



Стенографски протокол!

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

КОМИТЕТ ЗА НАБЛЮДЕНИЕ

Х ЗАСЕДАНИЕ

29 – 30 ноември 2018 г., гр. Плевен

Ден 1 /29 ноември 2018 г./

ОТКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН НА ЗАСЕДАНИЕТО **Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):**

Уважаеми членове на Комитета за наблюдение, уважаеми представители на Европейската комисия, уважаеми представители на инициативата JASPERS, уважаеми представители на ЕИБ, уважаеми бенефициенти, уважаеми колеги, дами и господа, имам удоволствието и привилегията за пореден път да Ви приветствам с добре дошли в Плевен, където по традиция провеждаме нашите Комитети за наблюдение. Това е 10-то по ред, юбилейно, заседание за периода 2014-2020 г.

Имате пред Вас и предварително разпространения дневен ред.

В днешното заседание ще започнем, както обикновено, с представяне работата на Управляващия орган и преглед на напредъка по програмата спрямо предходното 9-то заседание, което беше в края на месец май тази година. Започваме с преглед на големите проекти, след това ще разгледаме и евентуално ще одобрим Индикативната годишна работна програма за 2019 г., след което ще продължим с представяне на бенефициентите - първо НКЖИ, след това АПИ. Утре ще продължим с проектите на Метрополитен, ИАПД, ДППИ и накрая, както винаги, ще завършим с информация за мероприятията за публичност - Годишния план за действие за мерките по информация и комуникация

по ОПТТИ 2014 – 2020 и изпълнение на дейностите по публичност. Ако имате нещо по дневния ред: допълнение, предложение – той е отворен, можем да включим допълнително някоя точка. Всъщност, в дневния ред не е посочено, че ще има кратко представяне от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, която също знаете е бенефициент през този програмен период. Просто не беше отразено, но ще го включим в дневния ред на утрешното заседание. Ако имате някакви други предложения, коментари? В такъв случай, щом няма, продължаваме по дневния ред.

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

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Аз ще представя напредъка на програмата, но преди да започна, ще си позволя няколко встъпителни думи, с цел да подчертая важността на периода, в който се намираме. С тази забележка, че аз всеки път казвам, че е много важен периодът, но в последните няколко заседания на Комитета за наблюдение и в други срещи по различни поводи си казвахме, че когато дойде края на 2018 г., предвиждахме, че ще имаме много трудности и мисля, че това е факт. От една страна, от гледна точка на изминалото време, в момента се намираме в най-зрелия етап на изпълнение от програмния период, а от друга страна, следващата година ще бъде предопределяща и изключително важна за бъдещето на оперативните програми до голяма степен, включително и на нашата програма, тъй като много добре знаете, ще се извърши междинния преглед на изпълнението на оперативните програми - от самото начало, до края на 2018 г. Ще се оцени до колко са изпълнени индикаторите, общите цели на програмите и съответно ще се вземат решения за бъдещи стъпки, бъдещи планове и промени в програмите евентуално. Затова и в предишното заседание и в по-предишното, ние предвиждахме да имаме една силна и успешна 2018 г., за да наваксаме това, което сме пропуснали и да дадем наистина тласък на проектите и съответно на цялата програма. Наистина, като цяло 2018 г. беше успешна за програмата. Тя беше успешна за някои бенефициенти, за някои проекти, но не и за всички проекти. До голяма степен беше сравнително лесно да преодолеем риска от загуба на средства, какъвто риск съществува по други оперативни програми, именно по правилото N+3 по отношение на сертифицирани средства в края на 2018 г. За съжаление, по отношение на изпълнение на индикаторите по отделните приоритетни оси, по рамката за изпълнение на програмата, не е такъв случаят и вече за две от приоритетните оси има голям риск, по-скоро реален риск, да не бъде достигнат пълния размер на тяхната

стойност към края на 2018 г. Всички знаем и ние няколко пъти сме казвали какви са последствията, а аз и в презентацията по-нататък ще ви го представя с цифри. Причината за това са все още нестартирани основни договори предимно от големите проекти в пътният и железопътният сектор и смело мога да кажа, че с изключение на проектите за метрото и за Лот 3.3 на Автомагистрала „Струма“, почти по всички инфраструктурни проекти, независимо големи или малки, непрекъснато се регистрират забавяния. Забавяния на най-различни фази: като се започне от подготовката на проектите, тържни процедури, подготовка на формуляри за кандидатстване, изпълнение и т.н. Също така на предишния Комитет казахме, че ще отчитаме и изпълнението на индикаторите към 2023 г. Всъщност това е и преценка относно възможността големите проекти да завършат в срока на допустимост на оперативната програма. Рискът от неизпълнение на индикаторите по отношение на края на 2023 г. вече ще наложи по-сериозни мерки, по-сериозни промени в програмите, фазиране, включване на нови проекти, което догодина и то първата половина на следващата година, ние трябва задължително да го направим. Разчитаме на помощта на Европейската комисия, заедно да направим това упражнение, но за съжаление без да сме абсолютно сигурни, че мерките които ще предприемем, промените които ще направим, ще имат нужния ефект и така желанния ефект предвид състоянието на проектите в момента и тяхната сложност. Безспорно следващата година ще бъде по-трудна, по-предизвикателна. От една страна, както казах, ще бъде необходимо да доказваме и да защитим какво сме извършили до този момент, а от друга страна влизаме в програмирането на новия програмен период. И което ще бъде още по-трудно за това програмиране е, че поне към настоящия момент, ние не сме абсолютно наясно със състоянието на одобрените проекти от настоящата програма. Това ще направи още по-трудно следващата година и програмирането за периода след 2021 г.

След тези встъпителни думи ще ви представя напредъка на програмата спрямо предишния Комитет за наблюдение.

Започвам с финансовите данни. Ще илюстрирам и ще обърна внимание на някои основни моменти от финансовото и физическото изпълнение по отделните приоритетни оси и някои проекти, както и проблемите разбира се, като по този начин се демонстрира какъв е напредъкът спрямо изминалия 6-месечен период. Финансовата информация е актуална към 31 октомври тази година. Същата информация имате и в материалите, които ви бяха раздадени, т.е. отнесена е към същия период. Информацията е в евро, само че сега ще я представим по малко по-различен начин от тази, която имате в книжката. От финансова гледна точка картината е следната: този слайд демонстрира изпълнението на

програмата, на общия бюджет на програмата, безвъзмездна финансова помощ и европейско финансиране и също така процентното отношение на отделните финансови показатели спрямо общия бюджет на програмата. Няма големи промени всъщност спрямо предишния период. Общо за програмата договорените средства са близо 83% - почти няма промяна в тях. Също така няма промяна в договорите, подписани с изпълнители. Съвсем слабо, просто на фона на общата програма, процентите трудно могат да се разберат. Процентът е пак същият - около 41. Вече при конкретните приоритетни оси, тогава ще ви спомена, къде има договори за безвъзмездна помощ, но тъй като по големи проекти няма подписани големи договори, не дават отражение. Има увеличение на платените суми, платените разходи към бенефициентите, съответно верифицирани средства и сертифицирани, средно с около 4% спрямо края на месец май тази година. Както казах по отношение на загубата на средства няма опасност за нашата оперативна програма. Общата сума от сертифицирани разходи по двата фонда, която трябваше да се постигне като цел в края на 2018 г. беше постигната още в началото на тази година, така че това е преодоляно.

Сега по отделните приоритетни оси какво е състоянието.

Приоритета ос 1 /железопътна инфраструктура/: По отношение на подписаните договори за безвъзмездна помощ, виждате, че почти целият ресурс е договорен – 97,4%. Оставащият, недоговорен ресурс до 100%, ще бъде предназначен да допълни допустимите разходи по двата големи железопътни проекта, тъй като повече НКЖИ няма да подават формуляри за кандидатстване. Поне така е заявлението за техническа помощ, защото знаете, че във всяка ос има и техническа помощ и подготовка на инвестиционни проекти от техническа помощ и самите инвестиционни проекти. Няма промяна в подписаните договори с изпълнители и също в платените средства. Промяната е в сертифицираните разходи - близо два пъти са увеличени сертифицираните разходи към Европейската комисия, заради проекта „Пловдив-Бургас, Фаза 2“, верифицираните средства, по който временно бяха спрени от сертификация до подаване на ревизирания формуляр за кандидатстване в Европейската комисия. Така че, сега успяхме да сертифицираме тези разходи. Това е всъщност промяната.

По отношение на индикаторите, Приоритетна ос 1 е оста, при която има реален риск да не се постигнат в пълнота индикаторите от рамката за изпълнение. Знаете, че следим два индикатора – това са сертифицирани разходи, както казах и големи проекти в изпълнение. Целта ни за 2018 г. е 76 млн. евро. Прогнозата показва, че този индикатор, може да бъде постигнат в рамките между 65 и 77%, което няма да коментирам какво е -

добре ли е, зле ли е. Само отбелязвам, че под 65%, съгласно регламента за изпълнение на Регламент 1303, изпълнението под 65% се смята за неизпълнение. Наистина, тук в последните няколко месеца с НКЖИ правим големи усилия, пресмятаме, прогнозираме, полагаме всякакви усилия да достигнем в максимална степен стойността на този индикатор, но сами разбирате, че след като в момента не е стартирал все още другият голям проект „Елин Пелин-Костенец“, няма от къде да се генерират толкова много средства. Освен това и по „Пловдив-Бургас“ има два големи договора, които все още са в тръжна процедура. Другият индикатор, който също е под въпрос и неговото изпълнение е между 50 и 100% зависи пак така да се каже от съдбата на „Елин Пелин-Костенец“. В случай че има някой договор, подписан до края на тази година, след проведени тръжни процедури, евентуално извършено плащане към бенефициента - като авансово такова, може да бъде постигнат и този индикатор.

Всъщност има голям напредък в проектите, които НКЖИ управлява и двата големи проекта, те са огромни, с много договори, скъпи. Ревизираният формуляр за кандидатстване за „Пловдив-Бургас, Фаза 2“ беше повторно изпратен в Европейската комисия на 14 август т.г. и одобрен от Комисията на 15 ноември, за което благодарим. Разбира се, новината я научихме, не бяхме в София, излезе съобщението в медиите и ние очаквахме да бъде одобрен. Благодарим! Наистина се извървя доста дълъг път с одобрението на този проект, с малко грешки от наша страна и така нататък, но в крайна сметка всички проекти на НКЖИ и тези два големи проекта са одобрени и имат финансиране, така че от тази гледна точка няма проблеми. Както споменах, в „Пловдив-Бургас“ два големи договора са в тръжна процедура – това са „Оризово-Михайлово“ и Системите за сигнализация и телекомуникация. Това са двата договора, които всъщност определят периода на завършване на проекта като цяло, защото те са наистина продължителни и с голяма инвестиционна стойност. Вече е в експлоатация, пуснато е движението в участъка „Скутаре-Белозем“, което беше направено на 1 септември т.г. Той всъщност е част от участъка „Скутаре-Оризово“, който ще бъде готов през месец март догодина. Аз не искам да изнемвам информацията от представянето на НКЖИ - ще чуем всичко това с подробности. Както казах, в момента вървят много търгове в НКЖИ, просто рекорден брой 6 или 7, а може и повече да са по тези два големи проекта и по други проекти, всички, които се очаква да приключат в последното тримесечие, след което евентуално, ако няма обжалване, предстои подписване на договори с изпълнителите. Всъщност на 6 август т.г. приключи периода за получаване на оферти за трите строителни позиции на „Елин Пелин-Костенец“ и в момента, както казах, е в

тръжна процедура, върви оценка на офертите на тези три строителни лота, на подстанциите, на супервизията. Всичко е в процес на оценка и се завършва до края на 2018 г. Като цяло знаете, че говорихме и на миналия Комитет за проблемите, причините, включително и защо не можем да постигнем в пълнота тези индикатори, което ни е първата преграда, първата цел от началото на програмата до сега. Това е преди всичко голямото закъснение, което се предизвика в резултат на продължителните обжалвания на етап още тръжна документация почти по всички железопътни процедури. Средно, аз тук съм записала около 1 година е това забавяне, но трябва да отчетем също, че, поне по моя преценка, закъсня се малко с подготовката на някои от проектите и със стартиране на тръжните процедури. „Елин Пелин-Костенец“ - безспорно това е най-рисковият проект, бих казала в цялата програма и в тази приоритетна ос. Дори и към момента, независимо от големите усилия и силния тласък, който НКЖИ даде през тази година на тръжните процедури, вече за две от трите строителни позиции индикативният срок за завършване показва след 2023 г., единият дори е в 2025 г., което поставя много въпроси как ще продължим с този проект, по какъв начин. Но за това ще изчакаме още малко, ако имаме наистина тази възможност, за да видим какво ще се случи наистина с тръжните процедури, края на тръжните процедури, което предстои следващия месец.

Идентифицираните рискове и следващи стъпки:

Както казах, проектът „Елин Пелин-Костенец“ излиза след 2023 г., което вероятно ще наложи да направим предложение за фазиране на част от проекта, изваждане на някои дейности. Също така, за мен лично по-големият проблем е, ако се стигне до тази ситуация, че нямаме напълно готов, узрял проект, допълващ проект, който да запълни евентуално тази празнота, която ще се получи, ако се провалят някои от лотовете на „Елин Пелин-Костенец“. С интерес ще очакваме да чуем и презентацията на НКЖИ и да ни кажат за техните допълнителни проекти, ако има такива, за тяхната готовност, за стратегията, вариантите които виждат, защото ще изчакаме тръжните процедури, но трябва да имаме визия, как продължаваме и как ще излезем с чест от тази ситуация.

Приоритетна ос 2 /пътна инфраструктура/: При нея също няма големи промени. Предоставената безвъзмездна финансова помощ, която е 65%, няма промяна, тъй като проектът за Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“ още е далеч от договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ. При договорите, подписани с изпълнители, има съвсем малка промяна и показателят достига 44%. Малката промяна се дължи на подписаните два договора с изпълнители за Позиция 1 и Позиция 3 на тунел

„Железница“. Платените средства и съответно сертифицираните, които са 23% и съответно 21%, имат ръст с около 4-5 %, което основно се дължи на доброто изпълнение на Лот 3 от Автомагистрала „Струма“. Бих казала, че този процент би могъл да бъде и по-висок, но лимитът, с който Агенция „Пътна инфраструктура“ разполага, който отпускаме в резултат на верифицирани средства, не е достатъчен да се заплати с усилените сертификати, които се получават през тази година, тъй като мисля че всички знаете, беше оповестено, че декември месец обектът ще бъде официално открит, т.е. той е вече завършен. Така че, със сигурност, Ивета може би ще каже после, ще видим какво е финансовото и физическото изпълнение. Със сигурност е вече над 99%, но финансовото изпълнение, т.е. разплащането, е доста под 70% по моя преценка, което означава, че този договор, особено в последните месеци, се е финансирал изцяло от изпълнителя, което не всеки изпълнител би направил и имал желание и възможност. Причина за това, разбира се, има. Целият процес, който е по-бавен, трябва да се засили - процесът на подготовка на исканията, качествено им оформяне и т.н., за да не бавим процеса и да ощетяваме бизнеса, така да се каже. По отношение на двата индикатора няма никакъв проблем с Приоритетна ос 2. Сертифицирани средства, виждате, целта е даже по-малка от Приоритетна ос 1 – 63 млн. евро. Тя към момента е достигната даже 200% благодарение на проектите за Автомагистрала „Струма“ и на „Западна дъга на Околовръстен път София“, който беше фазиран и съответно сертифициран във втората фаза, в този програмен период. Индикаторът за големите проекти, който е един проект по тази ос – целта също е в изпълнение, така че Агенция „Пътна инфраструктура“ може да има глътка въздух, за да може по-спокойно и успешно да продължи изпълнението на Автомагистрала „Струма“. В сравнение с какво се е случило от предишния Комитет за наблюдение, както казах, подписани са двата договора за строителство за тунел „Железница“, Позиция 1 и Позиция 3. За Позиция 2, която е същността на проекта, все още се обжалва тръжната процедура. Също беше обявена тръжната процедура в този период за Автомагистрала „Струма“, Лот 3.2, през месец август. Припомням само, че на 23 май т.г., ВАС излезе с решение за отхвърляне на последните три жалби по ОВОС, с което всъщност това решение вече не е обжалваемо, не подлежи на обжалване и то е окончателно, с което се дава „зелена светлина“ на АПИ да продължи и изпълни своето инвестиционно намерение – да изгради Лот 3.2 по одобрения вариант, т.н. „Източен вариант“ с габарит 10.50.

