

Пътностроителният бранш

Фирмите са пред фалит, застрашена е и поддръжката на републиканската мрежа

Екип в „Строител“

След повече от 6 месеца на очакване, че ще си получи дължимите суми за извършени СМР по договори за текущ ремонт и поддръжка (ТРП) на републиканската мрежа, пътностроителният бранш отново излезе на протести. Причината бе започналият процес в Народното събрание пролеът най-накрая да бъде преодолян, който отново бе отложен във времето. На 30 март депутати от управляващата коалиция внесоха проект за решение за предприемане на действия във връзка с констатирана опасност от настъпване на невъзможност за Агенция „Пътна инфраструктура“ (АПИ) за осъществяване на дейностите по поддръжка на републиканската пътна



Снимки Мирослав Еленков

пътница в цялата страна

– край Вигин, Ловеч, Русе, Шумен, Бургас, Сливен, Хасково, Пловдив, Пазарджик, Перник, Благоевград, Кюстендил, Плевен, Велико Търново, Монтана и др.

Ден след провеждане протест УС на БК „Пътница“, получи покана за среща с министър-председателя Кирил Петков, която се състоя на 14 април. На нея премиерът е обсъдил с пътния бранш начините за решаването на проблемите в сектора. БК „Пътница“ е получила уверение, че към фирмите максимално бързо ще бъдат разплатени 650 млн. лв., събщи след разговора с премиера инж. Стефан Чайков. Двете страни са коментирали и конкретни срокове и процедури за изплащането на останалите

невъзможност браншът да осигурява регулярно изплащане на задълженията си. Близко 300 ремонтно-възстановителни обекта са замразени, стотици километри от първокласната пътна мрежа не са обезопасени, няма възможност за никакви действия по второкласната, а за пътищата от трети клас въобще не е предвидена рехабилитация, заявиха от БК „Пътница“. От камарата подчертаха, че неизпълнението на поддръжката на пътна мрежа застрашава стотици човешки животи ежедневно. „Невъзможността АПИ да възлага дейности по договорите за текущ ремонт и поддръжка и липсата на адекватни действия от страна на държавните институции създават впечатление за умшлени действия спрямо пътностроителния бранш. Липсата на разплащания води след себе си загуба на работни места, неплатежоспособност и допълнително задължняване, което в ситуация на бързорастяща инфлация застрашава икономиката на България“, заявиха от БК „Пътница“.

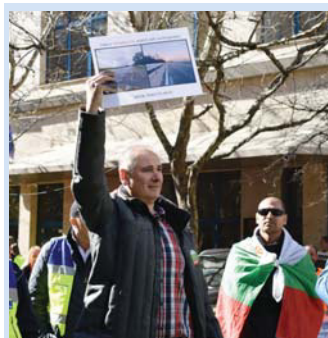
Камарата на строителите в България също реагира и изпрати позиция по медиите, в която изрази своята подкрепа към исканията на Българска браншова камара „Пътница“ за разрешаване на проблема с разплащането на задълженията на държавата към

фирмите. „За пореден път алармираме, че хората и компаниите трябва да получат изработените средства по всички договори за строителство – въпрос, който се отлага прекалено дълго. Изразяваме категорично несъгласие с оптимистичната темата да се използва с политически мотиви. Неполученото е въпрос от критична важност за цялото общество да бъде блокиран и така да се поставят под риск и пътната безопасност, и работните места на хилядите заети в бранша, и бъдещето на фирмите“, са категорични от КСБ.

В позицията си КСБ алармира и за

липсата на каквото и да е решение във връзка с драстичното поскъпване на строителните материали, горивата, енергоснабдителите, разходите за труд и др.

