да имаме вече конструкциите тореалните, станции 75%, тъй като по тях ще има още вътрешни, довършителни работи, но буквално от следващия месец, ще се започнат, по-скоро от август месец, ще започнат вече истински довършителни работи по метростанциите. Депото трябва да бъде завършено октомври месец, сто процента. Първите метровлакове ние ще ги видим по-нататък, трябва да пристигнат юли месец и от там всеки месец трябва да пристигат по два метровлака. До края на годината (2018) трябва да пристигнат общо осемнадесет. И януари месец (2019) последните два, или всички двадесет влака, трябва да пристигнат до края на януари месец. Едновременно с това ще започне изпълнението на системите за управление и автоматика, общо 18 системи за управление и функциониране, от които 7 се изпълняват от Сименс. Останалите се изпълняват – това са енергетика, вентилация, се изпълняват от изпълнителите, които изграждат отделните участъци, тъй като тези системи за автоматики на Сименс са пряко свързани с влаковете и затова те се изпълняват от доставчика на влаковете, тъй като управлението на влаковете става със специална радиосистема, със специален софтуер. Влаковете са с опция за движение без машинист, поради тази причина сме възложили изпълнението на тези системи именно на доставчика на влаковете. И разработването разбира се на тези системи. Първи етап – казах 8 км с 8 метро станции. Началото - 5 януари 2016 г. Към днешна дата вече имаме 62% изпълнение. Този участък е обособен от Театър „Зад канала“ до Красно село, 7 км от 8-те км по него се изграждат с тунело-пробивна машина. Това е машина, произведена в

Германия, от немската фирма „Херенкнехт“. В момента машината е изградила вече 3 км и 600 метра тунел и сега се намира на кръстовището на НДК, на кръстовището на булевард „Витоша“ и булевард „Патриарх Евтимий“, буквално е допряла вече до конструкцията на станцията и близките един-два дни, ако не и днес, още нямам информация, трябва да навлезе в станцията, да премине през станцията и следващия месец да започне изграждането на следващия участък. Изключително през сложна геология минава тази машина, тези резци, които виждате отпред, това са от специално закалена манганова стомана и се налага за съжаление в междустанционния участък по един, два пъти да се подменят, защото изключително абразивни почви има, особено в участъка под Перловската река. Река на няколко десетки хилядолетия, формирано русло с много абразивен пясък в нея и той налага по-честа подмяна на резците. Това се извършва по една специална технология. Влиза се в забойната камера, която е пълна със суспензия, специално с тежко водолазни, изобщо много сложна история, да не я задълбаваме, защото е тежка картинка. Това е трасето, по което в момента върви машината. Тя се намира на десета метростанция, ето тук десетката където се вижда и остават още през 2 метростанции да мине, т.е. още 2,5 км от общото трасе, което трябва да се изгради с тази машина. Паралелно със строителството с тунело-пробивната машина се изграждат метростанциите, като там, където трябва да мине машината, първо се изграждат външните конструкции, минава машината и след това се изгражда вътрешната носеща конструкция, хидроизолация, вътрешна носеща конструкция и междинните перонни плочи и така нататък, т.е. това е част от процедурата, така че строителството на метростанциите е подчинено на преминаването на машината и то следва преминаването на тунелната машина. Обикновено станциите се строят по така наречения топ-даун метод, с изключение на тази метростанция, която е на Орлов мост, мястото където се пресичат първата и третата линия и ще има връзка между метростанциите от двете линии – това с червеното е връзката. Станцията се строи по така наречения модифициран нов австрийски тунелен метод. Изключително много подземни води, инжектиране, заздравяване на почвите се наложи да се прави, за да може да се осигури устойчивост на почвения масив и постепенно на етапи, да се разработи сечението и да се изгради конструкцията на самата станция. Вече сме на етап изграждане на вътрешната конструкция, на хидроизолацията и вътрешната конструкция. Трябва края на годината да бъде завършена конструкцията и да почват довършителните работи. Следващата метростанция, само няколко ще покажа – това е метростанцията на бул. „Патриарх Евтимий“. Виждате тук отгоре вече архитектурата се появява, защото конструкциите са