Рискове – идентифицираме риск за Лот 3.1, независимо че той започна заедно с Лот 3.3 да се изпълнява. Общо взето параметрите им са еднакви и се очакваше да завършат по

едно и също време. Само за сравнение: изпълнението на Лот 3.1 към момента е само 30%, като за това има обективни причини - строителят нямаше достъп до целия обект, все още работи не на пълен фронт. Ивета ще ни представи по-късно днес всички съпътстващи проблеми, които са причина за забавянето. По наша преценка, в резултат на посещенията, които сме направили и разговори – изпълнителят ще иска минимум година и половина удължаване на този договор. Също очакваме да чуем и развитието във връзка с проблема за запазване на откритите артефакти, защото той все още не е разрешен изцяло, тъй като все още 500 м. от целия засегнат участък от 2 км остават не във владение на изпълнителя. Не се знае за колко време, за неопределено време няма да има достъп строителят до този участък, поради археологическите находки. Казахме, че Позиция 2 се обжалва.

По отношение на тунел „Железница“, независимо от обжалванията, все още тунел „Железница“ е възможно да завърши в срока до 2023 г., но въпреки всичко, ние го считаме за рисков проект. Разбира се и Лот 3.2 също, както и железопътните проекти, са предмет на засилен мониторинг от страна на Управляващия орган, от Европейската комисия – следим ги, регистрираме закъсненията, проблемите. Лот 3.2 безспорно е вторият рисков проект, ако можем така да ги степенуваме, но всичко зависи от развитието от тук нататък. Също по отношение на неговата подготовка, освен тръжната процедура, която се стартира и по подготовката има голям напредък по отношение на апликационната форма, която беше разработена. Аз използвам случая да благодаря и да изкажа добри думи за работата на ДЖАСПЪРС, защото през цялото време консултантът работеше успоредно с ДЖАСПЪРС, за да не се бавим, за да станат бързо нещата. Проведоха се няколко срещи, вече има издадени три групи от коментари, от които на първите две АПИ е отговорил. Сега се очаква последните коментарите да се отразят, надявам се последни от страна на ДЖАСПЪРС, по отношение на околната среда, екологичните аспекти на проекта. Така че се надяваме в началото на догодина януари, февруари най-късно, да имаме санкция (completion note) от ДЖАСПЪРС и да бъде подаден в Управляващия орган за разглеждане. Съгласно апликационната форма, нищо че е работен вариант, ние разбира се сме информирани за сроковете и това, което Агенция „Пътна инфраструктура“ докладва по време на техническата среща, която проведохме преди близо 1 месец, е че завършването е в рамките на 2023 г., дори и месец октомври. В случай обаче, че имаме строително разрешение през април, най-късно май 2020 г. Сега, за мен това е малко теоретично, за всички предполагам е теоретично, защото още не сме видели реалността, но като за апликационна форма звучи добре Лот 3.2 да

може да завърши 2023 г. Разбира се, един основен проблем на тази Приоритетна ос е недостигът на средства за цялостно финансиране на Лот 3.2, в случай че той започне на време и се случи в този период. Проблемът с недостига на финансиране се разглежда, доколкото ми е известно, в Министерство на финансите, в някои от дирекциите, така че се работи по въпроса, но все още няма крайно решение. В тази Приоритетна ос имаше заявка за подготовката на Автомагистрала „Черно море“, но АПИ официално оттегли този формуляр за кандидатстване. Остави го за по-нататък вероятно, което мисля, че е по-добре, за да се концентрират на други обекти, например на Автомагистрала „Струма“, отколкото на „Черно море“.

Приоритетна ос 3 /интермодалност/: Бюджетът е почти 97% договорен. Има съвсем малка разлика от предишния Комитет, благодарение на подписания договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ за изграждане на трите жп гари – „Искър“, „Казичене“ и „Подуяне“. По отношение на подписаните договори няма промяна. Има промяна и то голяма в платените и сертифицирани средства. Платените от миналия Комитет са с 13% увеличение, което е обяснимо защо. И двата етапа на метрото се изпълняват в срокове с усилените темпове. Виждате тук процентите на физическо изпълнение - на първия етап са 79, а на втория – 44. Може би тези цифри вече са малко по-високи, но да, това е информацията. Така че, по отношение на индикаторите няма проблем с тази приоритетна ос: 105 млн. беше целта, която е преизпълнена. В момента е към 200% изпълнението. По отношение на индикатора за големи проекти в изпълнение също няма проблем. Знаете че се финансират и ключовите жп гари, всъщност 6 жп гари на НКЖИ. Голям напредък може да се отчете по отношение на подготовката и на шестте жп гари. Както казах вече за трите гари по участъка „Елин Пелин-София“, който се финансира от Механизма за свързване на Европа, вече има договор за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ и обявени тръжни процедури. Обявена е тръжната процедура и за гара „Карнобат“ и предстои в края на тази година да бъдат обявени и за Стара Загора и Нова Загора и очакваме и формулярите за кандидатстване, които имаме информация, че са в заключителна фаза на подготовка. Това е за Приоритетна ос 3. Няма проблеми по оста като цяло, добре се изпълнява.

Приоритетна ос 4 /инновации в управлението и услугите/: Моята любима приоритетна ос. Само не знам защо не става любима на другите. Аз пак ще кажа, че това е бъдещето, но не искаме да бъдем в бъдещето. Всъщност има напредък по отношение на договарянето. Направила съм сравнение с предишния Комитет - от 26 на 42%, което означава че Управляващият орган подписва договори за безвъзмездно финансиране,

предоставя финансиране, за да разпредели бюджета и да удовлетвори заявките на бенефициентите, но никакъв напредък по отношение на сключени договори, а разбира се от там и на платени аванси, сертифициране. Процентите си остават същите - платени 3,5 и сертифицирани 3,2%. Причината за това разбира се, почти при всички бенефициенти, е слабата, бавната подготовка на тръжните процедури, бавното обявяване на търгове и от там липсата на сключени договори и плащания. И от там се получава, виждате изпълнението на индикаторите, с най-оптимистична ни прогноза за достигане на този индикатор до 62%. Пак ще кажа, че под 65% се смята за неизпълнение на индикатора. Ще припомня какво казва всъщност регламента за изпълнение – че под 65% от една страна съответният приоритет, съответната приоритетна ос, губи резерва за изпълнение, което е 6%, а от друга страна при сериозно неизпълнение, може съответният приоритет да бъде подложен на финансови санкции. Затова, само можем да гадаем каква ще бъде съдбата ни догодина. Хубаво е, че в тази приоритетна ос има къде да насочим резерва, разбира се, ако това ни се позволи с програмата.

Нарочно съм дала изпълнението и съответно наличния бюджет по области на интервенция. Всъщност, тази приоритетна ос финансира 3 области за интервенция:

Първата е морски пристанища по направлението на TEN-T. Бюджетът виждате е 7,8 млн. евро. Той почти целият така си стои, свободните средства са 7,11 млн. Всъщност се изпълни само една техническа помощ на ДППИ. Разработват се две апликационни форми, които очакваме скоро и г-н Кузманов ще ни разкаже вероятно утре за готовността им. Едната е за доставка, монтаж и въвеждане в експлоатация на пристанищни приемни съоръжения и другата е „Port Community System“ или „Система за електронен обмен на информация в българските пристанища“.

Следващата област на интервенция са вътрешни водни пътища и пристанища. Всъщност бюджетът ѝ е 13,65 млн. евро. Той изцяло е предназначен за ИАППД за подобряване условията за корабоплаване. Добре се изпълнява този приоритет, тъй като тръжните процедури, които са за доставка на комплекта механизация за плавателни съдове за извършване на драгажна дейност са готови и другата седмица ще бъдат обявени. Има подписан договор за безвъзмездна финансова помощ на същата стойност - 13,5 млн. евро. Всъщност, извинявам се, 10,5 млн. евро е договорът за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ за драгажната техника. Така че изпълнението на този важен проект, разделен всъщност на два лота, в случай че стартира в края на следващата година най-късно, ще бъде успешно завършен преди 2022 г.

И третата област на интервенция, това са IT системите. Интелигентните системи - 52,61 млн. евро. Към момента наличният ресурс е 35,7 млн. евро. През тази година, всъщност през втората половина на годината, се подписаха няколко договора за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ, които са важни, особено за системата за управление на влаковата работа на НКЖИ, която е 9,2 млн. евро. Очакваме всеки момент да се обяви процедурата, може би НКЖИ ще каже, че вече е обявена. И системата за превенция от риск на територията на морските пристанища - 3,1 млн. евро, на ДППИ. Всъщност е и в изпълнение този проект и вече имаме подадено искане, буквално преди един ден постъпи искането за този малък проект, който е Системата за превенция на риска. Разчитаме и ще успеем да достигнем 62% стойност на индикатора благодарение на втория проект. Също информацията ни е, че в момента се разработват и няколко други важни апликационни форми, които очакваме да получим – това са за VTMISS 4, ГИС на АПИ, на ИА „Морска администрация“, която вероятно ще ни представи проекта за система за спасяване в морските пристанища и др. НКЖИ показаха голям напредък със завършване на техническата помощ, която се подпомагаше заедно с Европейска инвестиционна банка, за подготовка на проекти по тази Приоритетна ос 4, така че има голям напредък и готовност с технически спецификации и тръжни процедури за обявяване, както казаха, на Системата за управление на влаковата работа и за ТСОС-и (технически спецификации за оперативна съвместимост/interoperability) в участъка „София-Септември“.

Приоритетна ос 5 /техническа помощ/: Нищо интересно. Добре се движи, в смисъл че разпределеният ресурс е 65%, платените средства 25%. По-важното, което се е случило по тази приоритетна ос в този период е, че вече има подписана техническа помощ за подготовка на участъка от Линия 3 на метрото от ул. „Шипка“ до кв. „Гео Милев“, ул. „Цариградско шосе“, който включва 6 км метролинии и 6 метростанции. Като цяло за оперативната програма, до този момент, имаме 59 получени формуляри за кандидатстване. От тях – 10 са оттеглени, 2 са отказани от Управляващия орган и 44 са одобрени, от тях 19 са по техническа помощ и 3 са в процес на оценка. Това е по отношение прогреса на програмата като цяло. С този слайд само маркирам и по отношение на подготовката на нови проекти за периода след 2021 г., а може и по-нататък. Така сме го кръстили – след 2021 /2021 - 2027 г./, но някои от проектите може би няма да успеят да влязат в този програмен период. Така или иначе знаем, че железопътният транспорт ще бъде основен приоритет на Европейската комисия след 2021 г. и то основно според мен по две причини:

Първата е, че трябва до 2030 г. да бъде завършена основната мрежа, включително железопътната по основните коридори, а от друга страна е силният акцент върху модернизацията и цифровизацията на железопътния транспорт в Европейския съюз. Ние трябва да се съобразяваме с тези приоритети, с нашите проекти, които предлагаме, особено по програми като Механизма за свързване на Европа, но по линия на националните програми, каквито са оперативните програми, мисля че можем да финансираме и някои национални приоритети. Така че, ние трябва да сме готови с проекти както от общ европейски интерес, така и с национален такъв. За това и нашата програма, както и в предишния програмен период, финансира подготовката на инвестиционни проекти. Тук са маркирани проектите, които се финансират в този програмен период. Написали сме и изрично сме помолили бенефициентите в техните презентации да засегнат този въпрос, да ни запознаят по-подробно с готовността на проектите, към 2021 г. кои проекти ще бъдат готови, имат ли проблеми с тях и т.н. Само ще ги изброя:

- Железопътните проекти – това са модернизация на жп линията с Македония и със Сърбия;
- По отношение на пътната инфраструктура – „Русе-Велико Търново“ и Е-79 („Видин-Монтана-Враца“);
- Интермодалността, казах вече – това е Етап 4 на метрото, който в момента има подписан договор за безвъзмездна помощ и е в тръжни процедури и другата Линия 3 от Етап 3. Всъщност той се финансираше в предишния програмен период, по предишната програма. Това са двата проекта по техническа помощ, които със сигурност ще имат готовност към 2021 г., с ясна заявка от страна на Метрополитен да бъдат финансирани от следващата програма;
- Във водния сектор няма сериозни заявки, нито от ИАППД, нито от ДППИ. Тук съм посочила един проект, който е техническа помощ, която се изпълнява с водещ партньор от румънска страна, за актуализиране на едно предпроектно проучване, което беше разработено още по програма ИСПА, т.нар. Fast Danube (бърз Дунав), което евентуално ще бъде в основата на бъдещ проект на ИАППД за изпълнение на по-сериозни интервенции и мерки, във връзка с подобряване на условията за корабоплаване. Както споменах, за всички тези проекти е осигурено финансиране от оперативната програма и очакваме наистина бенефициентите да се отнесат достатъчно сериозно и към техническата помощ, защото малко се пренебрегва.

Това беше презентацията. Ако имате въпроси? Мерси! Обикновено нямаме традиция да ръкопляскаме на презентация, особено на Управляващия орган.

Благодаря за вниманието! Имате думата за въпроси или ако е рано, за изказване. Да, може би на г-н Аурелио Сесилио не му дадох думата в началото, но първо исках да чуе напредъка и да оцени, че има такъв и сега му давам думата.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО (ЕК) [превод]:

Благодаря Ви! Мисля, че беше много добра идея да започнем с презентацията. Аз няма да ръкопляскам, но ще Ви поздравя за тази презентация.