„Това е тенденция, която повече от година бележи траен ръст и има задълбочаващо се негативни последици върху отрасъла. Според икономическия отчет на КСБ за 2021 г. по предварителни данни на НСИ се отчита спад от 30,7% в произведената строителна продукция спрямо 2020 г. А безработните лица в сектора са се увеличили с 14,3%. Крайно време е държавата в най-кратък срок да приеме механизъм за адекватна индексация на договорите с публични възложители“, категорична е КСБ. Според браншовата организация е застрашена не само поддръжката на републиканските пътища, а и изпълнението на договорите, финансирани със средства по оперативните програми, на амбициозните проекти на правителството, както и на Националния план за възстановяване и



Разплащането към пътностроителните фирми се протаква с разни комиси и процедури хватки, добре познати на всички депутати. Само че ние искаме да работим и да осигурим безопасни пътища. Искаме да ни дадат възможността да си свършим работата.

Инфлацията вече е 20%. Държавата ни дължи средства за дейности, завършени миналата година, и вече 20% от тях си няма. Не сме платили акцизи за горивата, заплати, осигуровки, ДДС, всичко, което се изисква от нас. Сега държавата казва – хайде, от нас да мине, ще Ви дадем 50%. Не! Всичко трябва

устойчивост.

От БК „Пътница“ последва обявяването на национален протест с дата 13 април. Няколко дни преди организирането на протестните действия

БК „Пътница“ и Българска браншова асоциация „Пътна безопасност“ изпратиха съвместна декларация

до председателя на НС Никола Минчев, премиера Кирил Петков и вицепремиера по еврофондовете и министър на финансите Асен Василев. В нея двете организации призоваваха Народното събрание да приеме проекта за решението и да даде възможност на изпълнителната власт да се разплати с фирмите. „При наличието на над 139 години традиции в пътната администрация състоя-

Инж. Георги Златев, член на Контролния съвет на БК „Пътница“:

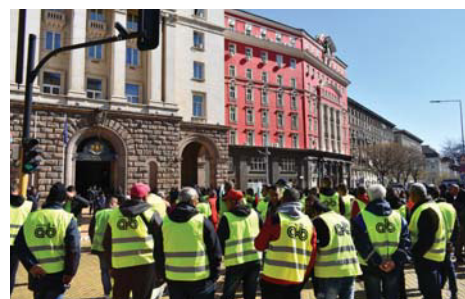
Искаме да ни дадат възможността да си свършим работата

да бъде заплатено сега, като разбира се, ако някой от тези комиси установи нередности, мозава фирмата да си понесе санкциите или да отстрани дефектите, но не да се слага всичко под общ знаменател.

Няма какво друго да направим, освен да протестираме. Няма друг начин, по който да покажем, че не сме доволни от провежданата системна политика за усъщожение на бранша, а още по-лошо – за подлагане на риск на всички пътуващи. Има гупки, скъсани са ограничителни системи, няма наци. Пътницата са върнати години назад.

„От средата на миналата година не се изпълняват и не се възлагат строителни работи по пътната мрежа

на територията на страната, няма разплащания за вече извършени дейности, което доведе до



протестни действия се провеждат и на главни

В „Строител“ продължава да следи развитието на темата.

ОТНОВО ИЗЛЕЗЕ НА ПРОТЕСТИ

Инж. Стефан Чайков, председател на УС на Българска браншова камара „Пътища“:

Депутатите се нуждаят от обществен натиск, за да изпълняват гражданския си дълг

Инж. Чайков, защо се стигна до протестите?

Държавата повече от 6 месеца не предприема нищо. След правителното решение от миналата седмица, което предложи Министерството на регионалното развитие и благоустройството, да се разплатят 50% от дължимите суми към фирмите и да се даде възможност на Агенция „Пътна инфраструктура“ да възлага по старите договори дейности за поддържане на пътната инфраструктура, протестите бяха единственото решение. Явно депутатите се нуждаят от обществен натиск, за да изпълняват гражданския си дълг. Фирмите в момента са доведени до ръба на фалита.

Какви ще бъдат последиците, ако не се вземе бързо решение за стартиране на разплатанията? Какво ще се случи?

Очевидният резултат при галопиращата инфлация е фалити на български пътнотранспортни фирми. Колегите вече са направили доста скръщения и се намират на минимум по отношение на кадровия потенциал. Не е възможно повече да понасят отлагането на парите, които им се дължат.