в голяма част изградени и буквално от месец август ще започне изпълнение на довършителните работи, по няколко от тези метростанции. Същото касае метростанция десет, където в момента казахме е машината. Архитектурният проект е вече одобрен и предстои в следващите два-три месеца да се доставят материалите за довършителните работи и започва довършването. Подобна е ситуацията на метростанцията на Медицинска академия, на булевард „България“ и на „Красно село“, където заедно с метрото отгоре, по проект, извън нашия проект, се изгражда транспортно пресичане на булевард „Цар Борис Трети“ и булевард „Гоце Делчев“. На различни нива, така че това, което се вижда тук най-отдолу вдясно е именно транспортният тунел. Метростанцията отвътре е на етап изпълнение на вътрешните конструкции. В трасето вече започна първия участък от релсовия път. Буквално преди два дни приключи монтажа на първите звена и следващата седмица ще се бетонира първия участък от релсовия път, тъй като машината в този участък вече е минала и предстои изграждането на релсовия път. Релсовият път е със специална система на фирмата „Валсло“, Германия, със специални пружинни скрепления, за да имаме по-голяма виброизолация на релсовия път. Самите релси са в гумени ботуши, също в посока подобряване на виброизолацията. Казахме, че заедно с трасето на първия етап, се изгражда и метродепото. Метродепото вече е на фаза, тук се вижда, корпусите вече са затворени, халетата – едното, ремонтното хале е почти завършено. Трябва да завърши до средата на месец юни (2018), а до средата на месец юли трябва да завърши и гаражното хале и остава вече самото коловозно развитие, тъй като първите два влака трябва да пристигнат в началото на месец юли. И от там нататък, всеки месец, по два влака ще продължават да пристигат. Особеното на третата линия, казах и миналия път, ако си спомняте, че пероните са отделени от влаковете със специални преградни стени, които се управляват от самите влакове, прозрачни стени, с врати в тях. Доставка на тези влакове също е задача на Сименс. Те използват подизпълнителя си - Панасоник, който е един от водещите производители на подобни врати, но управлението на вратите се извършва от самия влак.

Вторият етап, „Овча купел - Красно село“ казахме, започнахме го преди по-малко от година. Там нещата са в начална фаза. Бюджетът 68 милиона безвъзмездна помощ, 33 милиона е съфинансирането от Столична община, общо 101 милиона е обемът. Към днешна дата изпълнението е разделено на две обособени позиции – едната е 22%, другата 26%. Системите за управление също са вече в процес на производство. Тук се вижда отдолу колко е изпълнено финансово – 28.96%, защото тук влиза и аванса, 96 са

изплатените средства, верифицираните – 21 и в процес на верификация – се намират 6,98 милиона. Това е изпълнението на участъка. Част от него се изгражда по така наречения открит способ, част по топ-даун метод, а един участък от около 900 метра, по нов австрийски тунелен метод, така че имаме три възможни метода, с изключение на щитовия, които се прилагат. Метростанциите се изграждат основно по топ-даун метод. Това е метростанция петнайсет и тунеловия участък до нея. Това е метростанция шестнадесет в самата „Овча купел“, и метростанцията, най-отдолу в дясно, метростанцията на околоръстното шосе, където ще има и жп спирка, съвместно с метрото.

Това е какво ще се постигне, очакваме догодина (2019) почти 500 000 пътника вече да возим в метрото, за да може делът му да достигне почти 45%. Намаление на трафика, виждате нараства в момента влиянието на метрото. Ако го няма, трафикът ще бъде с 25% по-затруднен, а всички модели, които са правени, показват, че при 10% увеличение на трафика започват да се блокират основните кръстовища, така че това е изключително полезно за града, да не говорим за екологичния ефект, където най-отдолу се вижда, предпоследния ред какъв е екологичният ефект и разбира се, спестеното време от пътуване – 160 000 часа. Сегашните са 115 и се очаква от догодина да станат 160 000 човекочаса дневно спестени от хората в София.