Защото идвайки за Комитета за наблюдение разглеждах документите и си мислех: „Какво да им кажа, без да се повтарям, без да ги отегча и непрекъснато да говоря едно и също“. И тогава си помислих, че мога да бъда доста ефективен като заявя: „Погледнете последното ми изказване от предходното заседание на Комитета за наблюдение“ и да си тръгна. Защото наистина не знам какво друго мога да кажа. Добре, налице е малък напредък, нека да гледаме положително напред. Но, когато ме запитат за напредъка при изпълнението на кохезионната политика и структурните фондове в България, първият ми отговор е „Глобално добре“. И това е оправдано, тъй като всъщност, когато погледна общата картина и направя сравнение между различните страни в ЕС по отношение на темповете на избор на проекти, България е малко над средното ниво в Европейския съюз. По отношение на плащанията към бенефициентите и сертифицираните средства пред ЕК, България се позиционира добре и затова бих дал оценка „Глобално добре“. Но след това имам един голям списък и когато стигна към неговия край, при такъв голям списък с проблеми, няма как да заявя, че нещата са глобално добре и затова изтривам първите си две думи в оценката. И просто си следя този списък с проблеми, защото всеки път, когато отивам по-надълбоко, аз казвам „Да, глобално нещата са добре, но има някои програми, които се борят“. Поглеждам програмите и тази оперативна програма очевидно работи добре. Когато погледна широката картина – тази програма работи добре. Но, когато прегледам нещата по приоритетни оси, ситуацията вече започва да става малко по-усложнена. Наистина, от Вашата презентация мога да заявя, че има две приоритетни оси, които глобално функционират добре. Това са оси 3 и 5, но разбира се 5 е техническа помощ. Средствата по програмата се разходват, но са налице и три проблемни приоритетни оси, така че парите не са разходвани ефективно. Една приоритетна ос функционира ефективно и това е ос 3. След това се връщам към въпрос, който мисля, че вече съм поставял пред вас. В Европа имаме склонност често да казваме, че разполагаме

с преимущество да сме част от Европейския съюз. Можем да се учим от партньорите, да обменяме опит. Разполагате с добър опит в рамките на програмата. На пръв поглед хората си казват „Да, тази приоритетна ос работи добре, защото е много лесно да бъде изпълнена – опростени проекти, праволинейни“, но това изобщо не е случаят. Говорим за метрото в София, което всъщност е доста сложен набор от задачи за изпълнение. Но имам въпрос, на който нямам отговор: Как е възможно, в случая със Софийското метро, което е много сложен проект, нещата да се случват навреме, дори понякога изпреварващо, а в други транспортни сектори не? Съжалявам да го кажа, може да не се съгласите с мен, в залата има много транспортни специалисти, а аз самият не съм такъв, но не бих казал, че някои от проектите от железопътната или пътната инфраструктура по приоритетни оси 1 и 2 са особено по-сложни от Софийското метро по отношение на подготовка на проекта, провеждане на тръжни процедури, строителство или каквото и да било. И това всъщност води до въпроса, че през следващата година ще трябва да помислим за резерва за изпълнение, нещо което Галина засегна и реално за риска една от приоритетните оси да не постигне целите, а именно ос 4. Първа приоритетна ос е в много голям риск да не постигне своята цел. Да, разбира се, остава ос 3 и потенциално ос 2, но ако парите преминават в ос 3, какво ще направим – ще построим още 50 метра тунел? Не можем само да прибавим 30 – 40 млн. за Софийското метро, защото това не е просто упражнение. Може да ги прехвърлите в приоритетна ос 2. Защото всъщност има проблем с недостиг на средства. Да, налице е проблем с недостиг на средства, но много лесно може да имаме излишък от средства в Приоритетна ос 2. Следващата година ще трябва да дискутираме всички тези неща и то рано през годината, а и не само въпроса относно резерва за изпълнение. Имаме 5 години пред нас да изпълним доста сложни и продължителни транспортни проекти и трябва да вземем решение до каква степен тези проектите ще бъдат завършени реалистично и изцяло до края на програмния период - 2023 г. и какво ще направим в противен случай. Винаги съм казвал, че няма фазиране. Не можем да фазираме в период, който не съществува, въпреки че почти е готова програмата за него или казано по-точно – периодът съществува, но за момента не съществува бюджет за него. Няма бюджет, няма правила и затова няма фазиране. Може да помислим за разделяне на проект на части и да идентифицираме физически и финансово коя от тях все още би могла да бъде изпълнена до 2023 г., а за останалото да обмислим други форми на финансиране – потенциално европейски фондове, но също и други. Но, ако намалим обхвата на проектите, ще трябва да намалим и финансовия им обхват и всъщност рискуваме да получим сериозен излишък от средства в някои

приоритетни оси и общо за цялата оперативна програма. Както Галина спомена по рано, когато говореше за жп линията „Елин Пели-Костенец“ и трудностите в железопътния сектор по отношение на изпълнението, на този етап нямаме алтернатива, зрели проекти, към които можем да пренасочим средствата. Ще трябва да помислим дали да запазим парите тук и през 2023 г. германците, холандците, финландците и шведите да празнуват, че трябва да дадат по-малко пари към европейския бюджет или да се опитаме да използваме тези пари. Ако не е възможно по тази оперативна програма, то по други оперативни програми в България, които имат повече капацитет да усвоят тези пари, за да подкрепят икономиката на страната. Това разбира се ще има последствия, когато започнем дискусията за следващия програмен период, защото всички са наясно, че нуждите в транспортния сектор в тази страна са огромни и ще продължат да бъдат такива дори и при пълно изпълнение на всички предвидени проекти по настоящата оперативна програма. Също така ще трябва да направим преглед на капацитета в страната, на институциите да изпълнят ефективно тези сложни проекти, защото само намеренията и амбициозното мислене не са достатъчни. Разбира се, може да помислим как да подобрим капацитета на тази институция, защото още веднъж страната ясно показва, че има институции, които могат да разработват и изпълняват навреме сложни проекти в транспортния сектор. За това, може би е препоръчително да има обучения или обмен на най-добри практики между операторите.

Още един въпрос, на който мисля, че беше отговорено, по отношение на тунел „Железница“, защото вие казахте, че за Позиция 1 и 3 договорите са подписани, а за Позиция 2 има обжалване, което усложнява ситуацията. За Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“ съобщихте, че тръжната процедура е стартирала през август 2018 г. Имаме ли по-ясно виждане какви са следващите стъпки, до кога ще се подават офертите, до кога ще се извършва оценката им? Не поставям въпрос кога очаквате обжалвания, защото всички трябва да сме наясно, че съществува подобна възможност. Тъй като глобално, проблемът е виден в началото на Вашата презентация, когато погледнем размера на предоставената безвъзмездна финансова помощ – 83%, а сключените договори представляват половината от тази величина. Така че, налице са около 800 млн. евро седящи по сключени договори с бенефициенти, без да са насочени към реално изпълнение на договори за конкретни услуги или продукти. Това би било приемливо, за подобен ресурс от 800 млн. евро през 2016 г., но сега не е много успокояващо. Съжалявам, че изказването ми продължи толкова дълго, но смятам, че в началото на следващата година действително ще трябва сериозно да коментираме всичко това. В

началото на 2018 г. решихме да провеждаме тримесечни срещи за мониторинг на ключовите проекти. Това го направихме. Намерението ни бе да оценим какъв е напредъкът и какви мерки могат да бъдат предприети. Няма да заявявам, че сме били много успешни с този задълбочен мониторинг, но разбира се така разполагаме с много по-ясна представа за ситуацията, но в крайна сметка не постигнахме някакво чувствително подобрене в темповете на изпълнение. Направихме каквото можахме. Следващата година не можем да продължим да говорим какво можем и какво не можем да правим, а просто трябва да преценим какви решения да вземем и да ги вземем.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Благодаря на г-н Сесилио! Разбира се, прав е за всичко, което каза. Мисля, че за феномена метро и как извършват прогреса няколко пъти сме говорили. Г-н Братоев, ако може да отговори отново защо така се случват нещата, т.е. защо се случват по най-добрия начин при него, а при другите не се случват. Със сигурност има обяснение. Както казахме, включително и нашия мониторинг, който правим на всеки три месеца и за който благодарим на Европейската комисия, че отделя време и го извършваме, като че ли наистина само регистрира напредъка, по-скоро закъсненията и нищо не се случва. Както казах и аз, в началото на следващата година, наистина трябва да се вземат вече по-сериозни мерки и промени, с риск някои проекти да отпаднат, части от тях, което е болезнено, но разбира се пак не е ясно дали ще има достатъчен ефект. Но все пак, нека да чуем и презентацията на НКЖИ по-късно. Със сигурност те имат стратегия и надявам се подготвени проекти, с които да се реагира в случай на сериозен провал с „Елин Пелин-Костенец“.

Други въпроси, коментари по презентацията на Управляващия орган? Ще продължим с въпросите. Първо искам да Ви представя министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията – г-н Росен Желязков. Да му благодарим, че успя да се присъедини към Комитета за наблюдение и разбира се г-н Иван Марков – главния секретар на МТИТС и да дам думата за няколко встъпителни слова към участниците в заседанието на Комитета.

Г-Н РОСЕН ЖЕЛЯЗКОВ (МТИТС):

Благодаря! Понеже представихте г-н Марков последен, не разбрах на кого давам думата, но аз по старшинство я вземам.

Първо, благодаря за поканата! Съжалявам за две неща: първото е, че закъснях, второто е, че трябва да си тръгна по-рано, но нямаше как да не дойда, защото това е 10-то

юбилейно заседание. Десето заседание - това показва устойчивост. Показва, че всички, които присъстват, знаят от къде идват, какво правят и на къде отиват. Аз се включих в екипа сравнително късно, от гледна точка на процеса по управление и верификация на средствата по Оперативната програма, но от моя гледна точка вярвам, че и Вие ще споделите това, в момента е най-важният период по няколко съображения.

Първо, с оглед изпълнението на програмата, най-вече в частта на проектите, за които сигурно най-много ще се говори – „Елин Пелин-Костенец“ и Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“ и с оглед на това, че сега е момента, в който трябва да се планират ресурсите за следващия програмен период, разбира се през призмата на политиките и през филтъра на няколко много важни елемента. Първият елемент според мен е разговорът за бъдещето на кохезионната политика в ЕС, а вторият важен елемент - дефицитът, който ще се появи от излизането на Обединеното кралство от ЕС, от порядъка на приблизително 13 млрд. на годишна база. Факт е, че Комисията говори за капацитет. Тази дума е станала част от нашата битност, но капацитет е нещо, което трябва да се поддържа на денонощна база. През призмата на това, че се говори за механизъм за правовата държава вече, предвид ситуацията с Полша, Унгария и предвид факта, че Комисията си е поставила за цел този механизъм да бъде основополагащ по отношение на управлението и по отношение на ресурса, който се предвижда за всяка държава членка. Всичко това показва, че изхождайки от настоящия момент, ние много внимателно трябва да предвидим за програмния период 2021-2027 г. политиките в нашия сектор. Това разбира се трябва да мине през призмата на политиките от гледна точка на МТИТС и на националните ни приоритети, а не само от гледна точка на европейския контекст. Хармонията между двете е най-добрата гаранция за правилното усвояване на ресурсите в полза на европейската транспортна система и удовлетворяването на очакванията на българското общество. Така че, предстои много работа. Не трябва само да гледаме това, което сме изпълнили, по-скоро това, което правим и това, което трябва да направим. За това и колегите от НКЖИ седят редом с колегите от Метрополитен. Поздравявам приятелите и от двете структури. Мисля че и НКЖИ, и Метрополитен са много добри примери за управление на средства и стореното от тях се вижда и се ползва ежедневно. Поздравявам всички вас за ежедневната Ви работа! Ползотворна работа през тези два дни!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Да, благодаря! Сега, въпроси по презентацията? Благодаря Ви за думите!

Наистина ще направим всичко възможно. Искам да убедя и г-н Сесилио, че всички съзнаваме колко е важно да направим така, че средствата да останат в програмата, защото

той намекна, че може да има пренасочване към други програми - това не трябва да го допускаме, камо ли към други държави членки, в никакъв случай. А и не виждаме някоя друга програма, толкова да се е засилила да усвои. Ще направим всичко възможно, както го доказахме в предишния програмен период и особено НКЖИ ще се справи. Последните години сме изключително силни. Имате думата за въпроси. Извинявайте, само се представяйте за протокола!

Г-Н КАМЕН ВЕСЕЛИНОВ (БАН):

Добър ден! Веселинов от Българска академия на науките. Благодаря за презентацията! Аз не съм много щастлив от съдържанието – не че тя стои лошо, но ние сме Комитет за наблюдение и не може да се ограничаваме въпреки това само с наблюдението според мен, трябва нещо да решаваме. Това, което чухме в презентацията, бяха в общи линии констатации. Тези констатации ги имахме и миналата година, общо взето същите. Няма кой знае каква разлика в констатациите. Полувремето в програмния период мина, т.е. приближава края – по-близо сме до края, отколкото до началото. И за това на мен ми се струва, че гледайки таблицата за общото финансово изпълнение и за отделните оси, напредъкът не е кой знае какъв. Не обръщаме внимание на третата или четвъртата графа - за размера на сключените догори с изпълнители. Докато няма сключен договор с изпълнител, няма нищо – другото е приказки! Има отпуснати средства, но няма кой да ги усвои, да ги изпълнява. А като се погледнат договорите с изпълнителите, по първа ос ние имаме 10% сключени договори – 10% е нищо. Полувремето мина, пак казвам, а за 10% имаме договори за изпълнение.

По втора ос горе долу нещата стоят по-добре – там са 44%, но няма разлика спрямо миналата година.

Единствено трета ос стои добре, понеже там изпълнението е 95-96%.

По четвърта ос също изпълнението оставя много да се желае. Сключените договори с изпълнители са 4%, което е в рамките на грешката. В техниката 4% се счита за абсолютна точност, няма грешка, т.е. няма сключени договори. Успокоителното там е, че цялата сума на тази ос, предоставената там безвъзмездна финансова помощ, е в рамките на 60 млн. и 140 млн. е въобще предвиденият бюджет, което е 10% да кажем от първа ос, т.е. много по-малка е. Да кажем 50 млн. или 100 млн. и Горанов може да ги намери от някъде. Трудно ще му е да намери 1 300 млн. за първа ос. Така че, мен тези неща ме притесняват и понеже казах, ние сме Комитет за наблюдение, някак си констатациите не ми стигат, не чувам мерките. Не чувам мерки, които ние ще предприемем, защото ми се струва, че

нещата на места стават критични. Според мен и г-н Сесилио каза подобни неща. Ако гледам първа ос така, както стои до сега, според мен няма риск за недостигане на целта, има сигурност, че няма да я достигнем. Но ние нямаме мерки. Там някъде в текстовете се казва – изисква се предприемането на адекватни действия, реалистична концепция и т.н., ама какви са тези мерки, какво предлагаме. Миналата година или на предния отчет НКЖИ не приеха критичните бележки. Казаха, че нещата са много по-розови. Да, бяха по-розови ама аз не виждам разликата сега, драматичната разлика във финансите – не я виждам. Все още казваме добре догодина ще видим. Дано догодина стане. Миналата година казвахме догодина, тази година казваме догодина и още един път като кажем догодина и програмният период ще е заминал. Там се каза, че проблем е забавянето от тръжни процедури, но се каза, че една година е забавянето от тръжни процедури, а пет години са минали от началото на периода. Значи една от пет, а другите четири какво направихме? Това са нещата, които ме притесняват. Малко, като цяло, впечатлението, което остава, е това, което е типично за нас в България. Първо казваме трябва много пари, за да свършим голяма работа и като се появят многото пари, ние нямаме проекти и не можем да свършим работата, не сме готови да ги усвоим. Още веднъж се връщам на това – иска ми се да има и някакви мерки, някакви мероприятия, които се предлагат някакви стъпки, които се предлагат освен констатацията за изпълнението, която не се е променила драматично, пак казвам, спрямо миналата година, направих сравнение между двата отчета. Благодаря Ви!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Да, благодаря Ви г-н Веселинов! Абсолютно сте прав, но не изцяло. Всъщност абсолютно и не изцяло си противоречат, разбира се. В никакъв случай няма да се чака и догодина и така да минат годините, да не се предприемат мерки. Аз казах и г-н Сесилио каза, че следващата година и то в първата половина на следващата година, задължително трябва да се приемат мерки, дори и болезнени такива. При всички положения, ще се извърши промяна на програмата, в която вероятно ще бъдат включени предложения за фазиране на проекти или промяна, замяна на проекти, изключване на дейност, намаляване обхвата на някои проекти. Ако визираме Приоритетна ос 1, железопътните проекти наистина към момента изглеждат в най-рисково и драматично състояние, но всеобщото ни разбиране и виждане е, че наистина трябва да изчакаме да приключат тръжните процедури. Ще чуем по-късно, в момента шест или седем процедури на всички тези основни договори от двата големи проекта трябва да се случат, за да се види наистина какви мерки да бъдат предприети. Защото, каквито и други проекти да бъдат включени или да мислим на този

етап, към момента - най-готовите проекти са тези, които са в тръжна процедура - тези на „Елин Пелин-Костенец“, трите лота, тяговите подстанции, системите за сигнализация и „Оризово-Михайлово“ на „Пловдив-Бургас“. Независимо, че са големи договори, независимо че има риск отново да бъдат обжалвани и то на етап предложение за избор на изпълнител, но въпреки всичко, те са най-готовите и трябва наистина да се изчакат, ако и това е разбирането на Комисията. Ние сме го обсъждали това. Затова и не виждате никакви конкретни мерки, аз само ги загатнах, вероятно ще чуем, но ние мислим и за вариант „Б“ така да се каже с други допълващи проекти, в случай че наистина, след средата на 2019 г., забуксува някой от тези проекти. Но не е моментът сега, не е така лесно да кажем „Отказваме се от този проект, влиза някакъв друг“ – знаете подготовка, тръжна процедура, всичко е много дълго. Така че, няма да се изчаква. Това мога да Ви кажа. Иначе сте прав – да, бавно се случват нещата. Аз и самата казах, че нарочно направих сравнение с процентите спрямо предишния Комитет за това време, което е минало. За 6 месеца наистина малко неща се случват като цифри, но всъщност стои много работа зад тях. Да се надяваме наистина, че на следващото заседание ще можем да Ви представим мерки, както винаги - ние представяме мерките, гласуваме ги, обсъждаме ги преди това, особено такива, които се включват или касаят промяна на програмата. Такива ще бъдат вероятно догодина - с промяна на програмата. Винаги първо са обсъждани и приемани на заседание на Комитета за наблюдение. Така че, няма да нарушим този процес и този път, но за съжаление до този момент още не сме достигнали. Не знам, НКЖИ може би нямат търпение да направят коментар. Имаме само една точка, ако няма други коментари и предлагам наистина след нея да чуем НКЖИ и ако има по-конкретни въпроси към тях, да ги обсъдим след представянето на информация от тяхна страна.