Но не е само проблемът с разплатанията. В сегашната ситуация пътнотранспортният бранш няма перспектива. Няма яснота какво ще се възлага, как ще се възлага, тъй като продължават някакви нелепи спорове по отношение на нашите договори и на подписаните към тях допълнителни споразумения. Ние ще протестираме, докато не получим ефективни решения както по отношение на плащанията, така и по отношение на перспективата за развитие на пътната инфраструктура. Неслучайно се наричаме пътишари. Закърмени сме с тази идея

Д-р ик.н. Николай Иванов, председател на УС на БА „Пътна безопасност“ и член на УС на КСБ:

Пътнотранспортните фирми протестирали справедливо

Година наред не се инвестира достатъчно в поддържане на пътната инфраструктура, което пряко оказва влияние върху безопасността. Заради това България абсолютно всяка година е водеща по броя на жертвите, на тежко и средно пострадали от катастрофи в цяла Европа. Това е факт. През последните над 15 г., откъдето сме в статистиката за случаите в Европа, сме на водещо място и въпреки това не инвестираме достатъчно.

Трябва да разберем, че за поддържането на пътната инфраструктура е нужно да се отдели годишно малко повече от 2 млрд. лв. Тя е наша собственост, национална е – тоест моя, Ваша, на всички читатели, на всички граждани. Необходимо е да поддържаме пътната мрежа, защото няма вечни неща. Износващият слой на асфалтовите настилки трябва да се сменя през няколко години, в противен случай ремонтите стават много скъпи. Ограничителните ни системи не са в трайно състояние. Жертвите на катастрофи ни го доказват непрекъснато. Видяхме какво се случи миналата година с автобуса с граждани от Република Северна Македония, а преди това трагедията в Свoge. Маркировките ни също са стари. Тоест цялата картина на републиканската пътна мрежа не е добра.

В момента над 1,1 млрд. лв. не са разплатени на поддържаните фирми за дейности, извършени до април 2021 г. От тогава до сега цяла година ние отново не даваме необходимите 2 млрд. лв. Тоест не възлагаме нищо, и то поради всякакви причини – объркани или липсващи процедури, популизъм или друго. В същото време състоянието на пътищата се влошава. Отворили са се дупки, кратери, изпочупени са оградителни системи, маркировките са се залчили, а банкетите – високи и непочиствени. Пролетта настъпи, а няма да има подрязване на храстите, които ще започнат да скриват пътните знаци. В резултат ще продължим да имаме предпоставки за катастрофи.

Концентрирани върху голямото зло – войната в Украйна, и върху породената от това световна икономическа криза, забравяме за малките проблеми, които са пред нас тук и сега. Всеки ден се съобщава за жертвите по пътищата и те нарастват. Ако не осъзнават нашите политици, че е крайно време да започнат да дават тези 2 млрд. лв. по справедлив и разумен начин, нищо добро не ни чака.

Икономически е абсолютен популизъм да не се инвестира



в инфраструктура - не само в пътна, но и в енергийна, газова и т.н., а да се дават помощи. Българските работници не искат помощи, а искат възможност по икономически път да стават богати. Държавата трябва да подкрепи фирмите да стават по-пламеежоспособни, да могат да осигуряват по-добри възнаграждения. Това е начинът да си върнем снородниците от чужбина и да се реши проблемът с демографската криза. Нека се спре с този популизъм с помощите, а да се подкрепя бизнесът, за да работи. Трябва да се освободят секторите на икономиката, които произвеждат. Ако този над 1,1 млрд. лв. от миналата година бе разплатен досега, си представете колко добавена стойност щеше да гонесе.