Това са така да се каже следващите фази на развитие на метрото, така както ние ги виждаме. Казах, първият, вторият етап се изграждат в момента на третата линия. Третият и четвъртият етап - четвърти го готвим за следващия програмен период, третият етап има готовност при осигуряване на финансиране, или цялостно или частично, тъй като общината е ангажирана с доставка на десетте влака и до февруари месец трябва да стартира процедурата. Най-вероятно, ако няма осигурено финансиране, тя ще осигури собствено финансиране, но ще тръгне частично и трети етап, за да може 2025 г., третата линия да бъде завършена със съвместима автоматика на отделните участъци. Затова те трябва да вървят един след друг, а пък следващият етап и по-нататък са вече въпрос на по-нататъшното разглеждане на системата за метрото. Това е, сега имам няколко малки клипчета – ето това е едно клипче, което е страшно, защото условията, в които строим метрото в София са изключително тежки. Ето виждате в какви условия се строи метрото в София – изключително много комуникации, изключително много подземни води. Това е един пробив, буквално на Гергьовден, знаете тук на Гергьовден в България се ядат печени агнета. Когато хората ядяха печено агне, работниците в метрото бяха отдолу и се

бореха с тия води, защото се получи една река. Буквално влезна в метрото и тя трябваше да се отбие, да се спре, да се запълни. Една голяма около сто и десет кубика пещера под земята да се запълни с бетон и след това да продължи строителството на тунела в тази част. Вече сме подминали този участък, така че това е част от историята на строителството на метрото. А сега само едно клипче, малко и с това приключваме.

Първият влак от влаковете, които са произведени от Сименс за метрото в София, вече има пет, три готови, приети от нашите специалисти, два са в момента пред приемане, се намират в момента в Германия, на един специален полигон, където се тестват отделните системи за управление и функциониране на влака. Всяка система се приема и вече по тези стандартизирани системи, разработени специално за метрото в София, ще се приемат всички отделни влакове. Така че, това е полигонът в Германия, във Вилденрат, където се извършват тези изпитания, иначе самия влак... Ето го влака, това е пък същият този влак, когато го приемахме в завода производител, преди да замине за изпитание на полигона, така че нещата вървят. Дори Сименс малко върви изпреварващо с изготвянето на влаковете. Обаче се споразумяхме, че ние имаме наш график за строителството и депото ще бъде готово юли месец за приемане на първите влакове, така че, задържаме с две седмици пристигането на първите влакове, просто защото има график. Ние обвързваме дванадесет различни изпълнителя и всеки трябва да работи в график, за да може да подготви съответните условия за другия изпълнител да започне работа. Както в случая Сименс трябва да се съобрази с останалите изпълнители, но нещата вървят в посока, че графикът ще бъде спазен. Това е, благодаря за вниманието!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря на господин Братоев! Имате думата за въпроси и коментари. Още малко внимание. Имате ли въпроси? Освен г-н Сесилио да направи коментар. Въпроси нямате ли? Г-н Сесилио?

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (ЕК) [превод]:

Много благодаря! Бих желал още веднъж да благодаря на софийското метро и да пожелаая новите композиции, които поръчвате, скоро да влезнат в употреба по линията между летището и Софийския университет, за да може да се възползваме от тях. Благодаря!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Имаше въпрос май, да, от г-н Желязков?

Г-Н КИРИЛ ЖЕЛЯЗКОВ (БСК):

Изкушавам се да попитам още веднъж, въпрос към професор Братоев. Според мен има известен конфликт при прехода от лични моторни превозни средства към влаковете на метрото. Може би от моята камбанария не съм съвсем прав, но съм свидетел на това. Едно огромно количество леки автомобили се паркират по някакъв начин, може би не съвсем регламентирано, за да се отиде към метрото или обратно. Това етап ли е от развитието на метрополитена или така ще бъде?