ОДОБРЕНИЕ НА ИНДИКАТИВНАТА ГОДИШНА РАБОТНА ПРОГРАМА НА ОПТТИ ЗА 2019 Г.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Има една точка съвсем малка преди паузата, която е за представяне на Индикативната годишна програма. Аз набързо ще я представя, защото програмата всъщност я няма на български. Индикативната годишна програма за 2019 г. – имате я всички пред вас, беше изпратена преди това. Индикативна програма на ОПТТИ знаете, че се отличава от другите програми, поради характера на проектите, които влизат в нея и на бенефициентите, които участват. Наличният бюджет се обявява още в началото на програмата, не като при други програми – година за година, обяви за набиране на

проектни предложения и т.н. Така че, наличният бюджет беше обявен още в началото - 2015 г. Към момента, Програмата така е подготвена, че е обявен само свободният ресурс към 30.09.2018 г. по отделните приоритетни оси. Съвсем накратко аз ще мина по приоритетните оси. Всъщност аз и в презентацията акцентирах какъв е свободният бюджет и какво очакваме като апликационни форми да се получи по отделните оси. Кое е важното: ако някой от бенефициентите до сега не е разбрал - формуляри за кандидатстване могат да се подават по програмата до края на 2020 г. Но мисля, че ние няма да стигнем до тази ситуация. Амбицията ни беше в края на 2018 г., а сега е краят на 2019 г., да приключим дори и с одобрението на апликационните форми, за да има време да се изпълняват тези проекти и също да знаем как е разпределен ресурсът между отделните приоритетни оси.

По **Приоритетна ос 1** аз Ви казах, че има съвсем малко свободен ресурс, който е 34,5 млн. лева. Тук цифрите са в лева, за разлика от презентацията, защото така се прави Индикативната програма. Всъщност за Индикативната годишна работна програма получихме коментар само от НКЖИ за разлика от друг път, дори и Министерството на финансите не ни даде никакви коментари и забележки, дори и по материалите за Комитета – или са много изчерпателни, или нямаме време в края на годината да четем. Така или иначе, НКЖИ декларира, че по Приоритетна ос 1 повече няма да подава апликационни форми за техническа помощ, защото този ресурс беше предназначен за техническа помощ и предлага да бъдат използвани в полза на двата железопътни проекта, независимо, ще видим кой от двата „Елин Пелин-Костенец“ или „Пловдив-Бургас“, понеже и двата имат недостиг на допустими разходи. Разбира се, този ресурс е съвсем малък, но ще бъде при всички положения в полза и си остава в оста, с което 100% ще бъде договорен финансовият ресурс по приоритетната ос.

Приоритетна ос 2 – към момента има наличен ресурс от 460 млн. лева. Остава само проектът за Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“. Знаете, че наличният ресурс е крайно недостатъчен на фона на индикативната стойност, която е посочена във все още проекта на апликационната форма от 650 млн. евро.

Приоритетна ос 3 – недоговореният ресурс е 28,2 млн. лева. Също казах в началото, че до края на месец януари очакваме да бъдат договорени и останалите три железопътни гари, с което се надявам 100% да бъде договорен ресурсът. Ако остане някакъв резерв, вероятно ще отиде в полза на метрото, защото има недостиг. Той ще бъде вероятно малък, но към момента по индикативни стойности би следвало да се договори за

железопътни гари. Но, ако остане някакъв малък ресурс, ще отиде да допълни недостига към допустими средства по Етап 1 или Етап 2 от метрото.

Приоритетна ос 4 – най-подробно Ви разказах за отделните области на интервенция, свободните средства от трите области. По две имаме свободен ресурс, това е по морските пристанища - 13,9 млн. лева и за интелигентни транспортни системи – близо 76 млн. лева. Очакваме много апликационни форми. Може би умишлено пропуснах в презентацията причината тази приоритетна ос да не върви много добре - бавният процес на подготовка и най-вече на координация, на съгласуване, на одобрение на тези апликационни форми, работата на бенефициентите с Управляващия орган. Понякога работата по една апликационна форма изисква повече от година. Просто ние забравяме вече какво одобряваме, връщат се непрекъснато, непълни, нефокусирани апликационни форми. Говорим за административен капацитет, но като че ли в тези проекти по четвърта ос, тотално го загубваме.

Индикативната годишна работна програма за 2019 г. беше одобрена на заседание на СКУСЕС на 12 ноември т.г. Публикува се на портала www.eufunds.bg като национален документ и всеки може да се запознае. Също така, което беше изискано от ЦКЗ към Министерски съвет, за да бъде по-прегледна и по-ясна програмата, защото наистина така не може много да се разбере за какво става въпрос, защото е пригодена към формата на другите оперативни програми, е прикачена една таблица, в която са посочени големите проекти и планираната дата за нотификация, т.е. на подаване на апликационните форми. Остава само апликационната форма за Лот 3.2 на Автомагистрала „Струма“, всички други са подадени. Също така планирано начало на изпълнение на проекта и очаквано завършване.

Както споменах, от НКЖИ постъпиха коментари – единият го казах вече за какво се отнася, а вторият беше по отношение на Приоритетна ос 3. Искането беше да се включат още две категории за предпроектни проучвания и технически помощи. То всъщност имаше само една категория за изпълнение на инвестиционни проекти – приема се вашето предложение, включено е в Индикативната програма. И третият Ви коментар беше по отношение на датата на приключване, то е по тримесечие – тримесечието за приключване на проекта „Пловдив-Бургас“. Вие настоявахте, че ще завърши 2022 г., последно тримесечие, но на техническата среща, експертите докладваха първо тримесечие на 2023 г. Така че, не сме съгласни с този коментар. Независимо, че нямаме получени писмени коментари. Ако сега някой има някакъв коментар, предложение,

можем да го обсъдим и да приключим с документа. Да, преди да гласуваме приемането, защото формално подлежи на приемане от Комитета. Страхил, имате думата.

Г-Н СТРАХИЛ ХРИСТОВ (ЕК):

Да, благодаря! Това е технически детайл, но може би е важно. В Програмата, таблицата, първата точка има една сума 3 млн. лева и втората точка – 31 млн. лева за техническа помощ. Тези 3 млн. така, както е формулирано сега, изглежда, че все едно са за строителство, защото така е определено в таблицата. Пък, ако не се лъжа, сега споменахте че тези 34,5 млн. по Приоритетна ос 1, ще се прехвърлят от техническа помощ към проектите, но тук е формулирано, че 31 млн. ще са в техническа помощ, а 3 млн. изглежда, че за строителство.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Значи 3 млн. е недоговорено от инвестиционни проекти, аз пропуснах да кажа общата сума, а 31 млн. е от техническа помощ, така че общата сума е 34 млн. Не знам точно как е станало с договарянето тези 3 млн., защо висят наистина, но трябва да го уточним, но 31 млн. е техническа помощ. Трите милиона при всички положения пак си остават в оста, пак ще бъдат за двата проекта, но самите договори за безвъзмездна помощ са подписани с по-малък бюджет с 3 млн. Когато коригираме с прехвърляне на техническата помощ към един от двата проекта ще прехвърлим и тези 3 млн., които по някакъв начин са останали недоговорени. Но мисля, че не е техническа грешка.

Колеги, други коментари, забележки, предложения? Добре дошла на г-жа Катерина Йорданова! Радвам се, че и тя успя да се присъедини въпреки многото ангажименти. Мисля, че няма други коментари.

Г-Н НИКОЛАЙ ДЕЧЕВ (МТИТС):

Здравейте! Колегите от отдел „Програмиране“ уточняват, че това е редуцирана сума от договорите за безвъзмездна помощ, от финансовите корекции и е резултирала в тези 3 млн., т.е. тя сега ще се предоговори и отново ще се предостави.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА (МТИТС):

Точно така. Защото едновременно нали правим и промени в договорите, за да ги равняваме и да отразяваме и финансовите корекции, вероятно наистина от там се е получило и вероятно и тепърва ще се получава. Така или иначе, допустимите разходи са много повече, колкото и финансови корекции да правим, има поле за тях така да се каже. Предлагам, ако няма наистина повече коментари, да гласуваме всъщност приемането на Индикативната годишна работна програма за 2019 г. Някой против? Въздържал се?

Няма! Колегите ми казаха, че имаме кворум за гласуване на заседанието, така че благодаря Ви! Може да считаме, че е приета Програмата. Николай също ми подсказа, че Комисията иска да им изпратим Таблица № 27. Всъщност ние я направихме по искане на г-н Сесилио на едно от заседанията, за да следим по-ясно какво се случва с големите проекти.

Благодаря Ви! Сега следва пауза, след което ще продължим с НКЖИ.

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

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ (НКЖИ):

Добър ден на всички. Чухме много добри и донякъде критични слова в посока на ДП НКЖИ. Надявам се след презентацията голяма част от нещата, които чухме в малко по-негативна посока да бъдат по-добре разбрани. Инвестиционните проекти на ДП НКЖИ в периода 2014-2020 г. по оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, като изпълнени проекти имаме изградени 4 броя надлези в участъка „Септември-Пловдив“, тягови подстанции Карнобат, Ямбол и Бургас. Обектите, които са в изпълнение, „Оризovo-Михайлово“, „Скутаре-Оризovo“ и фаза 2 за сигнализация на проект „Пловдив-Бургас“. Най-интересният проект, който предстои е „Елин Пелин-Костенец“, изключително тежък проект. Има закъснение, което се е натрупало във връзка с подадените жалби, като се надяваме след отваряне на тръжните процедури, цените и технологиите на работа на строителите, ще покажат дали действително ние можем да влезем в рамките на срока на допустимост на разходите. Други проекти, които предстоят в ДП НКЖИ, това е „София-Перник-Радомир“, „Радомир-Гюешево“ /направление Македонска граница/ и не на последно място, приоритетен за нас проект, това е проектът „Волюяк-Драгоман“ /направление Сръбска граница/. В участъка „Русе-Каспичан“ предвиждаме и проект за осигурителна инсталация, където се предвижда подмяна на 8 гарови централизации с маршрутно-компютърна централизация, очаквам че в този период ще успеем да се справим.

На следващия слайд виждаме статуса на формулярите за кандидатстване, от подадени 13 имаме одобрени 12, имаме и един оттеглен. По приоритетни оси: пет по ос 1, по ос 3 – един, по ос 4 – един и по приоритетна ос 5 - 5, така че тука имаме добра успеваемост, поне в тази част. По отношение на финансовото изпълнение на проектите по приоритетна

ос 1 виждаме, че имаме забавяне. Всичко е свързано със стартиране на самите строителни обекти, а консумацията на финансовите средства знаете, че става при реално строителство, така че ситуацията към 2018 година показва, че сме доста под планираните средства за 2018 г.

Относно проекти по приоритетна ос 1, които са завършени, това е проектът за модернизацията на 4 броя надлези в участъка „Септември-Пловдив“. Изградени са надлезите на гара Тодор Каблешков, гара Стамболийски, Триводици и спирка Ковачево. Възстановени са и са модернизирани тяговите подстанции Бургас, Карнобат, Ямбол, както и е приключила рехабилитацията на участъка „Стралджа-Церковски“. От проектите по приоритетна ос 1 в процес на изпълнение, това е проектът за модернизация на железопътната линия „Елин Пелин-Костенец“, където реално очакваме след изпълнението на този проект значително намаляване на времепътуването в участъка от София до Пловдив, намаляване на броя на инцидентите. Както виждате те са доста сериозни с влаковете — 28 %. При изграждането на железопътни съоръжения и пресичане на 2 нива, говорим до свеждане до 0 % риск от инциденти с леки автомобили. Не на последно място искам да кажа, че доста сериозно работим и по осигуряване достъпа за лица с намалена подвижност, с изграждане на 2 гари и 3 спирки и очаквания ефект за околната среда - намаляване на вредните емисии с около 228 хиляди тона в годишен размер, поради привличане на трафик към железопътната инфраструктура.

Проекти в процес на изпълнение:

„Елин Пелин-Костенец“ с индикативна стойност 1 млрд. 84 млн. Всичките обществени поръчки по този проект са обявени – за строителство, надзор и оценка на оперативна съвместимост, като реално сключването на договорите е забавено с 15 месеца, поради значителния брой жалби по време на тръжната процедура. Но всичките жалби, които бяха срещу ДП НКЖИ са отсъдени в наша полза от съда, но все пак те доведоха до това закъснение. Другият основен проблем, който виждаме там е обжалванията на ПУП (подробните устройствени планове). Част от тях ги преодоляхме, остават още 2 критични точки по ПУП, надяваме се че и с тях ще се справим.

Предстоящо сключване на договори е предвидено за месец януари 2019 г., през декември 2018 г. ще отворим ценовите оферти на трите лота. Договорът за надзора за съжаление трябва да кажа, че преди малко ми изпратиха, че имаме жалба срещу решението на ДП НКЖИ за избор на изпълнител за надзора. Така че датата, която е фиксирана към вчерашния ден за презентацията вече е изместена. Сключване на договори за тягови подстанции Казичене и Ихтиман – утрешният ден ще се отварят ценовите оферти на

тяговите подстанции. Надявам се в срокът, който сме обявили (в рамките на декември месец), да бъде сключен договорът за изграждане на тяговите подстанции. Отчуждителните процедури се очаква да приключат до месец април 2019 г. и през 2019 година да бъде издадено разрешение за строеж.

Рехабилитация на железопътната линия „Пловдив-Бургас“. Тук също на първо място е безопасността и намаляване на времепътуването, както виждате на часовника, който е показан на презентацията, намаляване времепътуването по цялата отсечка, реално с около 50 минути. Намаляване на инцидентите, които в този участък са действително много с изграждане на 30 съоръжения за пресичане на 2 нива, от които 28 са надлези, една пасарелка и един подлез. Също ефект ще бъде и намаляването на вредни емисии и осигуряване достъп на трудно подвижни лица до железопътната инфраструктура.

Беше показан клип от изпълнените строително-монтажни работи в участъка Стралджа-Церковски.

Рехабилитация на железопътната линия „Пловдив-Бургас“ индикативна стойност на проекта 675 млн. Участъкът „Скуtare-Оризovo“ в момента е в процес на изпълнение, онзи ден бяхме и на проверка заедно с министъра. Реално физическият напредък към четвъртък беше 86 %. Участъкът „Оризovo-Михайлово“ има одобрен ПУП от МРРБ, стартирани са оценки на имотите, днес се подават оферти за този участък, утре отваряме офертите. Имаме решение, поне с това можем да се похвалим, на Европейската комисия за одобряване формуляра за кандидатстване, оценка на съответствие с националните правила за безопасност е направена към 05.07.2018 година и оценка по прилагана процедура за управление на риска към 26.06.2018 година.

Предстоящи дейности – сключване на договор по проектиране и изграждане на сигнализации и телекомуникации в участъка „Пловдив-Бургас“, модернизация на железопътния участък „Оризovo-Михайлово“ и развитие на гарите Зимница и Стралджа, които са последни в този участък

По приоритетна ос 3 – реконструкция на гарови комплекси Искър, Подуяне и Казичене на територията на София. Приключило е проектирането за тях, процедурата е стартирана за избор на изпълнител, очаквано приключване на процедурата в рамките на тази календарна година.

Другите гарови комплекси по приоритетна ос 1 са Стара Загора, Нова Загора и Карнобат. Индикативна стойност на гара Стара Загора – 14 млн. и 800 хил. Строителството очакваме да стартира през месец юни 2019 година. Гара Нова Загора е на стойност 4 млн. и 800 хил. Очаквано строителство, стартиране на строителството през 2019 година. При

тази гара се оказа, че старата конструкция при направеното обследване конструктивно не издържа при новите изисквания. Поради тази причина се наложи препроектиране и нов проект на нова железопътна гара. На следващия слайд ще видите вече при проектните разработки каква е визията на съответните гари. Първата е гара Стара Загора. Заедно с министъра онзи ден бяхме на едно обществено обсъждане в Стара Загора, където доста добре се прие проектът на гарата от обществеността, единствената забележка беше, че нямаме цвят на „Берое“, тоест нямаме зелен цвят на гарата. Ами на това не можахме да отговорим, дали може да я боядисаме в зелено.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Нали архитектът каза, че зеленото е забранено за сгради. Така мислят архитектите, не знам защо. Зеленият цвят е забранен.

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ:

Обществеността мисли друго.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Така чух за първи път.

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ:

Какво постигаме с тези проекти, конструктивно укрепване на сградите, енергийна ефективност и осигуряване на достъп за трудноподвижни лица, като по наша информация в този гаров комплекс ежегодно преминават над 10 хиляди лица в неравностойно положение. Гара „Нова Загора“ както казах архитектурно обновяване, подобряване и развитие на организацията и обслужването в абсолютно всички гарови комплекси. Гара „Искър“, гара „Казичене“ и гара „Подуяне“, която е паметник на културата.

Така, приоритетна ос 4 – Модернизация на осигурителни системи по направлението „Русе-Каспичан“. Модернизация на 8 гари в този участък на стойност 28 млн. лева. Формулярът за кандидатстване в момента е в процес на актуализация, техническите спецификации също са в процес на актуализации. Подготвяне на тръжна процедура, като е направена вече актуализация на гаровите коловози от страна на ДП НКЖИ, финализират се проектите, финансирани със средства от държавния бюджет, но изпълнението на сигнализацията ще бъде финансирано по приоритетна ос 4.

Техническа помощ за подготовка на проекти за реализация през следващия програмен период:

- Техническа помощ за подготовка на проекти модернизация на железопътната линия София-граница република Сърбия. Технически проект, ПУП и ОВОС, стойност на проекта 1,9 милиона.
- Технически проект за модернизация „София-Перник-Радомир-Гюешево-граница“ република Македония. Технически проект, ПУП и ОВОС – 26 милиона.
- Предварителни проучвания север-юг, стойност 2,5 милиона и техническа помощ за планиране, програмиране и подготовка на проекти за следващия програмен период 2,6 милиона.

Основни проблеми, които виждаме, както преди малко казах е системното обжалване на обществените поръчки без значение дали е строителство или надзор. Невъзможност поради тази причина да планираме срокове за приключване и на съдебните процедури, защото понякога съдебните процедури се влачат с няколко месеца и ние реално не можем да дадем реални графици за по нататъшни действия. Мерки, които предприехме, а и благодаря и на управляващия орган, че съдейства – предложение за промяна в закона за обществените поръчки, който след решение даде опция спирането на процедурата да бъде след образуване на жалба в КЗК или ВАС. Но според мен наистина имаме какво да желаем за промяна в законодателството, за да можем да спестим от гледна точка в последствие, не говоря вече за жалбите, да спестим време при одобряване на ПУП-овете и получаването на разрешение за строеж. За НКЖИ да се приеме, че одобреният ПУП дава право да кандидатстваме за разрешение за строеж. Това е една от мерките, която би скъсила времето за получаване разрешение за строеж и стартиране на самите строителни процеси.

Основни предизвикателства, които са при реализацията на тези проекти, е генералното закъснение и мерки, които можем да предприемем за намаляване на времето и рисковете при изпълнението на тези проекти – повишаване интензитета на работа на оценителните комисии, което ДП НКЖИ го направи, включително комисията работи събота и неделя, за да можем да наваксаме във времето и да влезем в сроковете, които бяхме поели като ангажимент. Не на последно място нас също ни интересува да бъдат сключени договори и да стартира строителството. По тази причина сме наемали включително и външни експерти за оценка на тежките съоръжения, визирам тунелите и дупките, които трябва да се изградят по планинските участъци. Както казах, иницирана е законодателна промяна. В мое лице беше внесено предложение в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията – по въпроса по придобиването на имотите да представлявам Министерството на транспорта, информационните технологии и

съобщенията, за да не се налага комуникацията да върви през министерството, което е един дълъг срок. Съгласувателните процедури предполагат предварителни срещи с външните институции, но в крайна сметка реално не може да спестим жалбите, които са на фаза одобрен ПУП и последствие на фаза оценка. Както казах, да се направи предложение за законодателни промени в ЗУТ и не на последно място, това което го предлагаме е получаване на разрешение за строеж след одобрен и приет ПУП.

Корективни мерки за намаляване на риска от неусвояване на средствата по приоритетна ос е модернизацията на железопътната линия „София-Калотина“ - границата с република Сърбия. Беше създадена работна група в ДП НКЖИ с моя заповед, която да оцени алтернативните проекти и действително се оказва, че след направения анализ реално този обект се показва като най-готов за резервен вариант. Значи там имаме технически проект. ПУП-ът в момента е в МРРБ, където очакваме одобрение, оценките вече се процедират от изпълнителя, така че мога да кажа че този проект е почти готов за стартиране на тръжна процедура при необходимост. Имаме 2 участъка, от които единият е Волуяк до Петърч, който е изцяло равнинен и лесно изпълним. И Петърч-Драгоман, който около 40 % е в равнинен терен и 60 % в планински, но реално е възможен за изпълнение в рамките на допустимост на разходите.

Цели за развитие на железопътната инфраструктура за периода 2021-2027:

На първо място екологията, не на второ място е безопасността, ефективност от внедряване на интелигентни транспортни системи, като СУВР, СКАДА, ERTMS, ETCS и устойчивост, постигане на конкуренция на железопътния транспорт спрямо останалите видове транспорт. Показвам на тази карта последователността на стратегията на ДП НКЖИ за изграждане на железопътните проекти. В жълто виждате изградените проекти през 2007-2013 г., в синьо – 2014-2020 г. и планираните проекти за изпълнение през периода 2021-2027 г. Тук обръщам внимание, че е включен Видин-Медковец с идеята да продължим към направление Мездра. Най-напредналият проект „Волуяк-Драгоман“, който казахме, че има готовност при необходимост да влезе като заместващ проект и проекта „Перник-Радомир-Гюешево“ с тунел на „Деве баир“ и връзка с република Македония. Не на последно място е участъкът от Карнобат до гара „Синдел“, където предвиждаме изграждане на нова естакада в участъка между гарите „Лозарево“ и „Подвис“ и приключване на тунела на Лозарево, който е с дължина 2 700 метра удвояване на линията в 4 междугария. Изграждане на нови централизации и преминаване на диспечерско управление.

Благодаря за вниманието! На разположение съм за въпроси.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодари на г-н Папукчийски! Аз искам да изкажа своето възхищение от атрактивната презентация с нова визия в сравнение с предишните. Също и за информацията, представена по различен начин. На предишния комитет, обявихме като най-подготвен и евентуално като заместващ допълнителен проект „Русе-Каспичан“ или поне така си спомням, че го споменахме, може да ме лъже паметта или в техническите срещи, но така или иначе този „Русе-Каспичан“ също е приоритетен проект, с национален характер. Сега намеренията Ви, доколкото чух, са да се подаде „Русе-Каспичан“ по 4-та приоритетна ос, само сигнализация, нали така? Стойността, която се цитира – 18 милиона ли беше или 28, само за сигнализацията ли се отнася или това е целият проект?

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ:

Изцяло само сигнализация и както казах, затова беше назначена работна група от моя страна, която направи анализ на готовността на всички проекти. През този период се видя, че проектът „Волюяк-Драгоман“ излиза по-напред. В крайна сметка този проект е важен, защото завършва връзката Сръбска-Турска граница, така че затова дадохме приоритет на него.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Добре, разбирам. Тоест, също е подготвен и по Механизма за свързване на Европа, така че веднъж е кандидатствал и сигурно има подготовка. Искам да обърна внимание на комитета за наблюдение, че този проект, който сега излиза като приоритетен „София-границата с република Сърбия“, не е включен в екологичната оценка на програмата. Мисля, че това го споделихме, което би създавало проблеми от гледна точка ако влезе евентуално този проект за финансиране по програмата. Трябва да се мине през нова екологична оценка на програмата, което е доста дълъг и неприятен процес, но разбира се, ако се наложи и това ще направим със съдействието на МОСВ, да търсим някакви по олекотени начини, но не за сметка на екологичната оценка. Имате думата за въпроси, коментари. Господин Станев, заповядайте.

Г-Н ВЪЛКО СТАНЕВ:

Вълко Станев, Български хелзинкски комитет. Аз имам един въпрос по приоритетна ос 3 или модернизацията на гара „Казичене“. На нейна територия се намира един паметник на културата, известен като „Царската гара“. Какво ще се случи с него, ще остане ли в същия си вид, ще бъде ли премахнат или ще бъде възстановен? Благодаря Ви.

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ:

И аз благодаря за въпроса! В крайна сметка мога да кажа, че този паметник на културата не е собственост на ДП НКЖИ, той е изцяло общинска собственост и ние не предвиждаме никакви мерки по неговата рехабилитация. Това мога да отговоря по този въпрос.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Един коментар по смекчаващите мерки. Споменах в моята презентация, че особено тази година НКЖИ изключително се активизира не само в тръжните процедури, в момента са в много тръжни процедури. НКЖИ се активизира и в подготовката и в мерките, като извънредната работа, мониторинг на всички най-високи нива, което се надяваме да даде резултат в близките месеци. Коментар от Ваша страна или въпроси? Господин Сесилио, заповядайте.

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО [превод]:

Благодаря и благодаря за презентацията, която ни беше предоставена! Първо бих искал да започна с една бележка, виждаме все повече и повече презентации за Вашите намерения за съфинансиране по време на следващия програмен период на специфични проекти. Оставам с впечатлението, че започваме в грешна посока, защото започваме на микро ниво. Разбира се мога да кажа, че не правя никакви коментари и че мълчанието на комисията не означава нищо, нито съгласие, нито несъгласие. Има обаче някои елементи, които са важни пред ЕК, когато започне да прави избор за следващия програмен период и ние възнамеряваме да започнем тези дискусии рано следващата година, по времето на първото тримесечие на годината. Ще питаме всички държави членки, включително и България, каква е истинската стратегия за транспортното развитие за следващите години. Искаме да разберем какво е Вашето развитие в транспорта, Вашата стратегия и от там да видим проекти, които ще бъдат финансирани. Не чух нищо по въпроса за стратегията за развитие на транспорта. Разбира се, на следващо място трябва да вземем предвид в дискусиите, че съществуват редица европейски цели по отношение на транснационалните мрежи както при железопътната, така и при пътната инфраструктура, чието изграждане желаем да завършим. Съществуват няколко налични инструменти за държавите членки, които да ги подкрепят при реализирането на тези инвестиции и Кохезионната политика е само един от тези инструменти. Част от Кохезионната политика ще бъде прехвърлена в съответствие с предложението ни към Механизъм за свързване на Европа (МСЕ), като една част ще бъде временно заделена и след това открита на конкурентен принцип в ЕС. Имаме и други инструменти за подкрепа на държавите членки в техните инвестиции, а именно механизма InvestEU (програма на ЕС)

или да го наречем наследника на Плана „Юнкер“. Това е само като изброяване на някои от тях. От едната страна са европейските цели, а от друга разбира се – националните цели и приоритети, които ще разглеждаме много внимателно. Ще гледаме 2-3 критерия. Първият е приносът на проекта към икономическото развитие, конкурентоспособност и растеж на българската икономика. Защото кохезионната политика е насочена основно към сближаването. И това ще гледаме от ЕК, кои са проектите, които допринасят към конкурентоспособност и растеж на българската икономика. Другият аспект е социалното и регионално неравенство в страната, въпреки, че големите бенефициенти на кохезионната политика се разрастват. Това показва, неизпълнение на една от целите – да се намали неравенството на ниво ЕС, но и в самата страна. И ако страната пристъпва към изравняване с ЕС, то тя вътрешно увеличава неравенството по региони. И за това ЕК ще гледа и този аспект при избора на проекти.

Още едно опровержение, виждаме, че инвестициите остават горе-долу в една и съща сфера и зона и коридор по отношение на железопътния сектор. Естествено има го и трансграничния аспект. Завършването на международните коридори е важно, но трябва да разглеждаме и какви ползи самата България и нейните граждани могат да получат от нашите инвестиции. За да се оптимизира конкурентоспособността на икономиката, имайки предвид това, вие трябва да се подготвите скоро да отговаряте на някои от тези въпроси. По конкретно за това какво се случва, едно от подобренията които бяха показани в презентацията, нещо което приветствахме още, което беше обявено от българското правителство, а именно намеренията за изменение на ЗОП. Въвеждането на промени в процеса на обжалване - това е нещо, което е в ход от юни 2018 година. Дали виждате реални ползи от тази промяна, дали можете да дадете пример, че нещо е било ускорено или поне не е било забавено допълнително след въвеждането на тези промени в закона за обществените поръчки. Минали са 5 месеца, може би е имало някакви жалби, които са били заведени след 12 юни. Какво става и какво е въздействието от законодателните промени в такива случаи, върху такива обжалвания? Просто се интересувам какво е реалното въздействие на тези законодателни промени. След това видяхме представяне на алтернативен проект, ако не греша за „Елин Пелин – Костенец“. Беше посочен септември 2019 за подписване на договор за изпълнение и срок за изпълнение 42 месеца и то ако изпълнението започва от първия ден още след пописването. Възможността за маневриране не е кой знае колко голяма след това, но пък септември 2019 е след 9 месеца. Искам да разбера ако сте изчислили, че ако тогава бъде

подписан, то всичките процеси трябва да са на доста напреднало ниво, да имаме предпроектни проучвания, анализ за разходите и ползите, одобрен ОВОС.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Сесилио, извинявай. Кой проект имате в предвид?

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО [превод]:

Говорим за проекта, който беше посочен като алтернативен. Допускам, че всичко това съществува. Тоест всички тези предусловия, че може да бъде взето решение в началото на следващата година и че може да процедираме много бързо, но за да може да подпишем договора през септември 2019 година и отчетем времето, което е необходимо за вземане на решенията в тази държава, не знам дали не трябва решението за публикуване, за обнародване да бъде изпратено още утре и тогава пак ще ни трябват 9 месеца. Алтернативни проекти – да, но дали ще бъдат дискутирани, как ще бъдат дискутирани, на какво основание, каква готовност имаме в сегашния момент, в днешния ден? Защото като гледам колко време отнема всяка стъпка, всеки етап и как това се отразява върху новия проект и има ли риск да просрочим 2023 година, защото тогава вече това не представлява алтернатива.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря за този коментар! НКЖИ вероятно ще дадат някои отговори. Искам да отбележа, че промяната всъщност, която беше направена и приета в резултат, не само на нашето министерство и на други заинтересовани и управляващи органи в закона за обществените поръчки, за съжаление не се приеха всички предложения, които в голямата си част бяха разумни и можеха наистина да предотвратят и да намалят обжалванията на различни етапи. Но дори и това което се прие, което беше споменато, мисля че даде резултат и за в бъдеще ще дава. Така че мисля, че НКЖИ спокойно могат да дадат пример и в това отношение за проектите и веднага след въвеждане и влизане в сила, като че ли така имаше някакъв дисциплиниращ бих казала ефект върху участниците, да не обжалват без да имат както се казва материален интерес, защото трябва да докажат съгласно сега действащата промяна материален интерес, за да обжалват и другите промени. Давам думата на г-н Алексиев за коментар.

Г-Н ХРИСТО АЛЕКСИЕВ:

Относно промените в закона за обществените поръчки – да можеше и да бъде направено и повече, но и това, което беше направено, помогна до голяма степен. Според разпоредбите на предишния закон всеки имаше право да обжалва самото решение за откриване на тръжната процедура по всяко едно време, дори и един ден преди подаване

на оферти, тоест всяко едно заинтересовано лице. Изпадахме в такива ситуации, при които търг за 1 млрд. беше обжалван от фирми с 2 лева капитал, от фирми които се занимават с търговия с пчелни продукти, от фирми, които се занимават с ресторантьорство. Всеки имаше право да обжалва и поради различни причини постоянно имахме жалби. При всяка една жалба ние веднага трябваше да спрем тръжната процедура. Новите промени предвиждат, този, който обжалва да докаже материален и правен интерес и тогава неговата жалба ще бъде взета предвид, което наистина доведе до по-дисциплиниращ ефект. Това и доведе до много по-малко жалби, които за мен са напълно неоснователни. И това помогна, разбира се в крайна сметка, да стигнем до етап подаване на оферти и вече и разглеждане на оферти. Така че в това, пак казвам можеше и по-смело да се подходи, но все пак имаше ефект и той се вижда вече.

По отношение на алтернативния проект „София-Драгоман-Сръбска граница“ — това е проект с висока степен на готовност, не са само прединвестиционни проучвания. Ние имаме готов технически проект, готов подробен устройствен план. Изминати са всички екологични процедури и това което искам да кажа, и с г-н Папукчийски сме се разбрали, в момента се подготвя и тръжна документация за възлагане на участъка „Волюяк-Петърч“. Тоест ние сме готови във всеки един момент да стартираме тръжна процедура, дори сме обсъждали и закона ни позволява да стартираме тръжна процедура без да има към момента осигурено финансиране, за да може тя да върви, да бъде извървяна и да бъде подписан договор. Тоест предприехме всички мерки, за да можем да кажем, че този проект е една реална алтернатива на „Елин Пелин-Костенец“, ако се наложи да се намалява обхват или да се фазира. Също така имаме и още един проект, който има доста сериозна готовност и това е „София-Перник-Радомир“, той пак е по приоритетно направление. Имайте предвид, че ние, когато сме подбирали тези проекти, на първо място сме гледали те да следват логиката както на миналия програмен период, така и на този програмен период. Тоест довършване на едно определено направление. Проектът да бъде на основната ТЕН-Т мрежа (*Трансевропейската транспортна мрежа*), което също е много важно и разбира се да има добра проектна готовност, за да могат всички тези цели да бъдат изпълнени вкупом. Така че към този момент сме предприели всички мерки, за да може да считаме този проект като реална алтернатива. Това е проект с много висока готовност. Той беше подготвен с финансиране по настоящата оперативна програма, така че пак казвам, заявяваме, че можем да кажем, че това е наистина алтернативен проект. Но все пак предлагам да видим какъв ще бъде изходът от тръжните процедури, специално за „Елин Пелин-Костенец“, защото там от съществено значение е

технологията за изпълнение на критичните големи съоръжения. Дали тя ще бъде, защото ние сме дали свобода на участниците да предложат технология за изпълнение, дали тя ще бъде с ТВМ (*метод за пробиване на тунел с машина/ tunnel boring machine*) или по друг метод. От това много зависи и срокът за изграждане на тези критични съоръжения и в крайна сметка трябва да видим коя оферта ще бъде избрана. Каква ще бъде технологията, за да може по-реално да кажем наистина ще успеем ли да се справим с този проект или не. И затова казваме следващата година. Да се обсъди, когато имаме тази информация. За да може да вземем адекватно решение, трябва имаме и адекватна информация. Благодаря за вниманието, надявам се, че отговорих на въпросите Ви.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря! Г-н Алексиев Вие отговорихте и по-подробно и на г-н Веселинов, който искаше да види реално предприети мерки и дейности, а не само бъдещи обещания. Уверявам Ви, че всички мислим за това. Просто нещата не се случват толкова бързо, колкото искаме и адекватните и подходящите решения, трябва да са в резултат на наистина адекватна и актуална информация, с която разполагаме. Други въпроси, изказвания по презентацията на НКЖИ? Аз помолих всички бенефициенти да представят готовността по отношение на новите проекти. Всъщност Вие засегнахте това, но не разбрахме до кога ще бъде готова техническата помощ по двата проекта – техническа помощ с Македония и със Сърбия. Кога се предвижда окончателно да имаме технически проекти, да приключат техническите помощи?

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ:

Реално по техническата помощ в посока македонска граница възстановихме процедурата преди няколко месеца, тоест преди няколко дни. Беше пак във връзка с жалба. Срокът за техническата помощ е над година и половина. Реално можем в рамките на година и половина да кажем, че може да имаме технически проект.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря за този отговор, който отговаря и на коментара на г-н Сесилио, че не се работи, нямаме проекти и не се мисли за алтернативи а НКЖИ са се съсредоточили само в едно направление. Мисля че от последната карта, която беше представена с приоритетите и бъдещи проекти, със сигурност няма да се разчита само на грантовото финансиране, на оперативните програми и на Механизма за свързване на Европа. В частност виждаме, че са включени направленията „Видин-София“, от София до границата с Гърция – за подобряване. Сега стартира и техническата помощ за проучване на направлението север-юг при Велико Търново-Русе. Това направление се изследва с оглед изграждане

интермодален терминал при Русе и направленията в тази посока и в северна България. Така че, мисля че и тези проекти са в стратегията на НКЖИ. Те до голяма степен се подготвят, така че стига да има достатъчно финансови ресурси и както казахте и се възползваме от новите възможности, които се предоставят, освен грантовото финансиране и кохезионния фонд, мисля че може да се направи по-балансирана стратегия и политика за следващия програмен период. Имате ли коментари?

Г-Н КРАСИМИР ПАПУКЧИЙСКИ:

Точно това щях да кажа, че на картата ясно се вижда последователността на стратегията на ДП НКЖИ за проектите, но тук коментираме само проектите по оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Не на последно място трябва да кажа, че ние имаме финансирани проекти и по Механизма за свързване на Европа. Намеренията ни са специално за разширена TEN-T мрежа, да се възползваме и за обекти, които да се финансират по МСЕ. Това са възел Варна, възел Горна Оряховица, участъците по втора линия, от направление 5-та линия, така че имаме доста проекти, които са и по Механизма за свързване на Европа. Благодаря!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да, благодаря! Други коментари по проектите на НКЖИ. Ако нямате да минем към следващия бенефициент – Агенция „Пътна инфраструктура“, Ивета Колева, имаш думата.

ПРЕДСТАВЯНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ПРОЕКТИТЕ ПО ОПТТИ 2014 – 2020 Г. И ПРОЕКТА ЗА ОБХОДА НА ГАБРОВО ПО ОПТ 2007 – 2013 Г. В ПЪТНИЯ СЕКТОР С БЕНЕФИЦИЕНТ АГЕНЦИЯ „ПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА“

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Благодаря на госпожа Василева! Аз съм директор на дирекция „Изпълнение на проекти по Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ в Агенция „Пътна инфраструктура“. Ще ви представя напредъка на проектите, по които Агенцията е бенефициент. Ще започна с най-големия проект по оперативната програма Автомагистрала „Струма“ - Лот 3, който е разделен на няколко отсечки.

Автомагистрала „Струма“ - Лот 3.1 от Благоевград до Крупник е в процес на строителство като физическият напредък е около 35 % към момента. Беше изготвен технически проект и през август 2017 година започна строителството, като към момента се извършват работи основно в първи участък, там има участъци с положен биндер. Във

втория участък имаме разрешение за строеж само за 1,6 км. Предстой до края на годината да имаме разрешение за строеж и за още един км. Последните 2,7 км, които минават покрай град Симитли, източно от град Симитли, са свързани с Лот 3.2. Поради тази причина се наложи те да бъдат препроектирани и в момента изпълнителят е предал нов технически проект за разглеждане в Агенцията.

Към момента са разплатени 35 млн. лева или 18,3 % от всички сключени договори по проекта. Проблемите, които среща Агенцията в този участък, са на първо място археологически обект „Зелен дол“ 2, който е в участък едно, преди тунел „Железница“. На този археологически обект бяха открити важни археологически структури, които по предписание на специализирания съвет на Министерство на културата следва да бъдат преместени и консервирани, за което в Агенцията се получи протокол, който е със задължителен характер за изпълнение. Този протокол беше получен през октомври месец. Предстои Агенцията да възложи изместването и консервирането на тези археологически структури. Към момента това, което ще направим, е да ги запазим за зимния период и да ги покрием, за да не се разрушат, докато изпълним процедурата и възложим на някой да ги премести.

Другият проблем всъщност, за който споменах, са тези 2,7 км, които са връзката с Лот 3.2. Както казах, наложи се тяхната промяна, т.е. промяна на техническия проект и това означава, че там ще има необходимост от нови отчуждения.

Следващият участък, който също е част от Лот 3.1, е за тунел „Железница“. Той беше разделен на три подучастъка и съответно като тръжна процедура на три обособени позиции. За две от тях, както каза г-жа Василева, има сключени договори, по първа и по трета обособена позиция със съответно „Железница север“. Договорът е на стойност 30 млн., а срокът на изпълнение е 600 дни. Договорът беше сключен в края на септември тази година.

Обособена позиция 3 е с „ПСТ ГРУП“ ЕАД на стойност 18 млн. лева без ДДС, като срокът за изпълнение е 660 дни. Той беше сключен всъщност в края на септември, а другият беше сключен през октомври.

За обособена позиция две все още няма сключен договор. Има избран изпълнител, но е внесена жалба във ВАС срещу решението за класиране на участниците. Делото е насрочено за 10 декември тази година и ще очакваме решението на ВАС.

Агенция „Пътна инфраструктура“ през март месец обяви обществена поръчка за надзор на трите обособени позиции на тунел „Железница“. Получени бяха 13 оферти и към настоящия момент се извършва разглеждане и оценка на постъпилите оферти.

Автомагистрала „Струма“ Лот 3.3 от Кресна до Сандански е почти завършена. Физическото изпълнение към момента е над 93 %. Разплатени са 192 млн. лева за строителство, над 3 млн. лева за строителен надзор и над 4,5 млн. лева за археологически проучвания. Или 70 % финансово изпълнение от всички сключени договори. Както каза г-жа Василева, предстои откриване на обекта - на 15 декември тази година.

Ще Ви покажем един филм за АМ „Струма“ Лот 3.3 и за Лот 3.1.

[звукъв клип за автомагистрала „Струма“]:

„Лот 3.1. е част от проекта „Автомагистрала „Струма“. Той се съфинансира от Кохезионния фонд на ЕС и националния бюджет чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 година.

Възложител на проекта е Агенция „Пътна инфраструктура“, консултант - Дружество по закона за задълженията и договорите „Автомагистрала „Струма“ Лот 3.1“ и изпълнител Дружество по закон за задълженията и договорите „Автомагистрала „Струма“ 3.1“.

Проектът включва изпълнението на два участъка. Участък 1 е от км 359 до км 366 с дължина 7 км, а участък 2 - от км 370+400 до км 376 с дължина 5.6 км.

Общата сума на договора е на стойност 154 млн. 999 хил. 999 лв. и 92 ст. без ДДС. Срокът на изпълнение е 1 280 дни.

На 31 август 2017 година беше дадено началото на строителството на Лот 3.1 от Автомагистрала „Струма“.

Общата дължина на лота е 12.6 км и обхваща участъка от Благоевград до село Крупник. Автомагистралата е част от коридор „Ориент – Източно-средиземноморие, свързващ Видин с Кулата, а по нея преминава трафикът за Гърция. Направлението се използва като най-кратък маршрут между Западна, Централна Европа и Бяло море, а също и като връзка на Европа с Азия.

До момента по линейния календарен план са изпълнени следните дейности: участък едно, с изключение на терена обхванат от археологията, тук директно трасе е със завършени земни работи и положени пласт несортиран трошен камък 24 см пътна основа, като по-голямата част е направена с циментова стабилизация. Колектори, шахти, дренаж и откоси са оформени в подучастъка, изграден е селскостопански подлез, довършват се бетоновите окопи.

Подучастък от км 361+060 до 361+540 и от км 361+940 до 363+200 – тук земните и пътните работи са приключили до етап положен асфалт биндер.

Подучастъкът от км 363+400 до 363+740 – тук земните и пътните работи са приключили до етап положен пласт несортиран трошен камък 24 см.

В останалите подучастъци земните работи се изпълняват съответно зона Б и В. Пътни възли и етапни връзки.

Пътен възел Благоевград-юг е на етап земни работи и насип зона Б и В, преместване, реконструкция и изграждане на електропроводи. Завършени са реконструкциите на въздушните електропроводи Джерман и Осогово. Преместване и реконструкция на съществуващи напоителни полета. Приключили са реконструкциите на пресичащия и успоредния на трасето напоителни тръбопроводи. Големи съоръжения. Завършени са и два броя селскостопански подземи. Работи се по армунасианата стена. Реконструкцията на въздушен електропровод Пирин е завършена.

В процеса на работа по Лот 3.1 край село Крупник бяха открити няколко частично запазени сгради от Римската и Късно-античната епохи. Проучен е некропол от Османския период, общата хронология на структурите е от втората половина на I-ви век до края на VI-ти век след Христа.

Най-съществените архитектурни комплекси са Римска фамилна гробница-мавзолей, датираща от края на III-ти век, самото начало на IV-ти век след Христа. Римска и Късно-антична вила „Рустика“. Към вилата са построени още външни помещения, баня и два външни двора. Банята е изградена през втората половина на IV-ти век.

Култовата сграда – ранно християнска еднокорабна църква, датира се около средата до ¼ на IV век след Христа. Проектът се изпълнява по Приоритетна ос 2 развитие на пътната инфраструктура по основната и разширената Трансевропейска транспортна мрежа на Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014-2020 година“.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Ивета, приключихме или още продължава филмът?

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Има и един филм за 3.3, който трябва да стартира всеки момент. Само че има явно технически проблем.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

За 3.2 нямаме филм, нали?

ИВЕТА КОЛЕВА:

Все още не.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Добре. Николай каза, че най-гледаният в YouTube филм е за 3.2.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

На 3.2 ли?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да. Господин Сесилио се учуди какво става, но да, така е.

[звук на клип за АМ „Струма“]:

„Със средства от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ през 2016 година стартира изграждането на нови 24 км от Автомагистрала „Струма“.

Участъкът от Кресна до Сандански е част от проекта Автомагистрала „Струма“ Лот 3.1, Лот 3.3 и тунел „Железница“. Той се съфинансира от Кохезионния фонд на ЕС и националния бюджет чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 година.

Общата дължина на Лот 3.3 от автомагистрала „Струма“ е 23,6 км. В участъка между Кресна и Сандански са изградени два пътни възела - пътен възел Струмјани и пътен възел Сандански.

25 големи съоръжения, мостове над реките Струма, Злинска, Градешка, Потока, Речичка, Санданска Бистрица, Лешничка, надлез над ж.п. линията „София-Кулата“, 9 селскостопански подлези и надлези, както и 4 площадки за отдих.

За първи път в проект за строителството на автомагистрален участък е предвидено и изграждането на интелигентни транспортни системи. Те включват станции за броене и управление на трафика, видеонаблюдение за измерване на теглото на превозните средства и за метеорологично наблюдение. Новоизградената пътна инфраструктура ще повиши пътната безопасност и опазването на околната среда, ще допринесе за развитието на икономиката на региона, за повишаване мобилността на работната сила и на конкурентоспособността на икономиката.“

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Приключихме с филмите, да продължим нататък с Лот 3.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Капацитетът на бенефициентите по отношение на публичността доста се е подобрил, на високо ниво е.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Да, подобрил се е.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Г-жа Милошева каза, че се учим от Управляващия орган по отношение на публичността. Автомагистрала „Струма“ Лот 3.2 от Крупник до Кресна е в етап на подготовка, както знаете имаме решение по ОВОС, което беше издадено от компетентния орган МОСВ през 2017 година с допуснато предварително изпълнение, по което, след обжалване, ВАС се произнесе в полза на МОСВ и решението е окончателно и не подлежи на обжалване. АПИ обяви тръжни процедури за избор на изпълнител на проектирането и строителството през август тази година като те са за лявото платно. Магистралата е разделена на две платна – ляво и дясно. Дясното минава в дефилето по съществуващия път, а лявото е горе в планината. Тези процедури са за строителство на лявото платно и част от дясното, което е обходът на град Кресна.

За Лот 3.2.1 срокът за подаване на оферти е 6-ти декември тази година, като срокът беше удължен и за двата участъка, а за Лот 3.2.2 срокът за подаване на оферти е 17 декември. Г-н Сесилио искаше да знае за графика за изпълнение. По-нататъшния график за изпълнение на Лот 3.2 – предвижда се АПИ да сключи договори с изпълнителите през април 2019 година и се предвижда проектирането да трае около една година заедно със съгласувателните процедури, което значи че строителството реално ще започне през април 2020 година. Предвижда се и двата лота да завършат до края на 2023 година в рамките на периода на допустимост на разходите по оперативната програма.

Рехабилитацията и изпълнението на мерките по ОВОС на дясното платно ще бъдат изпълнени след завършване на лявото платно, за да може движението да се пренасочи по лявото платно и да се рехабилитира дясното.

Процедурите за избор на надзор – в момента се подготвя тръжната документация за избор на надзор, която се предвижда да бъде стартирана началото на другата година.

Формулярът за кандидатстване за финансиране на проекта е в процес на подготовка. През месец октомври беше представена първоначалната версия на формуляра за коментари и забележки от ДЖАСПЪРС. Бяха получени коментари, в момента се отстраняват и очакваме след представянето на ДЖАСПЪРС и издаване на становище за завършеност да представим формуляра в управляващия орган в края на януари 2019, а за одобрение от Европейската комисия – края на февруари 2019 година.

Както знаете по проекта има голям финансов недостиг. От Агенция „Пътна инфраструктура“ беше подготвен проект на решение на Министерски съвет за

финансирането на недостига, който беше представен в МРРБ и от там - в Министерство на финансите, очаква се тяхното решение по становище по предложението.

С две думи за проекта „София-Калотина“, Лот 1 за Западна дъга на Софийски околовръстен път. Там обектът е в експлоатация от септември 2016 година. Остава една единствена инженерна мрежа, реконструкцията на един водопровод, заради който не е завършен проектът поради неприключила отчуждителна процедура, одобрение на ПУП и т.н. Надяваме се другата година да финализираме този проблем най-накрая и да завършим проекта. Както виждате договорът за строителство е 102 млн. приблизително лева с ДДС, от които са разплатени 98 млн. лв.

Проекти финансирани по Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите“ – Агенция „Пътна инфраструктура“ има сключен договор за безвъзмездна финансова помощ на стойност 8,8 млн. лв. по тази ос за разработване и внедряване на интелигентна транспортна система в обхвата на автомагистрала „Тракия“.

По този проект има одобрено техническо задание от държавна агенция „Електронно управление“. Процедурата за избор на изпълнител беше обжалвана, след това спряна, сега отново е удължен срокът за получаване на оферти, той е до 17 декември 2018 година. Предстои стартирането и на тръжна процедура за избор на консултант.

Агенция „Пътна инфраструктура“ е подала проектно предложение чрез ИСУН и за проект „Интегрирана корпоративна Гео-пространствена информационна система за нуждите на планирането и управлението на транспортната инфраструктура на АПИ“.

Проектът беше подаден май месец тази година, бяха получени забележки от Управляващия орган, които в момента се отстраняват. Стойността на проекта, това което е подадено е 9,5 млн. лв.

Двата проекта са за подготовка – по приоритетна ос 5 и по приоритетна ос 2. Единият е за подготовка на проект „Видин – Монтана - Враца“ на стойност 2,7 млн. лв. и е в изпълнение. Като за участъци „Видин - Димово“, „Димово – Бела – Ружинци“ и „Ружинци – Монтана“ са налични технически проекти и има издадено решение по ОВОС, а за последният участък „Монтана – Враца“ има жалба на собственика на складова база за взривни вещества срещу решението по ОВОС. Тази складова база е в близост до пътя и на тричленен състав на ВАС делото беше решено в полза на Агенцията, но операторът на взривните вещества подаде жалба пред петчленен състав на ВАС. Има проведено заседание на 27 септември и очакваме решението на ВАС. В зависимост от решението на ВАС и становището на МОСВ, АПИ ще продължи изпълнението на

проекта, като предстои провеждането на тръжна процедура за избор на изпълнител и стартиране на процедура по ОВОС след това.

За проекта „Подготовка на автомагистрала „Русе - Велико Търново“, финансиран по приоритетна ос 2 на стойност 1,5 млн. лв. с ДДС изпълнителят по договор за проектиране е изпълнил първия етап на договора, като е предал идеен проект.

На база на този идеен проект беше изготвен доклад по ОВОС и съответно излезе решение по ОВОС, което се обжалва. Това обжалване трае вече доста дълго време. На последното заседание на ВАС на 31 октомври делото е насрочено за решаване, експертната на вещото лице е в полза на АПИ, очакваме решението на съда по обжалването на решението, след което можем да процедираме със следващия етап от договора и разработване на вече подробен разширен идеен проект и парцеларен план съответно.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Ивета, извинявай! Преди да продължим помолихме Агенция „Пътна инфраструктура“ да представи съвсем накратко какъв е напредъкът на обхода на Габрово. Това е проектът, който е от старата Оперативна програма, той беше обявен като нефункциониращ проект с възможност да завърши до март месец 2019 година с подаване на доклада към Европейската комисия и искаме да чуем дали ще може да бъде завършен в края на 2019, извинявам се – до март 2019 г. В противен случай ще се мисли за други мерки. Поне регламентът така казва, че ще изгубим финансирането, което сме получили до настоящия момент. Пак подчертавам по старата оперативна програма.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Точно така, ние затова го включихме и в презентацията. Виждате на слайда, че физическото изпълнение на проекта към момента е 79%. Разплатените средства са 71 млн. лв., като общата стойност на договорите е около 92-3 млн., 93 може би млн. лв.

Първи и втори участък са завършени, те са в експлоатация, в момента се извършват строително-монтажни работи по трети и четвърти участък.

Проблемът, който срещна АПИ при изпълнението на обекта и то скоро, беше, че беше регистриран неизвестен археологически обект на 19+580, тоест към края на обекта, това е в четвърти участък.

На 28 септември се състоя комисия, която беше назначена от Министерство на културата и следва АПИ да проведе задължително спасително археологическо проучване на този обект и в тази връзка предстои АПИ да стартира процедура по реда на Закона за обществените поръчки за избор на изпълнител на спасителното археологическо проучване. Работите могат да започнат най-рано март-април другата година, което значи,

че специално за този участък няма как да бъде завършен в срока, който г-жа Василева спомена.

Всички други участъци по трасето и изпълнители и Агенцията ще направи всичко възможно да бъдат завършени до месец март другата година. Тъй като има такава възможност бяха отпуснати с постановление на Министерския съвет тази година септември месец средства за завършване на обекта, но в този участък, където с археологията, където работите няма да могат да завършат в срок.

И да спомена за проектите, които Агенция „Пътна инфраструктура“ е предложила за следващия програмен период. Два от тях в момента се финансират, на два от тях подготовката се финансира в момента по оперативната програма - автомагистрала „Русе - Велико Търново“ и скоростен път „Видин – Монтана“. Всъщност в момента подготовката е до Враца, но ние сме предложили до Монтана предвид проблемите с този участък със складовата база за взривни вещества.

Виждате стойностите на тези проекти, а последният проект, който предлагаме, е „Автомагистрала „Калотина - София“. Там, както знаете има един участък, който частично се финансира в момента от Механизма за свързване на Европа. Това е участъкът от 1А до 15+500, за него има обявена тръжна процедура, за втория участък също, който е от 15+500 до 32 км също има обявена тръжна процедура за избор на изпълнител и остава участъка от 32 км до 48 км, където е пресечката със Софийски околовръстен път, който ще мине по изцяло ново трасе. Това е накратко нашата презентация.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря! Не беше кратка, но въпреки всичко е достатъчно изчерпателно. Предвид това, че има и нова участници на заседанията, предлагам да се представя визуално как изпълняващите се проекти се включват във вече изградените проекти или към други изпълняващи се проекти по други програми/инструменти, което г-н Сесилио спомена. Въобще със стратегията на АПИ за развитие след това, в кой регион се намират и т.н., в коя част на България, за да се добие по-ясна картина.

Иначе в момента малко се загуби визията за вашите намерения за след 2021 година. Знам, че намеренията на АПИ са големи и се използва финансиране не само от оперативната програма, а и от други източници за финансиране. Само не знам защо „Видин – Монтана“ не се предлага целия. Все пак до две години ще решим проблема с този склад, който пречи от 2 години вече, близките 2 години дано да го решим и да се направи ОВОС-а,

така че нека да си бъде целият проект като проект от Видин до Монтана. „Враца – Монтана“ защо го изключваме?

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Както казах, има голяма вероятност да има нова процедура по ОВОС там и едва след това проектиране, т.е. изготвяне на технически проект за парцеларен план. Това би забавило доста нещата. Както знаем процедурата по ОВОС отнема поне една година, но би могло да се помисли да се включи и този участък.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Надявам се, че ще се финансира, ще завърши проектирането в срока на 2023-та година по оперативната програма, защото все пак се финансира подготовката и нека да не излизаме от 2023-та поне с техническите помощи.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Да, разбира се.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да, защото от предишния програмен период имахме такъв лош опит с някои проекти, които ги фазирахме. Техническа помощ фазиране не знам дали има по други програми, но ние имаме този опит, но мисля, че трябва да го прекратим.

Колеги, имате думата за въпроси, изказвания. Може би ДЖАСПЪРС ще каже нещо по въпросите. Знам от предишен опит, че предпочитат да не изразяват становище, но все пак работите заедно с консултанта по апликационната форма и имате впечатление. Да споделите какво е качеството към момента на апликационната форма (*формулярът за кандидатстване за финансиране за АМ „Струма“ Лот 3.2*), преди да излезе вашето официално становище. Разкрийте малко.

Г-Н АЛЪН ЛИНЧ (ДЖАСПЪРС) [превод]:

Да за Ваше сведение проведохме работна среща. Има някои неща, които трябва да се изяснят. Ако всичко върви безпроблемно, формулярът за кандидатстване може да е готов към края на февруари - началото на март, това сме дискутирали. Ако няма други неща под въпрос, това е състоянието към момента.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Сроковете малко се разминават засега с един месец, но аз чух че в Управляващия орган ще бъде в края на януари, но благодаря все пак. Надяваме се наистина да е първо тримесечие на 2019 г. Най-късно в този срок да разполагаме с готова апликационна форма и с решения на въпроса за липсващото допълнително финансиране за проекта.

Имате думата за въпроси, колеги! Г-н Чайков, заповядайте!

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ:

Всички се изненадаха, че аз ще взема отношение по въпроса с пътищата.

Стефан Чайков от Асоциация на индустриалния капитал в България (АИКБ), иначе председател на управителния съвет на Българска браншова камара „Пътища“. Конкретен въпрос по отношение на апликационната форма: при положение, че очевидно дясното платно остава извън периода на допустимост на разходите – то включено ли е в апликационната форма или не?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Дясното платно ще бъде включено като описание, защото то всъщност е част от автомагистралата и няма как да не бъде включено и при анализите също се взема предвид, при анализи „Разходи – ползи“, но няма да бъде включено от гледна точка на финансиране.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ:

И един допълващ въпрос за Лот 3.2, понеже там видях едни изключително оптимистични срокове (вносяне декември месец и март месец сключване на договори) – аз честно казано се съмнявам, че ако върнат презентацията, а ето го ... на 7 декември, на 6 и 17-ти декември се внасят офертите и сключване на договори 2019-та. Честно казано дори съм песимистичен, че ще се изберат изпълнители, ама чак пък да сключваме договор. В тая връзка, понеже проектът за АПИ е критичен, имам 2 предложения:

Първо, от сега още да се мисли как да се скъси периода с отчуждение, което всъщност ще подобри и критичния път на обекта. Какво имам предвид? Имам предвид, че в проекта, както е добре известно или поне на мен ми е добре известно, има 5 тунела.

При тунелите характерното е, че се отчуждават само порталите, т.е. апелирам към екипа на АПИ да навлезе малко по-дълбоко в технологията на проекта и сега не знам дали е чак предмет на Комитета за наблюдение, но поне в рамките на тези технически срещи, които имате с Европейската комисия в сравнително оперативен и кратък порядък да представите адекватно техническо решение, адекватна технология, която да даде гаранция, че обектът наистина може да бъде завършен до 2023-та.

И така и така съм взел думата, да кажа нещо, което мисля от преди паузата – във връзка с очертаващата се необходимост за взимане на сериозни мерки по отношение на реструктуриране на ос 1 и 2, Не знам как ще го приеме управляващият орган, но ми се струва разумно да помислим отсега за следващата година. Комитетите за наблюдение да не са през май и ноември да кажем, да можем малко да изтеглим графика, включително, ако се наложи, да направим три комитета за наблюдение. Защото ни предстои много

интензивна работа, за да вкараме допълнителен порядък в тези оси и да вземем адекватни решения какво ни предстои до края на програмния период. Благодаря!

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря г-н Чайков за въпросите! Вероятно Ивета после ще отговори, но само аз ще отбележа, че доколкото сме информирани, Агенция „Пътна инфраструктура“ вече провежда отчуждение по Лот 3.2. Нали така? На база идейния проект.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

В момента да. На база идейния проект, ПУП-а е в процес на съгласуване от съответните заинтересовани институции. А иначе за срока за сключване на договор – да, той наистина е оптимистичен – това е най-оптимистичният срок. Той естествено има и песимистичен срок, който е при положение, че оценителната комисията се забави или при положение, че решението за избор на изпълнител се обжалва. Тогава никой не знае колко време ще отнеме за сключване на договора. А иначе технологиите за изпълнение на тунелите ще бъдат предложени от изпълнителите. Те всъщност трябваше при подготовката на техническите си решения да предложат нови технологии в случай, че имат желание и подобри технологии за изпълнение на тунелите.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Ивета, може би г-н Чайков имаше предвид точно това. Както и г-н Алексиев спомена за ос 1 – да се даде възможност на изпълнителите да представят такава технология, която да скъси времето за изпълнение. Естествено изпълнителят представя технологията, но има ли такава възможност с техническото си предложение да оферира по-къс срок за изпълнение точно на критичните участъци с тунелите?

На НКЖИ търгът за „Елин Пелин“ в участъка, който е с най-дългия тунел.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

В документацията за участие не се третира възможността за предоставяне на по-кратки срокове, по-скоро на някакви нови технологии, които да подобрят процеса на работа.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Така че да не искат удължение, т.е. да спазим поне в тези хиляда и колко дни бяха.

Ще отговоря по отношение на предложението за повече заседания на комитетите за наблюдение. Както е записано в постановление на Министерски съвет заседанията са минимум 2 на година. Когато се наложи, сме правили и повече заседания на година, по старата оперативна програма, когато правихме трите изменения на програмата и се налагаше (защото измененията се гласуват на заседание на комитета). И други по-важни неща сме правили, извънредни заседания; особено 2015-та. Като преглеждам разни

файлове, виждам, че във връзка с изменения на програмата сме правили няколко заседания в резиденция „Бояна“. Стига да се наложи и има нужда, ще направим и повече от две. Но иначе ако правим на три-четири месеца почти не се случва нещо кой знае какво, за да повтаряме едно и също. В същото време подготовката за едно такова събитие отнема много време и мисля, че можем да си съсредоточим усилията в по стойностни задачи. Но пак казвам, стига да се налага, да има нужда – включително както и догодина е възможно да се наложи изменение на оперативната програма, ще направим извънредни заседания, но официално имаме две заседания.

Други въпроси? Г-н Сесилио?

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО [превод]:

Благодаря за презентацията! Коментарите за бъдещето можем да ги вземем от предишното ми изказване – да не отговарям отново по същия начин.

Често пъти се обърквам, може би не съм единственият, от някои от датите, които са посочени в този слайд. Например забелязах, че за интелигентите транспортни системи за магистрала „Тракия“ - 8,8 млн. лв., процедурата е била стартирана през декември 2017-та, а срокът за получаване на оферти е декември 2018. Нима сложността е такава, че този период трябва да е една година. Срокът за подаване на оферти трябва да е цяла година? Осем милиона и осемстотин стойност и цяла година срок за подаване.

А след това минаваме на Лот 3.2 на „Струма“ и както бе споменато представянето на оферти продължава до средата на декември, а смятаме, че през март ще имаме подписан договор. Уха! Не знам, нещата не се вписват, може би аз не разбирам, но е нещо, което не работи.

На участниците им трябва цяла година, за да подават оферти за интелигентна транспортна система. Това не е някаква изцяло нова технология, която е изцяло в процес на разработване – 8,8 млн. лв., 4,4 млн. евро за една година за подаване на оферти.

А при „Струма“, да, АПИ работи професионално, има капацитет, но в средата на декември до март ще оцени всичките оферти, ще избере изпълнител, ще подготви договор и ще бъде подписан. Очевидно няма да има никакви обжалвания. Възможно най-директният процес за възлагане, но реалистично ли е?

За подаване на големите проекти преди няколко дни беше посочено април 2019-та, презентацията казва февруари, сега чухме колегите да казват края на февруари и началото на март. Да, първото полугодие, така или иначе включва февруари, март и април, като трябва да включим и оценката на големите проекти от ЕК и че това няма да

е от най-простите упражнения. Както вече бе споменато, с оглед на това, че рехабилитацията на съществуващия път е последната част от проекта и няма да бъде включено в искането за съфинансиране заради преминаването на краен срок от 2023-та. Все пак ще трябва да бъдат взети предвид и условията и съфинансираната част и не-съфинансираната част. Ако изникне проблем по отношение на частта, която няма да се съфинансира, няма да се процедира и частта със съфинансирането. Но ако изпълнението на не-съфинансираната част не продължи, това ще засегне и условието на съфинансираната част. ЕК ще оцени проекта като цяло.

Също така друг въпрос – тунел „Железница“ (винаги ми е трудно да го произнеса). Беше казано, че за участъци 1 и 3 или позиция 1 и 3, има подписани договори и срокът за изпълнение е 600 дни, а че по участък 2 има обжалване. Бих желал да чуя кога приблизително може да се очаква решението по обжалването и какъв ще бъде срокът за изпълнение съответно на тази обособена позиция 2 или по-скоро по участък 2.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря на г-н Сесилио! Само искам да отбележа, че за интелигентната транспортна система за автомагистрала „Тракия“ тръжната процедура и търгът не са типичният случай за провеждане на тръжни процедури. Не само при АПИ, а въобще. Това е по-специфична процедура. Аз дори и не очаквах Агенция „Пътна инфраструктура“ да поднови търга, защото имаше известно време, според мен, колебание в колегите дали да продължат. Може би предвид стартиране на тол-системата и да няма дублиране в това отношение, до каква степен ще кореспондират двата проекта и най-вече да няма дублиращо финансиране и дейности.

Дори съм изненадана наистина, че след толкова време бяха стартирани тръжните процедури. Дори и жалбата не беше толкова продължителна, за да удължи срока, но това беше основното, така че това не е примерът.

Всички виждаме, че не са реалистични сроковете за автомагистрала „Струма“ Лот 3.2, както и аз казах. Те са теоретично възможни. По апликационната форма аз също очаквам да има коментари, включително и по отношение на сроковете. Но ако не се спазят, проектът излиза извън периода 2023-та година.

Ивета, ако имаш да добавиш нещо за тунел „Железница“ може би? Както казах, дори с не много продължително обжалване, тунел „Железница“ може да бъде изпълнен в рамките на програмния период в случай наистина, че не се блокира от много тежки обжалвания.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Благодаря! Аз също щях да кажа за проекта за разработване и внедряване на интелигентна транспортна система на „Тракия“, че тръжната процедурата не е типична и там имаше наистина доста голямо забавяне, но не поради сложността на процедурата, по други причини.

А иначе за автомагистрала „Струма“ Лот 3.2 г-жа Василева каза защо е заложен такъв срок за сключване на договор – защото периодът, който е определен за проектиране и строителство, следва в периода на допустимост на разходите по програмата. И като нанесем сроковете отзад напред излиза март 2019-та.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да, всъщност това е един спор, който имаме. От изказването излезе, че нагласяме сроковете в апликационните форми.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

Не, не става въпрос за апликационната форма.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Не, просто казвам как ги нагласяме. Казвам как прозвуча, но действително не е така. Всъщност непрекъснато имаме един спор – дали наистина да се поставят сроковете и да се представят, дори в Апликационните форми, такива, каквито са реално. Сроковете само за тръжната процедура и изпълнението или сроковете с включени времеви резерви за обжалвания, с проблемите - забавяне по време на изпълнението с отчуждение, ПУП-ове и т.н. Това е ситуацията и с НКЖИ, те вече започнаха да дават реални срокове, което е хубаво, нищо че изпълнението излиза извън 2025-та година, но поне да знаем каква е ситуацията.

Не знам за „Струма“, може би защото колегите са така вторачени в апликационната форма и искат наистина да докажат, че до 2023-та може да се завърши, са се фокусирали и са сгъстили сроковете. И аз си задавам въпроса каква ще бъде реакцията на ДЖАСПЪРС, и на ЕК, ако се представи апликационна форма, която показва, че „Струма“ завършва 2024-та година примерно. Как ще се приеме, ако това е реалността? И ако сложим по-реални срокове по отношение на тръжните процедури.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ:

Извинявам се, само един коментар може ли? При положение, че ще представяме януари месец апликационна форма, в която пише, че март месец ще сключим договор за изпълнение, как си представяте, че май месец Европейската комисия ще разгледа така апликационна форма, ако наистина не сме сключили договор за изпълнение?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Договорът за изпълнение се предвижда да е през 2020-та година.

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ:

Не! Април 2020-та е начало на строителството, след една година проектиране.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да, точно така, извинявам се! Проектиране 2020-та април - разрешение за строителство.

Така, въпросът какъв беше?

Г-Н СТЕФАН ЧАЙКОВ:

Въпросът ми беше следният: февруари месец приключваме с апликационната форма или в първия семестър, както се изрази г-н Сесилио. И ако следваме тези дати по обратния ред от края на програмния период с определен период на строителство и сме си фиксирали, че на 30-ти март месец трябва да подпишем договора за строителство, то тази дата ще фигурира в апликационната форма. А Европейската комисия ще разгледа апликационната форма май месец, когато ние, вярвайте ми, няма да имаме договор за строителство. Как ще разгледа Комисията апликационната форма, как ще се отнесе към нея?

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Аз мисля, че по отношение на подписване на договора е съвсем реално, след като реално се отварят търговете декември месец, приключва тръжната процедура месец декември. Съвсем е реално, ако, разбира се, няма обжалване, да бъдат подписани договори до месец март. Към момента също не можем да гадаем какво точно ще стане и за това са заложили предполагам колегите в апликационната форма месец март, което наистина е реално; ние сме в тръжна процедура, която приключва края на 6-ти декември мисля? Или удължихте сега срока до 12-ти декември.

Г-ЖА ИВЕТА КОЛЕВА:

6-ти декември и 17-ти декември.

Г-ЖА ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Да. Мисля, че реално не можем да слагаме резерви половин или една година, за да сме сигурни, че не сме сгрешили прогнозата. Но това е реалистично. По-скоро друго имаше предвид г-н Сесилио, че като крайно завършване и като...

Г-Н СЕСИЛИО [превод]:

Може би има някакво неразбиране. Първо, Комисията е напълно наясно, че магистрала „Струма“ няма да бъде завършена по-рано от декември 2023-та. Предположенията на нашата съвместна работа са, че новият път трябва да бъде завършен 2023-та, а

реконструкцията на стария път ще продължи по-дълго. Поради тази причина концептуално част от големия проект не е включена в съфинансирането. Това е положението към момента. Сега, ако ми кажете, че тази дата март 2019-та година е резултат от обратно броене, за да бъдем сигурни, че съфинансираната част е завършена до м. декември 2023-та година, тогава има проблем. Защото, ако през март не се подпише договор за проектиране и строителство, аз ще предположа, че новият път няма да бъде включен да бъде завършен до декември 2023-та. И не е нужно да имате богато въображение, за да питате как ще реагира ЕК. Няма да отговоря на този въпрос, Вие предположете! Но според мен, отговорът не е труден. Надявам се да не е такъв случаят, но просто това да е едно оптимистично предположение, ако няма проблеми. Надявам се това да не е последната възможна дата за подписване на договор, за да може да се завърши този нов път до декември 2023-та година, иначе ще има сериозни проблеми.

Всъщност „Струма“ е едно от главоболията, които имам.

Забравих само нещо да спомена – част от презентацията, свързана с Габрово, обходът на „Габрово“ е нефункциониращ проект от предходния програмен период. Ако проектът не е функционален до 31-ви март 2019 г., тогава Европейската комисия ще започне процес на финансова корекция и обратно възстановяване на средствата. Няма да има удължаване на срока. Защото това вече е едно извънредно обстоятелство – проектът трябваше да бъде завършен и функциониращ преди представянето на окончателния доклад по програмата. Така че, внимавайте, имайте предвид, че трябва да дадете отчет, защото, ако не се даде такъв, това значи, че проектът не е приключил.

ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Благодаря за това уточнение по отношение на Габрово, да го чуе АПИ, макар че всички го знаем и четем какво пише в Насоките за приключване. Независимо, че може да се докладва, че трите участъка са абсолютно завършени. Ще липсва само четвъртият завършен, но така или иначе проектът като цяло няма да бъде завършен.

Аз доуточнявам специално за АПИ, защото се развива теорията, че дали не може, като има готови участъци, „първи етап, втори етап, трети етап“, да се редуцира съответно корекцията и да касае само четвърти участък.

Ще подадем доклад към 31-ви март за статуса на състоянието на „Габрово“, каквото е към момента, а вече ЕК ще реши как да постъпи.

Други въпроси, коментари по „Струма“? Много ни измори „Струма“ и доста продължи нашето заседание. Ако искате, предлагам тогава да приключим и да продължим утре с останалите бенефициенти.

Г-н Сесилио иска да отбележи още нещо! Още малко търпение, извинявайте!

ЗАКРИВАНЕ НА ПЪРВИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО

Г-Н АУРЕЛИО СЕСИЛИО [превод]:

Съжалявам, че Ви задържам! Извинявам се на Комитета! Няма да мога да съм тук утре сутринта. Трябва да бъда на Комитета за наблюдение на Оперативна програма „Иновации и конкурентоспособност“ утре, за това ще трябва да си тръгна.

Искам да благодаря на Управляващия орган и трябва да Ви кажа, че със сигурност ще се върнем отново при Вас още в началото на следващата година. Имаме една точка в нашия дневен ред и имам намерение да бъда на Годишната среща за отчитане на напредъка по програмата в началото на следващата година, като вземем предвид и резултатите от рамката за изпълнение. Така ще можем да започнем тези дискусии и да видим кога ще бъдем готови да имаме конкретно предложение за Комитета за наблюдение и първата оценка на това какво ще се случи през следващата година по отношение на възможно прехвърляне на средства.

Благодаря много на всички и благодаря на преводачите за подкрепата им и Ви пожелавам хубаво продължение на дискусиата утре!

ГАЛИНА ВАСИЛЕВА:

Аз искам да благодаря на г-н Сесилио, че успя да дойде, защото той участва тези дни в три комитета или четири.

Благодаря за коментарите, за препоръките!

Наистина ще инициираме среща веднага може би след края на януари, началото на февруари най-късно, след като имаме вече резултати от тръжните процедури, за да се предприемат наистина действителни конкретни мерки по нашата бъдеща дейност. Още веднъж благодаря, че успяхте да дойдете.

КРАЙ НА ПЪРВИЯ ДЕН ОТ ЗАСЕДАНИЕТО