Над 30 г. ние правим в страната червена метла, синя метла, после беше оранжева, сега лавава ли е, виолетова ли е. Сменяме всеки път всички експерти във ведомствата и администрациите. Нещо, което в никакъв случай не се прави в цяла Западна Европа. В България всичко се измита до нула и всяка следваща политическа партия, която идва на власт, има нужда да огромята администрацията, което отнема години. Тъкмо предишното правителство се научи в последните 2 - 3 г., че трябва да поддържа и прави пътища, като харчи ресурс за това, но дойдоха следващите, които спряха средствата. Те от своя страна твърдят, че се краде от асфалт. Ако има съмнения, че се краде хляб, трябва ли да спрем да произвеждаме хляб в страната. Обявиха, че ще се правят проверки, но те не може да са до безкрай. Срамно е, защото излиза, че инвеститорът не може да следи сметките си. Правителствата имат на разположение ведомства, които могат по всяко време да проверят нещата и да са наясно непрекъснато със случващото се.

Ще се върна пак на пътната безопасност и икономическите и измерения. Ако не влагаме 2 млрд. лв. годишно за пътища, ще даваме около 4

млрд. лв. за много жертви и пострадали, които се харчат чрез социални мерки. Това е установено от Световната банка. Ние трябва да изберем дали искаме да инвестираме, да правим превенция на безопасността и да намалим жертвите, или да плащаме щетите за тях и за тежко пострадалите с двойно повече пари.

В заключение - сектор „Строителство“ е сред малкото, които са останали изцяло в български ръце. Той осигурява около 15% от БВП на страната. От векове се стремим сами да си строим къщите, мостове и пътищата, ще е срамно, ако унищожим нашите фирми и ги направим подизпълнители на чужди. Не бива този отрасъл в икономиката да отиба в чужди ръце, това е наш поминък. Българи са строили сградите на Министерския съвет, на Народното събрание, на Министерството на финансите. Министерите трябва да знаят, че работят в места, строени от български компании.

Пътнотранспортните фирми протестирали справедливо. Жълтите павета, на които те изразяват своята позиция, също са дело на българи.

Виждаме в САЩ какви инвеститори за инфраструктура се отпускат, особено сега. Държавата е основен инвеститор, за да генерира икономически растеж, с който ще успее да даде възможност на населението да стане богато и да преодолее галопиращата инфлация в момента. Недоумявам как може в момента този въпрос да го прехвърляме между Народното събрание и Министерския съвет. В крайна сметка сме избрали настоящите депутати, за да взимат най-добрите за хората решения.

Призовавам МС и НС да разплатят час по-скоро дължимите суми към пътните фирми и незабавно да започнат поддържането на пътната мрежа, защото човешкият живот е свещен и е най-висшата ценност. С единствено правилното решение - разплатване. Вие ще спасите много човешки животи на наши съграждани, между тях и деца!



и за нас състоянието на пътната инфраструктура в България не е без значение.

Агенция „Пътна инфраструктура“ съобщава, че до края на 2022 г. ще бъдат ремонтирани 3000 км пътища. Как ще го коментирате? Реалистично ли е и възможно ли е да се случи?

Категорично не е възможно. Това може да се случи единствено в частта, която касае текущите преобладаващи ремонти на участъци от Републиканската пътна мрежа, които както знаем, все още не е ясно дали АПИ действително ще ги възложи. Колкото до основните ремонти, първо са обявени обществените поръчки. Трябва да се избира и надзор, също да предвидим и евентуални обжалвания. Дори и да приемем идеалната ситуация, че такива обжалвания няма да има, болшинството от обектите са на инженеринг. Това означава, че ще трябва да се отдели време за актуализиране на проектите. Според мен не е реалистично в рамките на годината да започне строителството, а да не говорим за ремонт на 3000 км през 2022 г.

Настимир Ананиев, председател на парламентарната Комисия по регионална политика, благоустройство и местно самоуправление:



Ние искаме да има контрол

Парите трябва да бъдат платени на пътнотранспортните фирми, поне 50% от тях. Въпросът е да не се разписва празен чек, защото, ако се дават всички средства, без да има някакъв контрол на публичните

финанси, ще възникне огромен проблем. Ние искаме да има контрол от междуведомствената комисия, в която участват Министерството на регионалното развитие и благоустройството и Министерството на финансите, последващ контрол от парламентарната Комисия по превенция и противодействие на корупцията, а след това с решение на Народното събрание да се разплатят останалите суми.