Г-Н СТОЯН БРАТОЕВ (МЕТРОПОЛИТЕН):

Първо, той не е конфликт с метрото, а конфликт с това, че в града няма достатъчно паркоместа и смисъла на метрото е да посреща хората още в крайните дестинации, където влизат в града. Затова на доста места изградихме, има вече пет буферни паркинга, за да може хората да спират на тях и с метрото да влизат в града. Паркингите, както в началото не се пълнеха, вече се пълнят, именно поради това, че хората свикнаха. А това, че около отделни метростанции има наистина много паркирани автомобили, това също показва, и то не са в центъра, това са в периферните части на града – „Люлин“, „Младост“ – това показва, че действително хората търсят да достигнат до метрото и от там нататък вече ползват метрото. Ние в момента, на третата линия на метрото също предвиждаме в края, където е съвместната жп спирка с националната железопътна мрежа, изграждане на буферен паркинг. Предвиждаме по разширението на първата линия в „Люлин“ също буферен паркинг до околоръстното шосе, т.е. в края на града, в периферната част да има възможност хората да оставят колите си, а това че някой продължава и слиза в града, до някоя метростанция, разбира се, това е вече негов личен избор. Но целта е да се създадат допълнителни условия на хората, за да може да ги посрещнем още в периферната част на града.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря! Други въпроси или коментари? Ако няма, още малко търпение. Искаме да пуснем едно също много кратко клипче, от Управляващия орган, което е подготвено, за интермодалност, ако не се лъжа и след което вече ще завършим първия ден от Комитета за наблюдение.

Филм за интермодалността:

Интермодалният транспорт е бъдещето. За много страни, превозът на хора и стоки, с различни видове транспорт в рамките на едно пътуване е факт. За България е все още проект в развитие. Преведена на езика на ежедневието, думата интермодалност за пътника, означава удобство.

„Съчетаването на различен вид транспорт в една точка, формира така наречения транспортен хъб. Най-добре това се вижда в Бургас и в гара София. Вие виждате, че може от летището на София да стигнете до гара София, от там да вземете влака и да дойдете в Бургас, да вземете автобус и да отидете до всяка точка на нашето Черноморие.“

България работи по 20 проекта – за интермодален транспорт, модернизиране на железопътните линии Пловдив – Бургас, Пловдив - Свиленград, София - Гюешево, доизграждане на автомагистрала Хемус, модернизация на пътя София - Калотина. В ход са процедури за отдаване на концесия на пристанищата Видин и Русе, и летищата в София, Пловдив и Балчик. Скоростна модернизация върви по линията София - Елин Пелин - Септември.

Целта е след модернизацията, пътническите влакове по тази линия, да развият до 160 км/ч, а товарните – до 120. Модернизацията на участъка е за близо един милиард и петстотин милиона лева. Очаква се да приключи към 2023 г., когато ще стане факт първата българска железопътна магистрала. Тя ще свърже българо-сръбската граница при Калотина, с българо-турската при Свиленград и Черноморието при Бургас. Така от София до Бургас ще пътуваме за три часа.

„Много е важно да разтоварим магистралите от тировете и да прехвърлим част от стоките на железопътен, на воден транспорт“.

Сега 95% от международния товарен трафик в България е автомобилен. Срецу винетка от 10 евро, тировете амортизират българските пътища, а жп секторът остава недофинансиран. Модернизацията на железопътните линии и въвеждането на тол-системата, ще пренасочат тежкия трафик към железниците.

„Към момента обработваме три блок-влака седмично, с идеята на нашите контрагенти, да станат до пет и имаме интерес също така от други железопътни превозвачи“.

Цанко Станчев е един от собствениците на интермодалния терминал в Пловдив, първият в България, изграден с европейско финансиране, разположен на гара Тодор Каблешков, край Пловдив. На терминала, контейнери с товари и стоки се качват от тирове на влакове.

„Обработката протича по следния начин. Товарният автомобил доставя ремаркетото на територията на терминала, работниците го взимат със специална подемно-транспортна техника ремаркетото. Натоварва се на един вагон и след пълното окомплектоване на влака заминава за дестинацията, за която е назначен“.

Сега основната дестинация на влаковете, натоварвани тук е Турция. Предстои влакове да тръгнат за Австрия, Германия и Бенелюкс.

„Намираме се на новата метростанция при НДК, която ще прави връзка с втория лъч на метрото. Именно метрото в София е прекрасен пример за развитието на интермодалния транспорт у нас“.

Метрото, което вече има изградени две линии, ще се разрасне до три, с общо 57 км подземни линии, и 47 метростанции. Третият лъч ще прави връзка на няколко места с линия 1 и линия 2. Едната точка, е бъдещата втора метростанция при НДК.

„На тази трета метролиния, ние правим връзка и с мрежата на НКЖИ. В квартал Горна баня, между кварталите Горна баня и Овча купел, изграждаме жп спирка, на която, влакът, който е Кулата - София, всъщност Перник - София, ще осъществява връзка. Пътниците ще могат директно още с влизането в София, да се качват и да ползват метрото“.

Сега метрото прави връзка с летището, градския транспорт в София и железопътната линия София - Пловдив при станция „Искърско шосе“. Анелия Петкова чака влака за Пловдив. Дошла е тук с метрото, което директно извежда на перона до линията:

- Колко време Ви отне от „Мусагеница“ до „Искърско шосе“ с метрото?
- Ами, 12 минути. Аз съм ги засичала.
- По-удобно е?

- *Да, по-удобно е и от тук, идвам по-раничко, и в и двацет е бързия влак, и за един час съм на Камарци.*
- *Вие от къде пътувате?*
- *От тук, за Пазарджик.*
- *А иначе къде живеете в София?*
- *Младост 3.*
- *От Младост до тук с метрото ли дойдохте? Удобно ли е?*
- *Прекрасно.*
- *За колко време стигнахте?*
- *Шест минути.*

А идващите от Бургас и Пловдив стигат от железопътната линия при „Искърско шосе“ до центъра на София за 15 минути. Така интермодалният транспорт прави всички ни по-свързани, пътуването ни по-удобно и по-бързо и бизнесът ни по-успешен.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Така, нямаме други клипове, нали? Добре, мерси! По случай годината на интермодалността – 2018 г., знаете, че е обявена за година на интермодалния транспорт. Приключихме за днес, благодаря за вниманието, изказванията, търпението и заповядайте на вечеря в 20 ч.

Г-н Сесилио иска да направи едно съобщение, важно, свързано с финансирането на новия програмен период и излезлия вече бюджет за България.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (ЕК) [превод]:

Всъщност, преди няколко минути не бях готов, но сега мога да потвърдя, че Колежът на комисарите днес е приел предложението си за програмния период 2021 – 2027 г. в областта на Кохезионната политика и останалите инструменти. Така че, преди вечеря, ако имате желание, може да видите в сайта на ЕК текстовете на Общия регламент и регламентите за ЕФРР и КФ. Мога да Ви кажа, че индикативната сума за България, за следващия програмен период, изчислена по берлинския метод, адаптиран за отчитане на нови критерии, като младежка безработица, ниско ниво на образование, борба с климатичните промени и интегрирането на имигранти, съгласно предложението на Комисията, възлиза на 8.9 млрд. евро по цени от 2018 г., 10.1 млрд. евро текущи цени.

Доколкото разбирам от изчисленията на Страхил, сравняващи с предишния програмен период, там средствата за Кохезионна политика, което означава ЕФРР, ЕСФ и КФ, са 8.5 млрд. евро по текущи цени. Имате възможност да се запознаете с информацията на сайта на ЕК, където ще намерите текстовете на регламентите, съобщение за медиите, въпроси и отговори. Така че, там ще намерите отговор на всичките си въпроси.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря за тази новина! Както виждате работим онлайн изцяло. Има бюджет за след 2020 г., от 2021 г. Същият може да се окаже и малко по-висок даже. Вече зависи как ще бъде разпределен в държавата, по какви приоритети и програми, колко програми.

КРАЙ НА ПЪРВИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО