

**ЧЕРНА**

**НА ПРАВИТЕЛСТВЕНОТО**

**РАЗХИЩЕНИЕ В БЪЛГАРИЯ**

**КНИГА**

**2016**

# ЧЕРНА КНИГА

НА ПРАВИТЕЛСТВЕНОТО РАЗХИЩЕНИЕ В БЪЛГАРИЯ

---

Friedrich Naumann  
STIFTUNG **FÜR DIE FREIHEIT**

СОФИЯ, 2016

## **Съставители**

Иван Бедров  
Петя Дюлгерова

## **Редактор**

Ваня Бедрова  
Зорница Славова

## **Автори**

Атанас Чобанов  
Богомил Върбанов  
Венелина Ангелова  
Весислава Антонова  
Вилхема Дурева  
Григор Райчев  
Димитър Стоянов  
Константин Костов  
Марин Николов  
Мирослав Персенски  
Светослав Метанов  
Спас Спасов

## **Дизайн**

Иван Панов

София, 2016

ISBN 978-619-90549-3-2

**ЧЕРНА**

**НА ПРАВИТЕЛСТВЕНОТО**

**РАЗХИЩЕНИЕ В БЪЛГАРИЯ**

**КНИГА**

**2016**



**КАРАЙ С  
КОЛЕЛОТО  
ВСЕ ПО  
ЖЪЛТАТА БОЯ**



**„ЦАРСКИЯТ“  
СТАДИОН  
В ОБЩИНА  
ДРЯНОВО**



**КАК ВЛАСТТА  
СИ КУПУВА  
МЕДИИ С  
НАШИТЕ ПАРИ**

# СЪДЪРЖАНИЕ

„Как е възможно това?“ .....	6
Разхищението продължава .....	8
Много скъпо. Много бавно. Много опасно. Що е то? .....	10
Как построихме мавзолей за 60 милиона в Пловдив .....	17
Интегрираният градски транспорт от „Огледалния свят“ .....	25
„Слепите“ камери на Варна .....	31
Кой не знае „кръговото“ в Русе .....	36
„Царският“ стадион в община Дряново .....	41
Дигата, която не пази Криводол от наводнения .....	46
Паркът около НДК е нов. Не виждате ли? .....	50
Има ли разлика между 5 млн. лв. и 141 млн. лв.? .....	56
Булевардът на име България .....	60
Карай с колелото Все по жълтата боя .....	64
Как властта си купува медии с нашите пари .....	69
Негостоприемните къщи за гости .....	77
Митът, че пътищата в България били евтини .....	82
Луксозните играчки на гържавните мъже .....	91
Методология .....	96
Как харчат парите ви .....	101

## „КАК Е ВЪЗМОЖНО ТОВА?“

Докато подбирахме случаите за настоящата публикация, често си задавахме този въпрос. Черната книга на пропилените пари на данъкоплатците вече има своето второ издание. След крайно положителните отзиви през 2015 г., организацията, застанала зад този проект, решиха да го продължат. По всичко личи, че когато става дума за разхищение на средства от доходите на гражданите и фирмите в България, както и на такива, които влизат в страната по линия на европейските фондове, примери не липсват. Понякога това става поради небрежност, друг път чрез проекти или дори в резултат на корупция, а най-пагубните съчетания и на трите фактора могат да се открият сред случаите, представени в настоящата книга.

С оглед на баланса, тя предлага казуси от различни административни нива и региони в България. Нашите изследователи са проучили и събрали общо петнайсет примера от най-разнородни сфери - от инфраструктурата, през медиите, до хотелиерството - чиято цел е да очертае широкия спектър на проблемите. В новата ни катего-

рия представяме и разширено проучване по ключов случай, свързан с българските железници.

Идеята на книгата е да припомни защо контролът от страна на гражданите е от толкова съществено значение и докъде може да доведе разходването на държавни средства, ако никой не го следи. Представените случаи обаче са само моментна снимка, „най-големите хитове“ на деня и определено не изчерпват пълната колекция. Поради тази причина сме включили и обяснения, позволяващи да откروим проблемите, довели до тези случаи, и техните последици.

Организациите, чието дело е тази публикация, ще продължат да събират такива истории и да ги правят публично достояние. Но подобно усилие изисква и участието на българските граждани. Ето защо „Черна книга“ е и покана да работим заедно за една по-прозрачна България – за България, отговорна пред своите граждани.

### **ДАНИЕЛ КАДИК**

Директор за Югоизточна Европа

Фондация за свободата „Фридрих Науман“



# РАЗХИЩЕНИЕТО ПРОДЪЛЖАВА

В периода 2009–2015 г. правителствата на България натрупаха бюджетен дефицит в размер на над 12 млрд. лева. Прогнозите за следващите няколко години също предвиждат дефицит, което означава, че публичните финанси на страната най-вероятно ще направят пълно десетилетие на дефицитно харчене. Този факт е от особено значение, тъй като тази книга ясно показва как публичният ресурс у нас се прарасва в големи размери. Намеренията винаги са добри – от магистрали и спортни зали до велоалеи и паркове, но в крайна сметка се вижда, че данъкоплатецът е платил твърде скъпо и често не е получил нищо смислено в замяна. Именно това прарасничество води до хронични дефицити и до по-малкото възможности за по-добър живот.

Черната книга на правителственото разхищение излиза за втора поредна година и разкрива познатите недъзи на боравенето с публични средства в България. Тази година се включиха повече автори, с по-ясно изразен журналистически и разследващ профил, което доведе до повече примери на разхищение, в т.ч. много регионални и в безкрайно много детайли. Тази детайлност е абсолютно необходима, тъй като прарасничеството не следва да е обект на празнословие, а да бъде внимателно изследвано и оголвано пред широката публика. Именно тази публика си плаща за всеки прарасан лев от бюджета.

Черната книга обаче не е одитен доклад. В нея няма да намерите само сухи факти. В нея ще намерите истински истории на прарасничеството. Истории, които са достъпни и разбираеми. Някои от тях са знакови – например тези за парка около НДК в столицата или за спортната зала „Колодрума” в Пловдив. Други са по-всеобхватни – например тези за поддържането и модернизирването на железопътната мрежа в страната или за строителството на

---

пътища. Има и по-злосторни теми като разследването за луксозните автомобили в публичните институции. Различни примери, но всички минаващи под общия знаменател на разхищението, злоупотребата и облагодетелстването с чужди пари – нашите пари.

И тази година имаме пример за напълно безсмислени проекти. Било то прекрасният празен стадион в община Дряново или дигата, която не пази Криводол от наводнения. Интересни са и примерите за къщите за гости, които бяха направени с европейски средства, а сега на практика не работят. Последното е именно от тези примери, които показват как разхищението на европейски пари едва ли не се приема като нещо нормално у нас. Пристрастяването към усвояването обаче води и до зависимост, която вече е лесно видима в публичните финанси и трудно се лекува. Публичните инвестиции, които в голямата си част се финансират с европейски средства, станаха заложници на пражосническото на уж чуждия ресурс.

Една от най-важните теми в Черната книга разглежда и публичния ресурс (отново по европейски програми), който отива в родните медии. Установяването на подобни финансови взаимоотношения между държава и медии, при това на всякакво ниво, е не просто спорно, а изключително вредно. Ефектите от подобни практики са не само икономически, а засягат здравето на демокрацията у нас. Здраве, което е сериозно разклатено през последните години.

Черната книга не следва да се чете просто със злоба към един или друг случай на пражосническото. Черната книга следва да има образователен характер и да провокира промяна в мисленето и в отношението към публичните институции у нас и изобщо към ролята на държавата във всекидневния ни живот. Пражосническото не се отнася единствено до морала, а до заложените правила и норми. Последните зависят и от читателя на Черната книга.

## **ПЕТЪР ГАНЕВ**

старши икономист в Института за пазарна икономика

# МНОГО СКЪПО. МНОГО БАВНО. МНОГО ОПАСНО. ЩО Е ТО?

СВЕТОСЛАВ МЕТАНОВ



*Всяка година българските данъкоплатци се разделят със стотици милиони левове, за да поддържат и модернизират железопътната мрежа в страната. Резултатът е, че в последните години няма изградена нито една изцяло нова линия, че влаковете се движат дори по-бавно от преди, а нелепите катастрофи не свършват. Огромните пари обаче продължават да отиват при любимите фирми на властта.*

## **ПЪРВА ИСТОРИЯ**

Сутринта на 12 юли 2014 г. машинистът Христо Туляшев става рано, отива в „Кауфланг“ и си купува печено пиле, хляб и голяма бутилка „Кока-кола“. Храната му е за из път. Туляшев ще кара влака София–Варна заедно с колежата си Венко Тодоров. Всичко е наред – шеги, закачки и дори се движат по разписание. Стигат до гара Калояновец и там локомотивът дерайлира с висока скорост. Става на хармоника, вагоните се блъскат един в друг, релсите се огъват, всичко е обвито в облаци гъст дим<sup>1</sup>.

Туляшев обяснява, че всъщност е имало разминаване на показанията на светофарите. На километър и половина преди гарата сигналът бил за движение по права със 100 километра в час, а непосредствено преди завоя светлинните вече били други – за отклонение. Дръпнали спирачката, но вече било късно и излизането от релсите било невъзможно да се предотврати.

Колежата му Венко Тодоров не твърди нищо. Той загива в катастрофата, при която и 14 от пътниците бяха ранени.

## **ВТОРА ИСТОРИЯ**

През лятото на 2014 година правителството на Пламен Орешарски вече е паднало от власт и е сформирано служебно правителство, в което министър на транспорта е Николина Ангелкова. На бюрото ѝ в просторния и светъл кабинет на столичната ул. „Дякон Игнатий“ има дебела папка с прелюбопитно четиво.

Документът е наречен „Анализ на финансовото състояние, проверка на законосъобразността на проведените обществени поръчки и сключените договори“. Подписът под него е на Гергана Алексиева, ръководител на звено-то за вътрешен одит в транспортното министерство, а проверката е обхванала „Холдинг Български държавни железници“ ЕАД, „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД. Разглежданият период от вътрешния одит е от 1 януари 2010 година до края на септември 2013 година.

В доклада на повече от 100 страници са описани безобразия при обществени поръчки и управленски своеволия от ръководството на БДЖ основно по време на първия управленски мандат на ГЕРБ. Съдбата на документа е изключително любопитна. Той е изготвен по време на управлението на министър Данаил Папазов в кабинета на Орешарски. Той го получил, прочел и го... прибрал. Прибрал го, въпреки подробно описаните схеми за оцеляване на националния жп превозвач, т.е. на българските данъкоплатци.

Защо го е направил, а не се е възползвал от прекрасна възможност да атакува предишните управляващи, не е ясно, както не е ясно и защо Ангелкова смело е подписала решението да изпрати ръководство на БДЖ (от управлението на ГЕРБ) на службите, разследващи финансови злоупотреби в особено големи мащаби.

### **КАКЪВ Е ПРОБЛЕМЪТ В ОДИТНИЯ ДОКЛАД?**

Основният проблем е повече от шокиращ. През 2011 година ръководството на БДЖ е прекратило стар договор със застраховател, в случая „Алианс България“, и е подписало нов. Полицията е за застраховка на подвижния състав. Подобен контракт по правило е изключително важен за транспортни компании, ползващи скъпи возила, каквито са локомотивите и вагоните. Само че в договора са вкарани изключително странни клаузи, които го превръщат в много изгоден за застрахователната компания и в съвсем безсмислен за жп превозвача. На практика един ред обезсмисля целия контракт: „застраховката на подвижния състав важи само за времето, в което влаковете се намират в железопътно депо“.

Няма и не може да има логично обяснение за това. Влаковата застраховка е аналог на „Каско“ при автомобилите. Ако трябва да си го представим, ето го примера: отивате при застраховател, броите му солидна сума пари и се съгласявате полицията да покрива щети само за времето, в което колата ви е заключена в гаража и не пътува.

В крайна сметка „Булстраг“ получава договор за 20 милиона лева от БДЖ. Това е само един от констати-

раните проблеми в одитния доклад. Финансовите контролори на транспортното министерство са проверили общо 28 обществени поръчки на жп превозвача. В тях са открити нарушения при 23 от контрактите.

### **ТРЕТА ИСТОРИЯ**

Денят е 26 април 2016 г. Пред Централна гара в София е празно. Разкарани са дори и такситата. Навсякъде има полицаи и служители на Националната служба за охрана с черни очила и слушалки в ухото. Любопитните граждани са изтикани на галечната страна на предгаровия площад.

Това, което заинтригуваните минавачи не могат да видят, е как в чисто новата многофункционална спортна зала, разположена вътре в прясно ремонтираната Централна гара, премиерът на България Бойко Борисов бие дузпи на младежи от железничарски футболен клуб.

Събитието е част от сценария на тържественото откриване на преобразената срещу 63 милиона лева от консорциум между свързваната с депутата от ДПС Делян Пеевски фирма „Водстрой 98” и „Главболгарстрой” столична гара<sup>2</sup>. Вътре е чисто, дограмата е сменена с енергийноефективна, има нови информационни табла и, както стана дума, сградата разполага с крайно необходимата зала за футбол. Вярно, парите никак не са малко, а основната част от тях са на европейските данъкоплатци.

Малко след събитието новите ескалатори на новата гара спират за първи път. Две седмици след това дръвчетата пред сградата изсъхват, защото нямало кой да ги полива. В района пак става мръсно. А съвсем наскоро и пейките по пероните остават без седалки – гемонтирали ги служителите на гарата, защото недоброжелателни пътници им отвили болтовете, които вероятно струват от порядъка на 20-40 стотинки.

### **КЪДЕ Е ВРЪЗКАТА МЕЖДУ ТРИТЕ ИСТОРИИ?**

Малкият машинист Христо, голямата галавера и плачевният трагикомичен резултат са част от една и съща

история на железничарското ни съвремие, с която можем да проумеем защо по разписанието от 1971 г. „Чайка експрес“ е пристигал с два часа по-бързо до Бургас, отколкото днес. А също и защо по времето на Мидхат паша цялата жп линия Варна–Русе е построена за 2 години и 4 месеца (по-бързо от смяната на дограма на една гара днес), въпреки че не е разполагал с еврофондове. Не е ясно как точно напредничавият за времето си османски управник е организиран поръчките по строителството и каква част от бюджета е била открадната.

Въпреки щедрото финансиране по предприсъединителни и европрограми у нас не е ремонтирана или изградена нито една цяла жп линия, а само отделни участъци (Пловдив–Бургас, Пловдив–Свиленград). Строителството на железния път от Септември до София и след това до Калотина е отложено в далечното бъдеще, а трасето София–Видин, за което от десетилетие се правят проекти, изобщо няма да го бъде.

### **НА КОГО ТРЯБВА ДА БЛАГОДАРИМ?**

Заради огромната си задължнялост, въпреки многомилionните субсидии всяка година, БДЖ не може да бъде бенефициент на средства по европейските програми. Затова големите пари се изсипват само в релсовата компания НКЖИ (Национална компания „Железопътна инфраструктура“). Оттам отиват при когото трябва<sup>3</sup>.

Преглед на договорите, сключени от „Железопътна инфраструктура“ в периода 2007–2015 г., показва, че консорциумът „Джисиеф-СК-13-Трейс Рейлинфра Консорциум – София“ е спечелил обществени поръчки на стойност 328.1 млн. лв. В консорциума участват италианската „Джи Си Еф“ СПА с 69%, „Трейс Груп Холд“ с 29%, и „СК-13 Трансстрой“ с 1%. На второ място по обем на поръчките от НКЖИ се нарежда гържавната фирма ДП ТСВ с договори на стойност 249.8 млн. лева. Покрай обвинението срещу депутата от ДПС Илия Илиев, прокуратурата повдигна забесата как ТСВ (бившите строителни войски) първо печели поръчка на НКЖИ, после по документи я преотда-



ва на частен подизпълнител, а след това работниците на ТСВ свършват работата, но едни пари вече са изчезнали по трасето.

На трето място е свързаната с Делян Пеевски „Вогстрой 98” – тя е получила от НКЖИ 197.36 млн. лева. Сред контрагентите е и „ПСТ Груп”, която премиерът Бойко Борисов също заподозря за връзки с Пеевски – фирмата е получила договори за 129 млн. лева. Още 79.5 млн. лева са отишли в „Промислено строителство холдинг”, която пък беше собственост на „Вогстрой 98”.

### **А КОЙ Е НАКАЗАН ЛИ?**

След разследването на Звено то за разследване на железопътни инциденти към транспортното министерство и прокуратурата локомотивният машинист Христо Туляшев е посочен за основен виновник за катастрофата при Калояновец<sup>4</sup>. Старозагорският окръжен съд го осъжда на 8 години и половина затвор, както и да плати почти 1.5 млн. лева обезщетения за БДЖ и НКЖИ за причинени имуществени вреди (нали помните защо застраховката не покрива тези щети).

Пловдивският апелативен съд обаче отмени това решение и заради необсъдени показания. Например, че години преди инцидента за същата жп линия е купено скъпо оборудване, наречено Автоматична локомотивна сигнализация (АЛС). Задачата на техниката за милиони евро е да предотвратява точно такива човешки грешки като вменияваната на Туляшев. Системата е доставена, нещо било откраднато, гнес не работи...



<sup>1</sup> БТВ Новините Бързият влак София – Варна дерайлира, машинистът загина <https://goo.gl/olKcsK>

<sup>2</sup> ДП Национална компания железопътна инфраструктура, проект: „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-Тмрежата - „Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“, „Рехабилитация на гаров комплекс жп гара Бургас, пътническа“, „Преустройство и саниране на приемно здание гара Пазарджик – II-ри етап“

<https://goo.gl/xnZMz5>

Информационна система за управление и наблюдение на структурните инструменти на ЕС в България, „Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата - Рехабилитация на гаров комплекс Централна гара София“

<https://goo.gl/gbpDz0>

<sup>3</sup> Клуб Z, #Кой печели най-големите поръчки на НКЖИ?

<https://goo.gl/KYI83q>

“Биволь”, Договори за обществени поръчки в България – Данни от / Data from opendata.government.bg за периода / period 01.01.2007 – 31.12.2015, <https://goo.gl/eWcuKx>

<sup>4</sup> МТИТС, Годишен доклад на Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт (СЗРПИЖТ) <https://goo.gl/ogwjjh>

\*Сметна палата на Република България, „Сметната палата извърши възложения от парламента одит на дейността на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, който включва дейността на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД <https://goo.gl/JKcgrv>

# КАК ПОСТРОИХМЕ МАВЗОЛЕЙ ЗА 60 МИЛИОНА В ПЛОВДИВ

ГРИГОР РАЙЧЕВ



*Спортна зала „Колодрума“, наречена от кмета на Пловдив Иван Тодев „уникалното спортно бижу“, струва на данъкоплатците почти 60 млн. лв. За няколко години проектът поскъпна пет пъти, а днес съоръжението почти не се използва. Милionите за строителството пък отидоха във фирма, с която семейството на кмета има дългогодишни отношения. Днес тази скъпа придобивка често е заключена.*

„С тази зала ще се гордеят и ще я ползват следващите поколения. Това не е просто зала, а прекрасно съоръжение. Много благодаря и на Бойко Борисов, който през двата си мандата направи всичко възможно в Пловдив да има зала.”

Тези патетични думи са на пловдивския кмет Иван Тотев по повод на откриването на многофункционалната спортна зала „Колодрума“.

Година след триумфалната церемония залата прилича по-скоро на мавзолей, отколкото на съоръжение, където от първия ден да кипи живот с 22 вида спорт, национални, европейски и световни първенства, концерти с международно и българско участие, атрактивни арт събития.

Сградата е с 37 000 кв.м разгъната застроена площ, над 6000 места за зрители и 250 метра колоездачна писта. През повечето време обаче е напълно безлюдна. През 2015 г. са проведени четири големи събития, през 2016 г. – малко над десет. Пустеят дори и търговските площи, които би трябвало да носят приходи, за да могат постепенно да се възстановяват инвестираните средства. А те са почти 60 млн. лв.

## **ИСТОРИЯТА НА „КОЛОДРУМА“**

Още в началото на миналия век общината отрежда в полза на Пловдивско колоездачно дружество „Цар Симеон 1898“ терен с площ 37 дка на Асеновградско шосе за изграждане на колодрум. Строежът на пистата и трибуните започва през 1932 г., седем години по-късно той е завършен. През 2008 г. ръководството на дружеството стартира проект за покрит колодрум с амбицията той да стане най-модерен в страната и на Балканите. За да осигурят финансиране, колоездачите влизат в съдружие с фирма „Реа 96“, но тя фалтира, а строителството на спортното съоръжение, както и на предвидените жилищни кооперации в съседство спира.

Колоездачното дружество започва да търси „спасители“ и през пролетта на 2011 г. бъдещият кмет на Пловдив Иван Тотев, тогавашният финансов министър Симеон Дянков и председателката на парламентарната комисия

по бюджет Менда Стоянова посещават недовършения строеж и обявяват бъдещия проект. В началото схемата е публично-частно партньорство между държавата и дружество „Цар Симеон 1898“ с дялове в съотношение 80% на 20%<sup>1</sup>. Официалното становище е, че 60% от строително-монтажните работи са изпълнени, а за довършването са необходими само 12 млн. лв., които държавата ще отпусне.

Няколко месеца по-късно Иван Тотев вече е спечелил изборите за кмет, а схемата започва да се променя. Банката кредитор заповида сметките на колоезгачното дружество и обявява недовършения строеж за публична продажба. С това общината обяснява форсираното изкупуване на имота за 7.8 млн. лв. На практика срещу тези пари данъкоплатците си купуват 9.5 дека земя в периферията на Пловдив и стоманено-бетонна конструкция с изкоп, пълен с вода. После започва непрекъснатата промяна на параметрите, а парите от 12 млн. лв. се оказват 50 млн. лв.

## ГОЛЯМОТО НАБЪБВАНЕ

Няма инвеститор, който би започнал строеж без предварително изготвена количествено-стойностна сметка на обекта. Или поне не би трябвало да има. А когато се инвестират бюджетни средства, проектът трябва задължително да бъде остойностен до последна стотинка. Така пише в закона. И се предполага, че когато Иван Тотев, Симеон Дянков и Менда Стоянова обявяват плановете си на стойност 12 млн. лв., то са прегледали тази документация предварително. В началото стойността трябваше да е почти 20 млн. лв.

# 7.8

МЛН. ЛВ.

ЗА ПРИДОБИВАНЕ  
НА ИМОТА

# +

# 12

МЛН. ЛВ.

ЗА  
ДОИЗГРАЖДАНЕ

# =

# 19.8

МЛН. ЛВ.

ДО  
ОТКРИВАНЕТО

Ето какво показват официалните документи на правителството за финансирането на „Колодрума“:

**ПЪРВИ ТРАНШ:** с писмо № 08-00-364 от 19 март 2012 г. на Министерския съвет на община Пловдив се дават 7 768 111 лв. Това е сумата, платена на „Цар Симеон 1898“ за недовършения строеж и за земята<sup>2</sup>.

**ВТОРИ ТРАНШ:** с писмо № 08-00-1557 от 20 ноември 2012 г. Министерството на финансите превежда 3 600 000 лв. Парите са за доставка и монтаж на покривната конструкция.

**ТРЕТИ ТРАНШ:** с писмо № 08-00-1621<sup>3</sup> от 5 декември 2012 г., подписано от финансовия министър Симеон Дянков, общината получава за „Колодрума“ още 8 488 887 лв. Средствата са за строително-монтажни работи.

**ЧЕТВЪРТИ ТРАНШ:** с писмо № 08-00-21 от 5 февруари 2013 г. на Министерския съвет още 12 000 000 лв. Влизат в бюджета на залата (това е последната целева субсидия за пловдивската зала от правителството на Бойко Борисов, след което кабинетът на Пламен Орешарски спира финансирането)<sup>4</sup>.

**ПЕТИ ТРАНШ:** Служебното правителство на Георги Близнашки с писмо № 08-00-1783 от 2 октомври 2014 г. възстановява финансирането на „Колодрума“ с транш в размер на 5 628 000 лв.<sup>5</sup>

**ШЕСТИ ТРАНШ:** писмо № 08-00-2956 от 30 декември 2014 г. на министъра на финансите Владислав Горанов е за още 1 363 438 лв.<sup>6</sup>

**СЕДМИ ТРАНШ:** на същата дата община Пловдив получава от Министерството на финансите превод с писмо № 08-00-2953 за 12 273 390 лв.<sup>7</sup>.

Равносметката дотук е **51 093 826 лв.**

Но многото пари не са достатъчни, за да бъде завършена работата в срок. Откриването на „Колодрума“ е насрочено първо за 1 март, после за 1 юни, защото няма готовност, накрая – за 30 август 2015 г. Държавни пари вече няма, затова в общинския бюджет аварийно се планира дофинансиране на обекта – веднъж с 3.5 млн. лева, втори път – 1.6 млн. лева, и трети път – 2 млн. лева. Но и това не е всичко. През март 2015 г. кметът иска от Общинския съвет допълнително още 1 938 000 лв. и т.н., и т.н.<sup>8</sup>

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗХОДИ

**9 015 000 лв.**

ОБЩО ФИНАНСИРАНЕ ОТ ДЪРЖАВАТА И ОБЩИНАТА

**60 108 826 лв.**

Но тази история не свършва дори и след откриването на залата. През 2016 г. общината откупува 50% от правото на строеж от Колоезвачното дружество „Цар Симеон 1898“ срещу 450 000 лв. Още 250 000 лв. от местния бюджет отиват за осветлението, което се оказва, че не отговаря на съвременните стандарти. Общинският съвет гласува и други 36 000 лева, този път за захранване на системата за лег и сняг, монтирана на покрива на „Колодрума“.

### **КОЙ ПОЛУЧАВА ВСИЧКИ ТЕЗИ ПАРИ?**

Основната обществена поръчка е възложена на обединение „ГБС – Спортен комплекс Пловдив“<sup>9</sup> с договор от януари 2013 г. Това е единственият кандидат на търга. Консорциумът включва три дружества: „Главболгарстрой“ АД – София, „ГБС – Пловдив“ АД и „Водстрой 98“ АД – София. И трите фирми са добре познати и са традиционни изпъл-

нителни на обществени поръчки. Първите две са на Симеон Пешов, а третата беше от орбитата на фалиралата КТБ и за нея банкерът в изгнание Цветан Василев казва, че е под контрола на депутата от ДПС Делян Пеевски.

Търгът е така направен, че да не се яви друг кандидат. С изискване например да е построил зала с разгърната застроена площ не по-малко от 37 000 кв. м, а и да е предназначена за над 10 вида спорт. Случайно или не, по това време ГБС беше построила „Арена Армеец“ в София. В подписания договор между община Пловдив и консорциума е записано, че „изпълнителят се задължава да не разпространява по какъвто и да е начин пред трети лица собствена или служебна информация по повод на изпълнението на договора, без изричното писмено съгласие на възложителя“<sup>10</sup>. Забравете за прозрачност.

Година по-късно се оказва, че 24 млн. лв. не стигат. През януари 2015 г. е обявена нова обществена поръчка заради „непредвидени в основния инвестиционен проект строително-монтажни работи“. Няма повече обяснения. Поръчката отново отива при „ГБС – Пловдив“. Този път тя е на стойност 4 810 200 лева. Година след откриването на залата „ГБС – Пловдив“ получава още една поръчка – този път за 250 000 лева.

Компанията ГБС изпълнява и други обществени поръчки в Пловдив, преди да се заеме със залата. През 2013 г. фирмата строи детска градина за 4 млн. лв., лъчетерапевтичен комплекс към Комплексния онкологичен център за почти 11 млн. лв., доставя и оборудването на Пеещите фонтани в Цар-Симеоновата градина срещу 2.5 млн. лв.

## **СЕМЕЙНИ ВРЪЗКИ**

ГБС се ползва с авторитет не само в община Пловдив, но и в семейството на кмета Иван Томев. Компанията е наета за разширението на притежавания от фамилията хотел „Империал“. Същата фирма строи и личната къща на кмета на ул. „Богомил“ в Пловдив. Инвестициите в хотела и къщата са направени малко повече от година преди фирмата да започне да печели редовни поръчки от

общината<sup>11</sup>.

Според данните на Службата по вписванията „ГБС – Пловдив“ и фирма „Квалификация консулт“, чийто собственик е майката на кмета, подписват две договорни упометки през август и ноември 2011 г. Сумите са 717 000 и 307 000 лв. Заедно с ДДС задължението надхвърля 1 млн. лв. Тези пари фирмата на Роза Томева дължи на ГБС за строеж на новото крило на хотелския комплекс. Иван Томев твърди, че парите вече са изплатени.

Всички тези съвпадения излязоха на бял свят покрай последните кметски избори, когато конкурентите на Иван Томев обвързаха многократното поскъпване на спортната зала с близките му отношения с фирмата изпълнител. Кметът определи всичко това като политическа атака, но фактите остават неотречени.

### **И КАКВО ПОСЛЕ?**

Всеки голям град би се гордял с нова и модерна спортна зала. В последните години София, Пловдив и Русе се сдобиха с такова съоръжение. В Бургас строителството продължава. Има някои разлики обаче. Община Русе предпочита публично-частното партньорство, намира частни инвеститори, които осигуряват две трети от парите за спортната зала. За управлението на залата в Русе е наета специализирана компания, която идва с бизнес стратегия и план за развитие и креативност. През 2015 г. „Булстрад Арена“ организира най-малко десет сериозни спортни и развлекателни събития за разлика от четирите в Пловдив, а през 2016 г. разликата вече е в пъти.

Община Пловдив не само не успява да намери „кръстник“ за „Колодрума“, който да помага с мениджмънт и финансиране по подобие на „Арена Армеец“ в София, „Булстрад Арена“ в Русе, „Арена – Асарел“ в Панагюрище, но и създава ново бюджетно общинско предприятие „Многофункционална спортна зала“ с 13 души щатен персонал, чиито заплати отново идват от данъкоплатците. А единствената в България колоезачна писта, която струва 3 млн. лева, почти не се използва. През септември 2016 г.



велосипедистите от Колоезачната обиколка на България минават през Пловдив, спират пред залата, но не влизат в нея...

П.П. Също през септември 2016 г. Агенцията за държавна финансова инспекция започна проверка на зала „Колодрума“ след сигнал от народни представители от Патриотичния фронт<sup>12</sup>.

<sup>1</sup> „Градът.bg“ С публично-частно партньорство довършват покрития колодрум в Пловдив <https://goo.gl/C53aGb>

<sup>2</sup> Община Пловдив официален сайт, Отчет на кмета на Пловдив Иван Томев за изпълнение на бюджета на общината за 2012 г. <https://goo.gl/DfpoaQ#>

<sup>3</sup> Виж бел.2.

<sup>4</sup> Община Пловдив, Обяснителна записка по отчета за изпълнение на бюджета за периода 01.01.2013 година до 31.12.2013 г. <https://goo.gl/wXuZbl#>

<sup>5</sup> „Марица“, „Славчо: Колодрума поскъпна 4 пъти за година, а няма и метър повече застроена площ“ <https://goo.gl/h4JOjr>

<sup>6-8</sup> Виж бел.5.

<sup>9</sup> АОП, Обявление за възложена поръчка, „Довършителни работи на обект „Спортен комплекс“ с разрешение за строеж №20 от 22.01.2008г. издадено от Община Пловдив“. <https://goo.gl/Ot5wvg>

<sup>10</sup> „Марица“, „2,4 млн. лева чисто прибира “Главболгарстрой“ от Колодрума!“ <https://goo.gl/lRJ6P3>

<sup>11</sup> „Дарикнюз“ „Дават Иван Томев на прокурор за корупция“ <https://goo.gl/jdFp2z>

<sup>12</sup> „Дир.бг“, Ревизори проверяват строежа на “Колодрума” <https://goo.gl/EGJH9b>, „Марица“, „Ревизори позват Колодрума“ <https://goo.gl/PukM8u>

# ИНТЕГРИРАНИЯТ ГРАДСКИ ТРАНСПОРТ ОТ „ОГЛЕДАЛНИЯ СВЯТ“

СПАС СПАСОВ



*Новият проект за интегриран градски транспорт във Варна е на стойност 115 милиона лева и официално е приключил. От всичките му компоненти безспорно е изпълнена единствено частта за публичност – общината плати на медии за реклама на проекта. Варненци обаче още чакат скоростното автобусно трасе да заработи, а автоматите за продажба на билети се сдобиха със „свински опашки“.*

Проектът „Интегриран градски транспорт на Варна“ е най-големият, по който общината е работила през последните 20 години. Средствата за изпълнението му са 115 млн. лв., по-голямата част от които са безвъзмездна финансова помощ по програма „Регионално развитие 2007-2013 г.“<sup>1</sup>. Общо десетте компонента включват доставката на 70 нови автобуса, ремонта на централни пътни артерии, строителството на велоалеи, поставянето на автомати за продажба на билети и разработването на система за трафик-информация в реално време.

Три пъти бе удължаван срокът за изпълнение. Последният „краен срок“ изтече на 31 август 2016 г. Според отчетите, изпратени до финансиращия орган, работата изглежда приключена по следния начин:

Преасфалтирани и с частично погменени подземни комуникации са няколко булеварда във Варна, които оформят трасето на т.нар. BRT коридор (от англ. Bus Rapid Transit – скоростно автобусно трасе).

На спирките по скоростното автобусно трасе, както и в автобусите, са монтирани 539 автомата за продажба на билети, а също и табла, които трябва да информират в реално време за разписанието.

По кръстовищата на скоростното трасе са поставени системи за осигуряване на предимство на обществения транспорт.

През 2013 г. в движение бяха пуснати 70 нови автобуса, а в края на ноември м.г. бяха завършени 16 км велоалеи.

Ремонтирани бяха крайните спирки на транзитния коридор, а около всички останали бяха изградени рампи за движение на хора с двигателни проблеми.

## **ПАРАЛЕЛНА РЕАЛНОСТ**

Такава е „паралелната реалност“ на чиновника. Другата, в която живеят гражданите на Варна, изглежда съвсем иначе. В нея „Интегриран градски транспорт на Варна“ е на път да се превърне в един от най-красноречивите примери за безотговорно и неефективно харчене на парите на европейските данъкоплатци.

Бюджетът за ремонт на пътните настилки и подземните комуникации по BRT коридора, заложен в договора за безвъзмездно финансиране на проекта през 2012 г., е 30 млн. лв. Но още през май 2013 г., само година по-късно, четири километра от трасето по бул. „Владислав Варненчик“ във Варна бяха предизборно преасфалтирани с 5 млн. лв., осигурени спешно от първия кабинет на Бойко Борисов. В хода на ремонта стана ясно, че освен бързо парите са били отпуснати и „на око“ – без предварителни разчети. Вероятен отговор на въпроса защо се е случило това дават частичните избори за кмет на Варна и извънредните парламентарни, проведени през май и юни същата година.

Друга част от коридора, по бул. „Мария Луиза“, беше ремонтирана с пари от общинския бюджет през пролетта на 2015 г. Как беше осигурено финансирането на последните две отсечки от BRT коридора – по булевардите „Трети март“ и „Васил Левски“, никога не стана ясно.

## **ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА ПРОЕКТА ПОРАЖДА СЪМНЕНИЯ**

Ресорният зам.-кмет на Варна Христо Иванов предпоче да не отговаря на въпроси по тази тема. Но разгадаването на „скритата картинка“ не изглежда сложно. За разлика от европейското финансиране, контролът по разходването на пари от общинския и от държавния бюджет се осъществява от Сметната палата и Агенцията за държавна финансова инспекция. Докладите, изготвяни след проверките им, често раждат шумни скандали, но те угасват бързо в коридорите на прокуратурата.

Няколко снимки, публикувани в социалните мрежи в началото на септември 2016 г., също дадоха повод за съмнения около изпълнението на проекта. На тях се вижда, че новите автомати за автобусни билети, монтирани още през есента на миналата година, вече са „поправени“ с т.нар. свински опашки<sup>2</sup>. При това без някога да са заработили. Според няколко докладни записки, изпратени до изпълнителния директор на общинското дружество

„Градски транспорт“ във Варна, причината за „ремонта“ е конструкцията на машините, които не са издържали на вибрациите, макар че не работят. Но това съвсем не е единственият проблем с билетните автомати.

Срокът за пускането им в експлоатация непрекъснато е отлаган за „всеки момент“<sup>3</sup>. За последен път в началото на юли 2016 г. Биляна Якова, ръководител на проекта „Интегриран градски транспорт на Варна“, обясни, че „съгласно техническата спецификация на възложителя и техническото предложение на изпълнителя – „Обединение модерен транспорт“, автоматизираната билетна система е „тествана и работеща“.

### **ТЕСТВАНА И НЕРАБОТЕЩА БИЛЕТНА СИСТЕМА**

Задължение на изпълнителя било „само да достави и да монтира машини с фискални устройства, а не фискализирани“. По тази причина с фискализацията било натоварено друго дружество – „Къстъм Инжинеринг България“. Дали това се е случило, не е ясно. Но до началото на октомври 2016 г. (срока за приключването на този текст) тактилните дисплеи на сините машини по спирките и в автобусите във Варна все още са тъмни.

Според техническото задание, приложено към обявата за конкурса, автоматите, поставени на спирките и в автобусите, трябва да приемат монети и банкноти, да връщат ресто, да обслужват кредитни и дебитни карти, да зареждат абонаментни карти за градския транспорт, да предоставят справка за наличност по тях и т.н.<sup>4</sup> Експертите на потенциалните изпълнители обаче са предупредили Якова, че тъй като по задание във всеки автобус ще има само по един автомат, това би довело до забавяне на обслужването и образуване на опашки в пиковите часове. Освен това изпълнението на всички споменати операции в движещ се автобус криело опасности за здравето на пътниците.

Науку на всички предложения и коментари системата за електронно таксуване е поръчана и изпълнена в първо-

начално задания си вариант. Заради габаритите си сега автоматите са поставени на единствено възможните места в новите варненски автобуси – определените за хора с двигателни проблеми и майки с детски колички.

Каква е точната им цена, до този момент не е ясно. Причината за това е, че поръчката за производството и монтажа им беше включена в общата сума от 14.5 млн. лв. заедно с разработването на системата, информираща в реално време за движението на автобусите. Основните компоненти в нея – светлинните табла, интернет платформата и мобилното приложение, бяха също отчетени като приключили. Но въпреки това и до момента работят само в тестов, демонстрационен режим<sup>5</sup>.

### **„САЙТЪТ Е В ПРОЦЕС НА ПРОФИЛАКТИКА!“**

Точно тази част от проекта стана повод и за трагикомичен скандал в края на миналата година. Тогава в общинския сайт [www.itransportvarna.bg](http://www.itransportvarna.bg), създаден по проекта „Интегриран градски транспорт“, се появи трафик-информация, копирана в пълния си обем от аналогичен сайт на частно дружество, което от години я предлага безвъзмездно и в обществена полза.

Веднага след опита за изясняване на случая платформата беше блокирана от администраторите си, без каквото и да било обяснения. Месец по-късно се оказа, че тя е дори спряна заради неплатен хостинг. От тогава до сега всеки опит за зареждането му води към едно и също съобщение: „Сайтът е в процес на профилактика!“.

Заради явно неработещата система за управление на проекта „Интегриран градски транспорт на Варна“ в експлоатация не е въведен и най-обемният му компонент – т. нар. BRT коридор<sup>6</sup>. А на цената от 4.6 млн. лв. в града беше изградена мрежа от велосипедни алеи, които предизвикаха вълна от подигравки. Но и това не трогна никого.

Единственият приключен, отчетен и ефективно работещ елемент от проекта се оказаха мерките за негова-

та публичност<sup>7</sup>. Независимо от всички фалстартове и отлагани финиши, в навечерието на изборите за местна власт – през август 2016 г., за тази цел бяха похарчени 800 хил. лв. Най-голям дял от тях се оказа насочен към медици, повечето от които свързани пряко или косвено с лица от местната и централната власт.

<sup>1</sup> ОП „Регионално развитие“, Проект „Интегриран градски транспорт на Варна“,

<https://goo.gl/1Y4EaM>

Информационна система за управление и наблюдение на структурните инструменти на ЕС в България,

<https://goo.gl/nDoxp9>

<sup>2</sup> „Дневник“, Неработещите билетни автомати във Варна вече са „поправени“ със „свински опашки“,

<https://goo.gl/rTn569>

<sup>3</sup> „Дневник“, „Строго секретно“, или какво свърши Варна по проекта си „Интегриран градски транспорт“,

<https://goo.gl/rLqjiv>

<sup>4</sup> ОПРР, Проект „Интегриран градски транспорт на Варна“ Договор за безвъзмездна финансова помощ №BG161PO001/1.5-03/2011/002, <https://goo.gl/FcQ96Q>

<sup>5</sup> АОП, Обявление за поръчка „Проектиране, СМР, авторски надзор, гоставка и монтаж по Компонент 1 „Автоматизирана билетна система“ в рамките на проект BG161PO001-1.5.03-0002 „Интегриран градски транспорт на Варна“ по схема за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ: BG161PO001/1.5-03/2011 „Подкрепа за интегриран градски транспорт в петте големи града“, Приоритетна ос 1: „Устойчиво и интегрирано градско развитие“, Операция 1.5: „Системи за устойчив градски транспорт“ на Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 г.,

<https://goo.gl/9cQ2Az>

<sup>6</sup> Община Варна, официален сайт, „Кметът Иван Портних подписа договор за изграждане на 16 км велоалеи“,

<https://goo.gl/LtTYt6>

„Капитал“, „Консорциум „Арма“ започва строителството на 16 км велоалеи във Варна“, <https://goo.gl/yB60Qi>

<sup>7</sup> АОП, Обявление за обществена поръчка „Изпълнение на мерки за разпространение на информацията и публичност в рамките на проект BG161PO001-1.5.03-0002 „Интегриран градски транспорт на Варна“ по схема за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ: BG161PO001/1.5-03/2011 „Подкрепа за интегриран градски транспорт в петте големи града“, Приоритетна ос 1: „Устойчиво и интегрирано градско развитие“, Операция 1.5: „Системи за устойчив градски транспорт“ на Оперативна програма „Регионално развитие“ 2007-2013 г., <https://goo.gl/7w2yjO>



# „СЛЕПИТЕ“ КАМЕРИ НА ВАРНА

СПАС СПАСОВ



*Видеонаблюдението намалява престъпността и помага за регулиране на трафика. Примерите за това идват от най-големите градове по света. Варна също не е малък град, но там нещата са различни. Преди почти десет години общината купува за 5 млн. лв. система за видеонаблюдение, която обаче така и не заработва. Затова днес данъкоплатците на Варна ще платят и още една система.*



В началото на април 2016 г. община Варна обяви конкурс за избор на изпълнители, които да проектират и изградят нова система за видеонаблюдение в града. Според обявлението, публикувано на сайта на Агенцията по обществени поръчки, прогнозната стойност на поръчката е до 1 млн. лева без ДДС, а системата ще трябва да е готова в рамките на 4 години<sup>1</sup>.

Според изискванията към потенциалните изпълнители на обществената поръчка сигналът от камерите трябва да може да бъде записван на видеорекордери и сървъри, които имат капацитет за съхранение на данните в продължение на 30 дни, преди да бъдат архивирани.

Техниката и материалите, които ще бъдат използвани, трябва да бъдат нови, неупотребявани и да дават възможност за „следене в реално време на картина от видеокамерите в зоните за наблюдение, с възможност за гъвкаво конфигуриране на броя камери на един монитор“.

Освен това централизираната система трябва да дава възможност за неограничено увеличаване броя на видеокамерите, потребителите и локациите за видеозапис.

Формулирано по този начин, заданието звучи професионално и на практика покрива всички очаквания за повече сигурност в третия по големина град в България.

## **НО...**

Скритата подробност в случая е, че през последните три години във Варна бяха изградени още три системи за видеонаблюдение. Първата от тях бе за следене и регулиране на уличния трафик. Втората – за охрана на общински обекти, а третата, която е част от проекта за Интегриран градски транспорт, следи преминаването на автобусите през централните кръстовища в града.

Сега от публикуваната обява за възлагане на нова обществена поръчка става ясно, че предстои монтирането и на нова – четвърта система. В това, разбира се, нямаше да има нищо смущаващо, ако описанието на нейната функционалност не съвпаднаше с това на друга система, изградена още през 2007 г. от администрацията на бив-

ция варненски кмет Кирил Йорданов. По собствените му гуми това беше „най-голямата, най-скъпата и най-модерната“ система за видеонаблюдение в България. А обявените параметри на мрежата напълно оправдаваха подобна оценка.

Стойността на системата, включваща над 250 високотехнологични камери, беше близо 10 млн. лв. За изграждането ѝ беше основано търговското дружество, в което 52% и до този момент притежава австрийската компания „Efkon AG“, а останалите 48% – община Варна.

Проектът включваше 79 „куполни“ камери с висока резолюция за наблюдение на трафика и пешеходните зони в централната част на Варна и съседната община Аксаково. Важни компоненти от него бяха и три камери за разпознаване на лица, монтирани на възлови места в града. Други 164 камери бяха предназначени за проследяване на издирвани автомобили. Мрежата за видеонаблюдение трябваше да служи за регулиране на трафика през кръстовищата в града, да събира статистически данни, да подпомага системата за градски транспорт, да осигурява сигурността в централните пешеходни зони и т.н.

## **МИНАЛО НЕИЗПЪЛНЕНО ВРЕМЕ**

„Най-голямата, най-скъпата и най-модерната“ система за видеонаблюдение в България – не работи<sup>2</sup>. Доклад от одитна проверка, извършена в края на 2014 г., показва, че системата за видеонаблюдение във Варна е напълно блокирана и не работи. Повод за проверката стана трагичен инцидент, при който на 18 октомври същата година кинорежисьорът Захари Паунов бе обявен за изчезнал на път от Варна за Бургас. По-късно тялото му беше намерено край Ахелой. Експертизата установи, че Паунов е катастрофирал най-вероятно след инфаркт.

В хода на разследването за причините, довели до смъртта му, стана ясно, че системата за видеонаблюдение във Варна не е засякла посоката, в която колата му е напуснала града. По тази причина той бе открит едва 13 дни след като изчезна.

Разследване на онлайн изданието Дневник.bg, извършено по този повод, показва, че още преди 2014 г. „най-скъпите и най-модерни“ варненски камери са били напълно изоставени<sup>3</sup>. Но информацията за това е била премълчавана, както от общинската администрация, така и от Областната дирекция на МВР, която използваше системата в продължение на години без договор и без да плаща наем за това. Нещо повече, оказа се, че създаването на мрежата е било договорено „устно“ между бившия кмет на Варна и тогавашния министър на вътрешните работи Румен Петков.

Така без писмен договор с МВР общината бе изплатила половината от разходите по доставката и монтажа на системата в размер на 5 млн. лв. След оставката на Петков МВР отказа да изпълни „неофициалните“ му ангажменти. По тази причина дружеството „Efkon AG“, доставило и монтирало камерите, остана техен собственик, но без задължението да ги поддържа.

Заради неизвършените плащания към доставчика на системата тя не е била въведена в експлоатация по предвидената за това процедура, за нея няма влезли в сила гаранционни условия, не е извършвана калибровка. По тази причина тя практически е работила незаконно в продължение на цели 7 години.

Всички тези констатации бяха потвърдени и от одитната проверка, назначена през 2014 г.

В доклада, изготвен след приключването ѝ, е записано, че от всички „куполни“ камери към момента на инспекцията са работили само 13. Част от камерите са били откраднати, други са нямали връзка с базовите си станции, не са работили хранващите им устройства и системата за безжичната им свързаност.

Блокирана и неработеща е била и цялата система от 164 камери за проследяване на издирвани превозни средства във Варна и Аксаково. Установената причина за това е била „невъзможността клиентският ѝ софтуер да се свърже с базата данни“. С две думи – докладът от одитната проверка на системата за видеонаблюдение във Варна е една от най-ярките илюстрации на последиците от чиновническото прахосничество. Но всичко не свършва дотук.

## **5 МЛН. ЛВ. ПЛАТЕНИ НА ВЯТЪРА**

В края на 2014 г. гружеството „Efkon AG“ предложи на Община Варна да изкупи дяловете му в съвместното им гружество за около 780 хил. лв. За рестартиране на системата за видеонаблюдение според предложението щяха да са необходими още около 800 хил. лв.

За да прецени целесъобразността на „откупуването“, на 30 март миналата година Общинският съвет на Варна е излъчил специална група. Решение обаче няма. С други думи, членовете на тази комисия също не са свършили нищо за оправдаването на разхода от 5 млн. лв., платени на вятъра от гражданите на Варна.

Така Варна тихомълком и неизвестно защо се отказва от „най-голямата, най-скъпата и най-модерна“ система за видеонаблюдение в страната. Петте милиона лева, платени за нея, отдавна са забравени. А гружеството доставчик не търси останалите близо 5 млн., отразени в стотиците страници на кореспонденцията му с общинската администрация в града. В замяна на всичко това, както става известно в началото на този текст, сега тече процедура за възлагането на нова обществена поръчка – за нови камери срещу нови 1 млн. лв., но пак от общинския бюджет на Варна.

---

<sup>1</sup> АОП, Обявление за поръчка, Открита процедура за сключване на рамково споразумение с предмет „Пълен инженеринг (проектиране и строителство), доставка и монтаж на системи за видеонаблюдение за нуждите на Община Варна“, <https://goo.gl/RYGElU>,

АОП, Решение за откриване на процедура „Открита процедура за сключване на рамково споразумение с предмет „Пълен инженеринг (проектиране и строителство), доставка и монтаж на системи за видеонаблюдение за нуждите на Община Варна“, <https://goo.gl/nW6BzT>

<sup>2</sup> „Дневник“, „Над 80% от камерите за 10 млн. във Варна не работят“, <https://goo.gl/vK4hNj>,

„Дневник“, „Видеокамери за 10 млн. във Варна са оставени на доуживяване“, <https://goo.gl/WnEQLi>

<sup>3</sup> „Дневник“, „След като изостави старата си система за видеонаблюдение, Варна ще купи нова за 1 млн. лв.“, <https://goo.gl/daZx9H>

# КОЙ НЕ ЗНАЕ „КРЪГОВОТО“ В РУСЕ

МИРОСЛАВ ПЕРСЕНСКИ



*Мястото е познато за всички в града на Дунав. Кръговото движение в центъра на Русе поема 80% от автомобилния трафик, по данни на общината. Затова ремонтът му бе необходим. 8.7 млн. лева по-късно обаче мястото не изглежда обновено, а неприятните изненади стават все повече.*

Когато бе обявен за първи път, проектът „Интегрирана система за градски транспорт на град Русе“ звучеше по-впечатляващо дори от името си<sup>1</sup>. Беше направена и заявка, че след реконструкцията районът около кръговото движение в центъра на крайдунавския град, за което бяха заделени 8.7 млн. лв., ще се превърне в „любимо място за срещи на младите русенци“. Близо 9 месеца след откриването си най-модерното съоръжение в Русе за последните десетилетия вече се разпада. Пита се: Кой ще плати сметката?

Мащабното начинание предвиждаше:

- реконструкция на кръговото движение в центъра на града, което според публични изказвания на представители на общината поема около 80% от автомобилния трафик;
- подлез за обществен градски транспорт, автомобили и велосипеди и нова улица между квартал „Родина“ и центъра – т.нар. пробив Кауфланд;
- изграждане на 14 км велоалеи;
- въвеждане на електронна система за таксуване в градския транспорт;
- оформяне на бус-ленти по бул. „Цар Освободител“;
- изграждане на нови улици и подобряване на трафика в квартал „Чародейка“ и др.

Всичко това бе планирано да струва над 30 млн. лв., като само за кръговото движение бяха заделени 8.7 млн. лв. без ДДС.

Както традицията повелява, процедурите започнаха с юридически спънки, обжалвания и недоразумения. Първите смели прогнози на общината сочат, че строително-ремонтните дейности ще започнат още през лятото на 2013 г. После прогнозите са актуализирани за лятото на 2014 г. или пък пролетта на 2014 г., а след това русенци получават гаранции, че до юли 2015 г. целият проект ще бъде завършен.

Заради обжалвания на обществените поръчки обаче

това не се събдява, договорът е сключен на 14 април 2014 г., а първата копка е направена чак на 28 ноември 2014 г.

С проектирането и реконструкцията се зае Консорциум „Монолитпътконсулт груп“, съставен от „Пътинженеринг“ ООД от Русе, „Монолит“ АД от Хасково, „Инжконсултпроект“ ООД от Варна и „Джу Ти Ер груп“ ЕООД. Предвиждаше се обектът да бъде открит на 19 януари 2016 г. с тържествена церемония в присъствието на регионалния министър Лиляна Павлова. Тя обаче бе отменена в последния момент заради прогноза за неблагоприятно време.

Въпреки саркастичните коментари за причините за отмяната на откриването, неблагоприятната метеорологична прогноза се събдява в много по-голяма степен от очакваното. Област Русе преживява една от най-тежките снежни бури от години, много населени места остават откъснати от света в продължение на няколко дни, училища отменят занятия.

## **ЕКСПРЕСНОТО ОТКРИВАНЕ**

„Неофициалното откриване“, с пускане на автомобилния трафик, се състои на 15 декември 2015 г., като строителните работи продължават до последния момент. Предвижда се трафикът да бъде възстановен в 17:00 ч. Показани са и журналисти, които обаче над 2 часа наблюдават в студа как текат довършителни работи. Около 19:30 ч трафикът е възстановен.

На следващия ден обаче става ясно, че пешеходните подлези съвсем не са готови за каквото и да било откриване. Асансьорите за трудноподвижни хора не работят, а ремонтните дейности продължават поне седмица след това. И докато шофьорите щастливо сноват по новата асфалтова настилка, под тях пешеходците изразяват учудване от крайния резултат. Цялата вътрешна част на пешеходната зона изглежда недовършена и зарязана на етап „груб строеж“. Навсякъде е гол бетон, без оформление, оставен да изсъхне, без дори да бъдат заличени сглобките между плочите. Тук-там се виждат арматура и



части от материалите, използвани за основа. За сметка на това шестте подлеза са облицовани с плочки, които изглеждат не съвсем на място на фона на голия бетон. Липсват и заявените предварително охранителни камери, пейки, малки търговски обекти. Липсват всички предпоставки мястото да се превърне в „любимо място за срещи на младите русенци“, каквато заявка е направена от общинското ръководство при обявяването на проекта.

### **...И АСФАЛТЪТ ЗАПОЧВА ДА ПРОПАДА**

Проблемите със съоръжението започнаха веднага след като времето омекна и снеговете започнаха да се топят. На 2 февруари 2016 г., месец и половина след възстановяването на автомобилния трафик, част от асфалтовата настилка в кръглата част започна да пропада.

Започнаха нови ремонти, които продължиха два дни, и допълнително затрудниха трафика. Започна да пропада и зелената площ между два от подлезите. Официалното обяснение бе, че това се случва заради слягане на почвата поради топене на снеговете, а всички ремонти ще са за сметка на фирмата изпълнител, тъй като тежат 5-те години гаранционен срок на обекта.

Вследствие на тези проблеми по бетонната конструкция започнаха да се появяват големи пукнатини, което принуди Община Русе да излезе с официален коментар, че съоръжението е напълно безопасно както за шофьори, така и за пешеходци. Пукнатините бяха запълнени с бетон, което придаде на подлезите още по-незавършен и запуснат вид.

Месец по-късно започнаха да падат облицовъчните плочи в подлезите, откъдето ежедневно минават стотици русенци. И докато някои побързаха да окачествят инцидента като вандалска проява, специалисти започнаха да коментират, че гоненето на крайни срокове и работата с нискокачествени материали дават своите резултати. Плочите бяха подменени, след което започнаха да падат и на други места, а хората започнаха да се притесняват за своята безопасност.



След няколко подобни „кърпежа“, през лятото фирмата изпълнител свали цялата облицовка от подлезите и я изгради наново<sup>2</sup>. Община Русе отново напомни, че всички дейности влизат в 5-годишния гаранционен срок и всичко е за сметка на изпълнителя и тя няма да плати нито стотинка. За русенци обяснението е едно – некачествено изпълнение. Хората са убедени, че когато единствено се гонят срокове, за да се вземат парите, след това всичко излиза двойно по-скъпо.

Към края на септември 2016 г. се забелязват някои от по-дребните недостатъци, предимно в пешеходните участъци – кални наслаждания от зле положените зелени площи в кръга, недобро оттичане на дъждовната вода, нови пукнатини по конструкцията. Така започва втората зима на „придобивката“. А когато изтекат петте години гаранция, разходите по ремонтите на ремонта вече ще бъдат изцяло за сметка на данъкоплатците.

---

<sup>1</sup> „Интегрирана система за градски транспорт на град Русе“, МРРБ, Обяви, <https://goo.gl/fOvKvs>

<sup>2</sup> „Свалиха плочите от почти цяла стена в един от подлезите на кръговото кръстовище в Русе“, Телевизия Кис 13, <https://goo.gl/IPcDVi>

# „ЦАРСКИЯТ“ СТАДИОН В ОБЩИНА ДРЯНОВО

КОНСТАНТИН КОСТОВ



*Изграждането на нови стадиони в села, в които няма кой да ги използва, не е новина. Техният брой доближава 100, а причината да се строят масово е, че по тази мярка не се изисква съфинансиране и Европейският съюз осигурява 100% от парите. Най-люксовият подобен обект се намира в община Дряново, където на разстояние само от няколко километра стадионите са два.*

В подножието на Стара планина, на кръстопътя между Северна и Южна България, се намира село Царева ливада. Според легендата тук някога са пасли конете на царете Асеневици и е бил летният дворец на цар Иван Асен II. Днес на това място се намира „царският“ стадион за чудо и приказ, а селото, в което живеят около 800 души, повечето от които пенсионери, дори си няма футболен отбор.

Щом влезете в село Царева ливада, на мекана свийте вдясно, преминете по осеяния с дупки път и ще видите стадиона, разположен на площ от около 15 дека и построен за 3 707 409 лв. европейски пари. Проектант е „Еко Пром Проект“ ЕООД, а изпълнител – „Джи Пи Груп“ ООД.

Спортният комплекс в селото включва футболен поле с изкуствена трева, трибуни с 815 места, обслужваща сграда със зала за пресконференции, служебни помещения и съблекални, както и паркинг. Освен ВИП ложи на трибуната има и кабина за журналисти и командно-наблюдателен пункт (общо 17 места). Сградата към стадиона разполага и с две съблекални за футболисти и една за съдии, стая за делегати, фоайе за граждани, станция за допинг контрол и медицински кабинет.

Проектът, по който е направен комплексът, е за „Изграждане на стадион в с. Царева ливада, изграждане на три игрища за футбол, волейбол и баскетбол и обновяване на стадион в гр. Дряново, Община Дряново”<sup>1</sup>. Той е направен след сключен Договор за БФП № 07/321/01179 между Община Дряново и ДФЗ-РА<sup>2</sup>. Проектът е по мярка 321 - 321 – „Основни услуги за населението и икономиката на селските райони“ по Програмата за развитие на селските райони на ЕС. Цялата стойност на изградените спортни обекти е 5 189 496 лв. без ДДС или 6 227 395 лв. с ДДС. От цялата сума 1 085 053 лв. са от гържавния бюджет. Стадионът официално е открит на 28.08.2015 г.

### **ЕТО И ЗА КАКВО СА ПОХАРЧЕНИ ПАРИТЕ**<sup>3</sup>

За доставка и насаждане на растителност са дадени около 20 хил. лв. Любопитно е, че са засадени 123 броя гърве-

та (смърч, жив плет, млечен чвор, бреза, чворолистен чинар, топола, лавровишня, два вида смърч, както и плачеща върба) в район, обграден от всички страни с гора. Един от най-екзотичните видове, които общината е решила да засади, е атласки кедр (Cedrus atlantica), вид растение от семейство „Борови“, застрашено от изчезване, разпространено в Алжир и Мароко. От него са поръчани 12 бр. за 2640 лв.

За 26 бр. столове за конферетната зала са дадени 1690 лв., т.е. по 65 лв. на стол, след като в специализирани магазини за столове цените започват от 30 лв. 960 лв. са дадени за три телевизора – 2 в съблекалните на отборите и един за фойето. За един обозначителен надпис са похарчени 15 хил. лв., а за три броя стенни закачалки – 600 лв. - по 200 лв. за всяка.

Интересна съпоставка може да се направи между гържавните пари, които община Дряново е получила за 2016 г., и тези, използвани за изграждане и ремонт на спортните съоръжения в общината. Бюджетът на общината е 7 693 395 лв., а 6 227 395 лв. с ДДС е сумата, дадена за строителни и ремонтни дейности по проекта.

### **КОЙ ЩЕ ПОЛЗВА „ЦАРСКИЯ“ СТАДИОН?**

По данни на НСИ населението на община Дряново към 31.12.2014 г. наброява 9234 души, разпределени в 63 населени места. 77% от населението на общината живее в град Дряново, а останалите 23% живеят в селата, като с най-голям брой жители е село Царева ливада с около 800 души. В 11 от селата населението е над 50 жители, а в останалите – до 50 жители. От официалното преброяване на населението през 2011 г. става ясно, че пенсионерите са 3599 души. През 2011 г. е имало и 658 лица, които са икономически неактивни, 1314 са лицата с увреждания, а децата в общината, от 1. до 12. клас, са 656 на брой.

От направената проста сметка става ясно, че в общината около 4000 души, мъже и жени, са тези, които вероятно са спортно активни и ще могат да използват съоръжението. Това е и най-оптимистичната прогноза,

тъй като в град Дряново, който е на 7 км от селото, има голям стадион с естествена трева – на отбора „Локомотив 1927“–Дряново. В съседните градове футболните отбори си имат стадиони и единствената причина да гойдат в с. Царева ливага е да сменят градската обстановка и да поизгряят на изкуствен терен. В селото няма дори хотел, където да се настанят футболни отбори, дошли на лагер заради новия стадион. Има единствено немного развит селски туризъм с къщи за гости.

### **МЕСТНИТЕ ВЛАСТИ: ЦЕЛТА ОПРАВДАВА СРЕДСТВАТА**

„Новият стадион в Царева ливага е част от идеята Дряново да се превърне в център за спортен туризъм”, са думите на бившия кмет на града г-р Иван Николов, в чийто мандат е сключен договорът по проекта и е изграден спортният комплекс. Построяването на стадиона е било част от поетите му ангажименти през есента на 2011 година за втория му управленски мандат. С изграждането му щели да се привличат повече туристи, но как точно, не става ясно. От общината обяснили пред медиите, че с. Царева ливага има богата спортна история.

Председателят на новия общински съвет, избран на местните избори през 2015 г. Тодор Василев коментира, че общината прави всичко възможно да привлича туристи и чужди отбори, за да използват терена в селото, „да се възползва градът от вложените в селския стадион евро-средства“.

### **КОИ СА СТРОИТЕЛИТЕ**

Обществената поръчка за строеж и ремонтни дейности се печели от фирма „Джи Пи Груп“ ООД, а проектант е „Еко Пром Проект“ ЕООД<sup>4</sup>. Първата фирма е на осмо място по обем на обществените поръчки от 2007 до 2015 г., показват публикуваните отворени данни. В консорциум „Джи Пи Груп“ е получила 457.304 млн. лв., а самостоятелно – 80.557 млн. лв. През пролетта на 2016 г.

премиерът Бойко Борисов обвърза фирмата с изпълнителния директор на „Лукойл България“ Валентин Златев, но той не фигурира официално в регистрите<sup>5</sup>.

„Царският“ стадион в община Дряново се нарежда до около сто други селски стадиони в общини из цяла България, които се построиха в последния кметски мандат преди изборите от края на 2015 г. За последния програмен период в България са ремонтирани 93 стадиона и са изградени зали за по близо 5 милиона лева, все в селата. Повечето проекти се финансират 100% от Европейския съюз. За разлика от много други случаи стадионът в Царева ливада е завършен. Но какво от това?

---

<sup>1</sup> Открита процедура за изпълнение на обект: „Изграждане на стадион в с. Царева ливада“, <https://goo.gl/rZrBt0>

<sup>2</sup> Договор между Община Дряново и ДФЗ-РА за „Упражняване на авторски надзор при изпълнение на строителството на стадион в с. Царева ливада, изграждане на три игрища за футбол, волейбол и баскетбол и обновяване на стадион в гр. Дряново, общ. Дряново“, <https://goo.gl/zRo1hO>

<sup>3</sup> Виж бел 1.

<sup>4</sup> Проектант и изпълнител на спортния комплекс в с. Царева ливада, <https://goo.gl/7TNoEU>

<sup>5</sup> Кои стои зад „Джи Пи Груп“, <https://goo.gl/1KgJqH>



# ДИГАТА, КОЯТО НЕ ПАЗИ КРИВОДОЛ ОТ НАВОДНЕНИЯ

ДИМИТЪР СТОЯНОВ



*Всяка година централната държавна власт отпуска пари на общините за спешни дейности за възстановяване на щети или за предотвратяване на бъдещи бедствия. Така и община Криводол получава почти един милион лева, за да изгради дига на река Лева. Парите са похарчени, нещо е построено, обектът обаче не е актуван. По-страшното е, че местните хора не са получили срещу парите си защита срещу бъдещи наводнения.*

Година след като в Криводол е изградена дига на река Лева, съоръжението се руши<sup>1</sup>. Парчета бетон от него са се откъснали, а почвата под циментовата плоча е подкопана. Бетонът, дебел не повече от 2 см, се е разрушил и са зейнали ями. Така вместо да служи за защита на населението, дигата в Криводол изправя хората пред опасност от наводнения при силни гръждове. На всичкото отгоре това съоръжение няма акт 15. То е там, но всъщност го няма.

През март 2012 г. Министерството на регионалното развитие и благоустройството съобщава на официалния си сайт, че 30 общини ще получат общо 26.5 млн. лв. безвъзмездна финансова помощ за проекти за предотвратяване на наводнения<sup>2</sup>. Средствата се отпускат по 2 схеми от Оперативна програма „Регионално развитие“ като собственият принос на бенефициентите трябва да бъде задължително 5%. Сред класираните е и община Криводол. Проектното предложение звучи така: „Корекция на река Лева в регулационните граници на гр. Криводол до вливането ѝ в р. Ботуня – от км 0+000 до км 2+000 – горен участък от км 1+150 до км 2+000 – 997 598.65 лв.“

Обектът не е приет в експлоатация, защото липсва Акт 15. Обаче е разплатен. На изпълнителя е преведена почти цялата сума – 827 913.87 лв. Неразплатени са скромните около 19 803.48 лв.

Община Криводол не публикува информация за проекта. Не са публикувани протоколите от работата на комисията по Закона за обществените поръчки, нито сключеният договор, нито протоколите с подробно описаните дейности, за които трябва да се плати. Липсват и фактурите за извършеното плащане.

В сайта на Агенцията за обществени поръчки обаче има информация за сключения договор. Датата на споразумението е 12.09.2014 г., срокът за завършване на обекта е три месеца. Според контракта по дигата е трябвало да се работи без подизпълнители. Реално обаче такива е имало.

В сайта на община Криводол съществува образец на типов договор за строителство, според който възложителят се задължава да изплати авансово 30% от цената и съответно да заплаща поетапно стойността на актуваните и



действително извършени дейности. Авансовото плащане и поетапните плащания не трябва да надвишават общо 70%.

От два протокола, въз основа на които е извършено плащането, става ясно обаче, че разплатените суми надвишават този процент. Първият протокол е без номер от 28.11.2016 г. Той оправдава и дава ход на плащане от 336 762.25 лв., подписан е от Петър Данчев – кмет и възложител, от проектант-строител и от строителния надзор. Вторият протокол вече е с номер 2. Той също е за установяване извършването и заплащането на натуралните видове строителни и монтажни работи. Подписан е от същия екип отговорни лица и е на стойност 471 348.144 лв.

Т.е. към ДЗЗД „Река Лева 2014“ е извършено почти цялото плащане. Има обаче един малък проблем – изплатени са гържавни пари за недовършена работа.

В отчета си за 2014 г.<sup>3</sup> Община Криводол е посочила целите на проекта, който е в процес на изпълнение по това време и ще бъде завършен през 2015 г., както и очакваните резултати от него:

„Да се предотвратят наводненията в общината, като така се създадат предпоставки както за подобряване, запазване и възстановяване на естествената околна среда, така и за опазване целостта на обществените и частните инфраструктурни обекти на територията на общината и ограничаване и максимално предотвратяване на рисковете и щетите за живота на населението; Да се предпази от наводнение гр. Криводол с цел предотвратяване на потенциалните неблагоприятни последици за човешкото здраве и околната среда в града; Да се ограничат рисковете от наводнения в гр. Криводол чрез прилагане на устойчиви мерки за борба с наводненията.

Очаквани резултати: 630 м подобрена инфраструктура – почистено, разширено и облицовано корито и изградени предпазни диги със стоманобетонни паранети и др.”

Резултатът е налице – зле построена, неактувана дига, но разплатена. И няма кой да я довърши. Не е ясно защо преди подписването на Акт 15 са платени повече от 70% – в случая над 95%.

---

<sup>1</sup> “Зов Нюз”, „На Вниманието на прокуратурата! Недовършена дига за близо милион лева се руши”, <https://goo.gl/IWZ639>

“Биволь”, „Недовършена дига за близо милион лева се руши“, <https://goo.gl/Jp7KJZ>

<sup>2</sup> Министерство на регионалното развитие и благоустройството (МРРБ), „26.5 млн. лева получават 30 общини за предотвратяване на наводнения”, <https://goo.gl/1cm4W3>

<sup>3</sup> Община Криводол, Отчет на кмета за 2014 г. <https://goo.gl/toH7Xh>

# ПАРКЪТ ОКОЛО НДК Е НОВ. НЕ ВИЖДАТЕ ЛИ?

ВЕНЕЛИНА АНГЕЛОВА



*Замазани с цимент пукнатини, изкъртени павента, фуги с трева и плевели, при дъжд – заблатени участъци и наводнени търговски обекти. Мястото е паркът около НДК в София. Проектът „Парково пространство на Национален дворец на културата – възстановяване и обновяване” е на път да надхвърли 16 млн. лв. На път е и да се превърне в емблема на качеството на ремонтите в столицата.*

Тази история започна още през 2012 г. Тогава е началото на подготовката на проекта за възстановяване и обновяване на парка<sup>1</sup>. А през ноември 2013 г. е обявена и обществената поръчка, която предвижда: в границите между бул. „Патриарх Евтимий“, бул. „Витоша“, ул. „Баба Неделя“, бул. „България“ и бул. „Фришоф Хансен“ в София да бъдат подновени настилките (но само някъде), тротоарите, уличното осветление, да се изградят пешеходни пътеки, да се възстановят фонтан и водна каскада, изкуствената река в детския сектор, да се изгради система за видеонаблюдение, както и паркова мебел и озеленяване. Всичко това всъщност е периферията, а ремонтът на самия площад пред НДК тепърва предстои. Но за него след малко...

Никой не оспорва необходимостта от ремонт на парка. Поръчката претърпява две редакции и е разделена на пет обособени позиции. Работата обаче започва чак през 2015 г. с една-единствена цел – да приключи до края на годината, за да не бъдат изгубени парите по Оперативна програма „Регионално развитие“.

Проведен е търг. „СК-13 Пътстрой“ от Перник се заема с парковете и тротоарните настилки, на които трябва да изгради велотрасета, както и с осветлението. „Водстрой -98“ поема озеленяването, почистването на парковото обзавеждане, както и автоматичната поливна система. „ПОЛИД“ ООД трябва да постави две автоматизирани обществени тоалетни, а „Лирекс БГ-Сектрон“ трябва да изгради видеонаблюдението в района. Една от позициите в поръчката – за възстановяването на фонтан и изкуствена река в детския сектор, е отменена, защото се е явил само един кандидат, а по-късно е спечелена от общинската „ВиК“ ООД.

### **ПОСЛЕ... НЕПРЕДВИДЕНИТЕ РАЗХОДИ**

Софиянци си задаваха въпроса защо не се подменят всички настилки, след като очевидно те са изпочупени и изхабени. Кметът Йорданка Фандъкова обясни, че няма чак толкова средства. Малко по-късно обаче се появи

допълнителни пари за непрегвидени разходи. Ремонт на фонтана в подлеза на НДК, подмяна на стоманен водопровод, за които „ВиК” получава допълнително малко над 200 хил. лв. „СК-13 Пътстрой” пък получава близо 400 хил. лв. за „допълнително възникнали обстоятелства” – като например усилване на пътна настилка, нови рамки за капаци на шахти и осветление<sup>2</sup>. Тези пари вече идват директно от бюджета на Столичната община, а не от Оперативната програма.

На сайта на Агенцията по обществени поръчки (АОП) са отчетени общо изплатените пари от български и европейски данъкоплатци:

„СК-13 ПЪТСТРОЙ”  
**4.63 млн. лв.**

„ПОЛИД”  
**239 хил. лв.,**

„ЛИРЕКС БГ-СЕКТРОН”  
**близо 219 хил. лв.**

ЛИПСВА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕТО ОТ  
СТРАНА НА „ВОДСТРОЙ-98”, КЪДЕТО ПРОГНОЗНАТА СУМА Е

**почти 2.5 млн. лв.**

Заедно с новата обявена поръчка за фонтана „ВиК” получава 1.8 млн. лв.<sup>3</sup> Допълнително за осветление пък са дадени още почти 90 хил. лв., отново на „ВиК”. Независимият финансов одит по поръчката е струвал 4680 лв.<sup>4</sup>, а други над 13 хил. лв. са похарчени за „информираност и публичност” по проекта, като телевизионна репортерска тема, 20 броя публикации, 1 билборд и 1 информационна табела<sup>5</sup>.

## **БЪРЗАТА РАБОТА...**

Ударният ремонт приключва през декември 2015 г., когато са издадени разрешенията за ползване. На практика работата приключва за 6 месеца, при предвиден срок от една година. Още преди края на дейностите обаче започват проблемите<sup>6</sup> – търговски обекти в подлеза на НДК започват да се наводняват, а стопаните им твърдят, че преди началото на ремонта това не се е случвало. Тревните площи на места заприличват на блато, а настилките са под вода. Част от фирмите изпълнители са глобени с обща сума над 600 хил. лв. Кметът Йорданка Фандъкова пък се заканва глобените за своя сметка да оправят проблемите, но няколко месеца по-късно хората все още виждат нескопосани крѝпки, липсващи павета от алеите, фуги, от които расте трева.

Кметът Йорданка Фандъкова отговаря на общинския съветник от опозицията Борис Цветков, че течовете в търговските обекти били още преди ремонта<sup>7</sup>. Тя отчита и какво е възстановено:

- фонтан,
- водна каскада,
- изкуствена река,
- 24 гка протоарни настилки,
- над 5.5 гка декоративни настилки,
- 77 гка зелени площи са обновени,
- 1733 дървета са засадени,
- над 4300 рози,
- 15 750 храста,
- 29 камери за видеонаблюдение са монтирани,
- нова поливна система,
- 297 нови стълбове за улично и парково осветление.

„Водстрой-98” и „СК-13 Пътстрой” са глобени с над 370 хил. лв, „ПОЛИД” – над 20 хил. лв. Но не за некачествената работа, а заради забавяне в изпълнението.

## **КОИ СА ТЕЗИ „МАЙСТОРИ“**

„СК-13 Пътстрой“ е дъщерно дружество на „СК-13 Холдинг“. Фирмата е създадена през 1993 г. чрез преобразуването ѝ от Пътно управление – Перник, в „Пътстрой-комплект“, а по-късно в „СК-13 Пътстрой“. Компанията се нареди на втора позиция в Топ 20 на получените обществени поръчки в строителството в периода 2011-2015 г., според публикуваните отворени данни. Пред тази фирма е само „Главболгарстрой“. За четири години „СК-13 Пътстрой“ е получила над 800 млн. лв.

„Водстрой-98“ е получила над 300 млн. лв. според същите данни. Тя бе една от фирмите от орбитата на фалиралата КТБ, а според бившия banker Цветан Василев компанията е под контрола на депутата от ДПС Делян Пеевски. „ПОЛИД“ ООД не е печелила други поръчки на Столичната община, а „Лирекс БГ - Сектрон“ е изградила интегрираната система за видеонаблюдение в центъра на София още през 2006 г. По-късно е спечила поръчки за почти 1.9 млн. лв. Общинското дружество „ВиК“ традиционно участва в търговете.

## **НО И ТОВА НЕ Е ВСИЧКО**

Още преди да са решени проблемите след този ремонт, предстои сагата да има свое продължение. Идва ред на поръчка за площада непосредствено пред главния вход на НДК. Всъщност този ред веднъж вече дойде, но когато премиерът Бойко Борисов беше започнал да отменя по няколко обществени поръчки на ден, Столичната община прекрати процедурата, защото се явил само един кандидат. Няколко седмици по-късно обаче поръчката бе обявена отново, но вече не за 2.5 млн. лв, а за два пъти повече – 5 млн. лв.<sup>8</sup>

Този път намеренията са за цялостна подмяна на настилката – разбиване, сортиране и отстраняване на съществуващата гранитна настилка, хидроизолация, бордюри, стъпала и облицовки, изграждане на нов парапет и пешеходно преминаване около целия контур на фонтана и

нови парпети около и по стълбищата към подлеза, допълнително осветление по парпетите и фонтаните, дренаж, изграждане на пешеходни пътеки и перони на трамвайните спирки. Ремонтът се планира да приключи за 5 месеца... Сега остава да видим дали поредното бързване няма да доведе до познатите резултати. И дали след ремонт за общо 16 млн. лв. районът около НДК няма отново да се нуждае от ремонт.

<sup>1</sup> Проект „Парково пространство на НДК – възстановяване и обновяване“ по Оперативна програма „Регионално развитие“, <https://goo.gl/rnFDgr>.

Уведомление за инвестиционно предложение до Стефан Борисов, директор на РИОСВ – гр. София, което предвижда възстановяване и обновяване на Парковото пространство на НДК, <https://goo.gl/36OcLd>

<sup>2</sup> Допълнително възникнали СМР по проект: „Парково пространство на Национален дворец на културата – възстановяване и обновяване“ – трети етап, <https://goo.gl/bulgOr>

<sup>3</sup> Обявление за възложена поръчка „Избор на изпълнител за СМР за възстановяване на фонтан и водна каскада, водна каскада в детски сектор, ВиК по проект: „Парково пространство на Национален дворец на културата – възстановяване и обновяване“ по Оперативна програма „Регионално развитие 2007-2013 г.“, Схема за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ BG161PO001/1.4-09/2012 „Зелена и достъпна градска среда“, Договор за безвъзмездна финансова помощ BG161PO001/1.4-09/2012/034“, <https://goo.gl/U89g6L>

<sup>4</sup> Избор на изпълнител за извършване на независим финансов одит на изпълнението на проект: „Парково пространство на Национален дворец на културата – възстановяване и обновяване“, <https://goo.gl/nA8UCE>

<sup>5</sup> АОП, Открита процедура по „Провеждане на мерки за информация и публичност по проект „Парково пространство на Национален дворец на културата – възстановяване и обновяване“, Оперативна програма „Регионално развитие 2007-2013 г.“, Схема за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ BG161PO001/1.4-09/2012 „Зелена и достъпна градска среда“, Договор за безвъзмездна финансова помощ BG161PO001/1.4-09/2012/0034, <https://goo.gl/VapyBg>

<sup>6</sup> „Капитал“, Ремонтът на парка пред НДК отново ще се забави“, <https://goo.gl/sliHBZ>,

„Спаси София“, „Паркът на НДК под вода!“, <https://goo.gl/eKXXP5>

<sup>7</sup> „Медианул“, „Ще има ли ремонт на ремонта около НДК?“, <https://goo.gl/klIhhb>

<sup>8</sup> Ремонтът около НДК достига космическите 17 млн. лв. За да не се хвърлят пари на вятъра, се дават още 5 млн. лв. за площад „България“, <https://goo.gl/MCj6Gj>



# ИМА ЛИ РАЗЛИКА МЕЖДУ 5 МЛН. ЛВ. И 141 МЛН. ЛВ.?

БОГОМИЛ ВЪРБАНОВ



*Столичният общински съвет одобри концесия за 16 автобусни крайградски линии с фирмата „МТК груп“. За да обслужва линиите и да вози съответно пенсионери и ученици с намаление, компанията ще получи 141 млн. лв. за 8 години. Защо тази фирма? Защо за толкова пари? Не може ли по-евтино? Единственият отговор е, че „МТК груп“ има вероятност да спечели съдебен иск към София за 5 млн. лева. Затова сега ще получи 141 млн. лв., за да се откаже от иска си...*

Преди осем години Столичната община започва конкурс за разпределение на 60% от линиите на градския транспорт в София на частни превозвачи. Тогава кмет е настоящият премиер Бойко Борисов, а обществената поръчка е запомнена от скандала с изтеклите записи<sup>1</sup>. В тях се чува как тогавашният зам.-кмет по транспорта Велизар Стоилов уговаря с транспортни фирми конкурса, който вече е приключил. Стоилов признава, че гласът е негов, и подава поисканата му от кмета оставка.

Въпреки че имената от записите съвпадат с имената на шефовете на „Юнион Трейд Къмпани“, „Карат-С“, „МТК Груп“ и „Столичен автотранспорт“, кметът Борисов подписва договори с две от тях – „Карат С“ и „Юнион трейд“. Но не подписва с „МТК Груп“, която също е сред спечелилите. Минават обаче години и „МТК Груп“ се връща на сцената<sup>2</sup>.

На 28 юли 2016 г. Столичният общински съвет одобрява споразумение за концесия на 16 линии от градския транспорт на София за 8 години. Общината ще плати на фирмата 141 млн. лв., за да поддържа линиите № 18, 20, 21/22, 23, 24, 24А, 25, 26, 28, 29, 31, 81, 86, 117, 118 и 119. Няколко месеца по-рано приемането на споразумението пропада, защото фирмата няма лиценз за превоз на пътници. Проблемът е решен и през лятото „МТК Груп“ се сдобива с договора, като против гласуват съветниците от БСП и от Реформаторския блок.

## **ЗАЩО ИЗОБЩО Е НЕОБХОДИМА ТАЗИ КОНЦЕСИЯ?**

След като през 2008 г. „МТК Груп“ излиза от сметките и с нея не е сключен договор, фирмата започва да праща множество писма до общината. Тя иска да установи причината, поради която ѝ се отказва да встъпи в изпълнение на спечелената от нея поръчка. Отговор от общината няма. Поради това частното дружество подава жалба, но през 2011 г. Софийският административен съд не я разглежда, тъй като по закон отказът на кмета не подлежи на съдебен контрол.

През октомври месец 2012 г. кметът на София Йорданка Фандъкова решава да прекрати спечеления преди 4 години конкурс<sup>3</sup>. Върховният административен съд (ВАС) обаче отменя заповедта. Скоро след това „МТК Груп“ завежда втори иск – срещу Столична община за 5.1 млн. лв. и срещу Министерството на транспорта за приблизително същата сума.

През април 2016 г. Административният съд спира делото, докато ВАС не се произнесе по образувано тълкувателно дело за приложението на Закона за отговорността на държавата, по който е и жалбата на „МТК Груп“. То е образувано по предложение на шефа на съда Георги Колев, който е открил противоречива практика за това, дали може да се обезщетяват вреди, причинени от подзаконов нормативен акт в периода, преди той да бъде отменен.

Тази заплетена юридическа сага е основният мотив на мнозинството от общинските съветници да подкрепят концесията с „МТК Груп“<sup>4</sup>. Новото споразумение включва и условието фирмата да се откаже от своя иск към Столичната община. Така данъкоплатците в София ще платят 141 млн. лв, за да избегнат опасността да бъдат осъдени на платят за пропуснати ползи... 5 млн. лв. без лихвите.

### **КОЯ Е „МТК ГРУП“?**

Фирмата „МТК Груп“ е собственост на Кирил Йорданов Илиев и Велизар Тодоров Илиев. До 2011 г. Йордан Илиев, който по информации в медиите е и първи братовчед на покойните братя, основатели на застрахователната компания ВИС-2, Георги и Васил Илиеви, също участва в нея. Други публикации са свързвали фирмата с Румен Гайтански-Вълка.

### **НИСКА ИЛИ ВИСОКА Е ТАЗИ ЦЕНА?**

Общинският съветник от Патриотичния фронт Карлос Контрера е подкрепил споразумението. Според него то е изгодно, защото при първоначалния конкурс преди осем

години цената за изминат километър е била 3.6 лв. без ДДС, а със споразумението тя ще се промени на 3.00 лв. без ДДС. Преди концесията общинската фирма „Столичен автотранспорт“ ЕАД вози на 3.08 лв./км по тези линии, т.е. общината ще пести по 470 320 лв. на година. В интерес на истината в споразумението записаната цена, за която ще вози „МТК Груп“, е 3.05 лв./км с ДДС, а така и сметките излизат различни.

Други линии обаче са отдадени за значително по-ниска цена и това отново повдига въпросите защо точно тази фирма и защо точно на такава цена. Например „Еридапранс“ получава по 2.57 на километър за автобусна линия 260. Вярно е, че тази градска линия е по-натоварена и фирмата може да продава повече билети в нея, но пък други градски линии също са отдадени и на по-високи цени – по 2.90 например.

Споразумението обаче е факт. Данъкоплатците на София ще платят 141 млн. лв. в следващите осем години. Сметките на километър може да изглеждат оправдани, може да изглеждат и неоправдани. Остава обаче въпросът дали е финансово оправдано да платиш 141 млн. лв., вместо да те осъдят за 5.1 млн. лв.?

<sup>1</sup> Столичен общински виртуален пресцентър, Актуално в медиите: „Бойко Борисов отмени конкурса за възлагане на обществен превоз на пътници по основни градски автобусни линии“, <https://goo.gl/gDix3>

<sup>2</sup> „Капитал“, „Столична община ще даде 141 млн. лв. на частен превозвач за 17 автобусни линии“, <https://goo.gl/4WKE35>

<sup>3</sup> „Медиапул“, „Спряна бе „24-каратовата“ галавера в Столичната община със спонсор на ГЕРБ“, <https://goo.gl/Yl3R94>, <https://goo.gl/8p7g2o>

<sup>4</sup> Решение на Столичния общински съвет за подписване на извънсъдебна спогодба и договор за обществен превоз на пътници с „МТК Груп“ ООД, <https://goo.gl/34ANGy>

# БУЛЕВАРДЪТ НА ИМЕ БЪЛГАРИЯ

ВИЛХЕМА ДУРЕВА



*Трамвайната отсечка по булевард „България“ в София бе ремонтирана преди две години за 7 млн. лева. Днес обаче това изобищо не прилича на обновеното място, което предлага сигурност и комфорт на гражданите. Напукано платно, изкривени релси, откъртени плочки. На този фон като значително по-малък проблем изглежда един пропуск – няколко десетки метра от трасето изобищо не са обновени. Останали за някой друг път.*

Нека направим експеримент. Качвам се на трамвай 7 от бул. „Витоша“ в София, за да проверя как се движи след пълната реконструкция на трасето, за която платихме всички данъкоплатци. В модерния трамвай е уютно, но само минути по-късно вече сме на булевард „България“. Силен шум, люлеенето е извън контрол, усещането е като на яхта в бурно море. А това, което се случва, е преминаването през „малката“ част от трасето, която изненадващо остана неремонтирана и никой няма отговор на въпроса кога точно ще бъде ремонтирана.

Поглед навън от прозорците на трамвая: разпаднали се тротоари и пропаднало трасе от миналия век. Спирки за пътници няма, само един знак издава, че това е трамвайна спирка „Иван Е. Гешов“. Чакащи уморени столичани са приседнали на земята като бездомници.

Това е трамвайното трасе по столичния бул. „България“. То е в окаяно състояние<sup>1</sup>, но за сметка на това е ново. Беше открито след ремонт на 15 юли 2014 г. Отсечката между булевард „Витоша“ и трамвайно ухо „Борово“ е с дължина 3.7 км (двоен коловоз) и реконструкцията струва 7 млн. лв. без ДДС. Изграждането му е част от „Проекта за интегриран столичен градски транспорт“ със средства на Оперативна програма „Регионално развитие“ и доплатени от националния бюджет и Столична община<sup>2</sup>. Изпълнител на строително-монтажните работи е фирма „СК-13 Трансстрой“ АД, която бе санкционирана с 800 хиляди лева, защото довършителните работи са се забавили с 20 дни. Контролът е на общинското дружество „Софинвест“ ЕООД<sup>3</sup>.

## **ГОЛЕМИТЕ ОЧАКВАНИЯ**

Очакванията към този проект бяха големи и поради факта, че трамвайната отсечка по бул. „България“ не е била ремонтирана повече от 30 години. Морално и технически остарелите релси бяха сменени с нови, с еластично укрепление по европейски стандарт с цел намаляване на звука от мотористите, а по тях запрепусаха нови безщумни трамваи.



„Ползите от проекта като цяло показват над 4.5 млн. пътници, които може да бъдат превозени в повече, от гледна точка на повишената ефективност на трасето на годишна база”, похвали се тогава Любомир Христов все още зам.-кмет по транспорта.

Тогавашният главен архитект на София Петър Диков пък обеща „зелени“ релси по обновения бул. „България“, подобно на европейските трамвайни трасета.

Закупени бяха и 20 нови моториси, с нисък под и климатик. Изборът беше за полските PESA, които струваха 33.5 милиона евро, усвоени по друга оперативна програма – „Околна среда”.

### **ПРОПУСНАТАТА ОТСЕЧКА**

На тържественото откриване на новото трасе обаче се оказа, че една част от тази отсечка всъщност е останала неремонтирана – това е кръстовището на булевардите „България” и „Акад. Иван Е. Гешов”. Причината била, че предстои изграждане на кръстовище на две нива с предвидена инвестиция от 25 млн. лв. – това е почти колкото цената на един километър метро. На откриването прави впечатление и друго – релсите са сиви, а не „зелени”, просто защото изпълнителите не са и чули за решението на главния архитект, нито в проекта на обновяващото се трасе е било заложено междурелсово озеленяване.

Така трасето се оказва ремонтирано, но само на първия етап. Вторият предстои някой ден. Остават едни 500 м крайно амортизирани и опасни релси, които ежедневно излагат на опасност новите трамваи, които бяха купени, за да се използват десетилетия напред.

А моят експеримент по трасето продължава: пристига следващата моториса. Отново се връща усещането за яхта в бурно море. След няколко метра излишен адреналин всичко затихва и „влиза в релси”. Следващата спирка е „Тодор Каблешков”. Само две години след ремонта пътното платно е напукано, релсите за изкривени, шахтите са видимо опасни, има откъртени плочки, живият плет е изсъхнал.

Това е резултатът от усвояването на европейските средства на един столичен булевард – казва се „България“. Предвиденият срок на експлоатация на новоизградената транспортна инфраструктура е над 25 години. Не е минала и една пета от това време.

---

<sup>1</sup> „Проект за интегриран столичен градски транспорт“, <https://goo.gl/Kbff2X>

Градът, „Отварят офертите за ремонта на трамвай №7 по бул. „България“ на 30 април“, <https://goo.gl/Y5SS7T>

<sup>2</sup> Спаси София, „София разбива новите трамваи за милиони“, <https://goo.gl/po47Qy>, Спаси София, „Стряскаща разруха – Трамвай Безумие една година по-късно“, <https://goo.gl/2hiwR4>

<sup>3</sup> Реконструкция на трамваен релсов път, контактна и кабелна мрежа по бул. „България“ от бул. „Витоша“ до ухото „Борово“ – I етап, <https://goo.gl/3d0zM2>



# КАРАЙ С КОЛЕЛОТО ВСЕ ПО ЖЪЛТАТА БОЯ

ВИЛХЕМА ДУРЕВА



*Столичната община има амбицията общата дължина на велоалеите в града скоро да надмине 100 км. Постигането на този резултат не е никакъв проблем. Въпросът е велоалеите наистина да бъдат велоалеи – да гарантират сигурност на колоездачите и да не създават предпоставки за инциденти. Пример точно за обратното бе даден при обновяването на два булеварда в София за общо над 4 млн. лева.*

„Здравейте! Имам „удоволствието“ да ви изпратя поредната безумна велоалея с широчина от около 66 сантиметра. Тя се намира в „Овча купел“, малко след отбивката за стадион „Славия“ - Палавеев“. Това гласи кратък зрителски сигнал, придружен със снимка, изпратен до Нова телевизия.

Изграждането на велоалеи в България, изглежда, е един от най-сложните инженерни проблеми, които така и не намира адекватно решение. Правят се опити за приобщаване на този екологичен и удобен транспорт към условията в големите градове, но съвсем малка част от съоръженията са използвани на практика. Същевременно с това обаче се увеличават и обещанията на кметовете за километри нови велоалеи.

Велосипедистите в София поставят оценка „Среден 3“ на съществуващите велосипедни ленти. Оценката се базира на близо 500 отговора на потребители в специално допитване на [velobg.org](http://velobg.org), направено в края на миналата година. Критериите за оценка са 5: директност, свързаност, удобство, безопасност и привлекателност. Най-честият проблем е, че новите велоалеи са широки около метър и представляват само маркировка върху автомобилното платно без каквито и да е обезопасения за колоездачите. Такива примери има по бул. „Тодор Александров“, бул. „Никола Мушанов“ и бул. „Овча купел“.

По данни на сдружение „Велоеволюция“ броят на софиянците, които предпочитат да се придвижват с велосипед, непрекъснато расте – в сравнение с предходните години колоездачите в делнични дни са се увеличили от 200 на 600 души.

## **„ОСВЕЖЕНИТЕ“ ДВА БУЛЕВАРДА**

През 2016 г. в София трескаво тече изпълнението на програма за обновяване на улици и булеварди. Стойността е 200 млн. лв., като финансирането е осигурено чрез заем от Европейската инвестиционна банка (ЕИБ), за който Столичната община има одобрение. Другата половина от

проекта е съфинансирана от бюджета на София<sup>1</sup>.

В проекта за градското освежаване попадат и няколко водещи булеварда в града. За тях са отделени над 8 млн. лв., сочат справки в бюджетите на общината. Конкретната поръчка предвижда изцяло подмяна на пътната настилка, ремонт на отводняването и заздравяване на уличната основа, където това е необходимо. Същевременно с това обновяването обхваща пренареждане и подмяна на бордюрите, ремонт на тротоарите и уличното осветление.

Булевардите „Никола Мушанов“ и „Овча купел“ също извадиха късмет да бъдат позакърпени. За реконструкцията на бул. „Никола Мушанов“ – 3.1 млн. лева с ДДС, а за кърпенето на бул. „Овча купел“ – 1.02 млн. лв. с ДДС.

Проектът за реконструкцията им предвижда обособяване на велотрасе с асфалтова настилка по бул. „Никола Мушанов“ и бул. „Овча купел“ от ул. „Житница“ до ул. „Коломан“. Общата дължина на велопътеката е 5700 м.

„Започнахме да изграждаме сериозна мрежа от велоалеи буквално в последните години и имаме чувствителен напредък. Заедно със старите успяхме да стигнем до над 50 км. Това е крайно недостатъчно, но се изисква време“, коментира в началото на сегашния си мандат кметът Йорданка Фандъкова.

Според неправителствени организации обаче изградените трасета за колела са по-малко – около 36 км, най-голяма част от които са в кв. „Младост“. Според предшните планове на Столична община до края на 2015 г. е трябвало да се изградят още 66 км, за които са отделени към 25 млн. лева.

## **АБСУРДНАТА ВЕЛОАЛЕЯ**

„Това не е велоинфраструктура – това е въплъщение на нехайството, незаинтересуваността и некомпетентността на поверения на Любомир Христов ресор.“ Това пишат в своята фейсбук страница от гражданското сдружение „Спаси София“. Те прилагат и снимков материал<sup>2</sup>.

„Който и да е проектирал тази „велоинфраструктура“,

очевидно нито кара колело, нито е и пешеходец. Не само че тя минава през препятствия, не само че започва и свършва в нищото, тя е просто самотатъчното доказателство, че проектите, касаещи велосипедния транспорт и пешеходната достъпност, се правят без капка мисъл, без никакво старание, в пълно отсъствие на контрол на фаза проект, без никакво възприемане на доказано добри практики. Г-жо Йорданка Фандъкова, ние, гражданите, имаме право да знаем името на фирмата, която се гаври с нашите данъци и нужди, и какви ще са последствията за нея?”

Ето ги и фирмите, които демонстрират най-ярък пример за това как не се прави велоалея: изпълнителят на проекта е строителният концерн „Strabag” ЕАД, а проектирането е дело на техния подизпълнител – пътностроителната фирма „Виа План” ЕООД. Инвеститорският контрол е извършен от специализираното общинско дружество „Софинвест” ЕООД.

Велоалеята по двата столични булеварда започва и свършва в нищото и е видимо небезопасна за велосипедистите. Начертани жълти линии по тротоарите и шосето, вече поизбелели, на места дори изцяло липсващи, изглежда, са достатъчни за Столичната община да отчете още една „направена“ велоалея от 5700 м.

## **НЕВИЖДАНО ДИЗАЙНЕРСКО РЕШЕНИЕ**

Представете си как от велоалея изведнъж се оказвате на трамвайни линии, а след това на пътното платно. И всичко това в еднометрова лента, чиято ширина позволява само движение в индианска нишка и абсолютно изключва изпреварването между велосипедистите.

„Няма какво да спре минаваща бързо кола да те отнесе към бордюра на тротоара – коментират баща и дъщеря, които въпреки наличната велоалея се движат извън нея. – Този тип велоалеи са напълно неизползваеми и много опасни”, убедени са те.

Освен стъпаловидния преход между настилките, налице са разполовяващи се тротоари с ръбести скосявания и изцяло липсващи или високи капази на шахтите. Мар-

кировката свършва внезапно, но предупредителни знаци няма. Така че, ако искате да не нарушавате правилника за движение, ще ви се наложи доста пъти да слезете от колелото.

„Основният проблем при проектирането на велоалеите в София е, че те не се разглеждат във взаимовръзка с останалите видове транспорт.” Това е мнението на арх. Петя Петрова от сдружение „Велоеволюция”.

„В стремежа бързо да бъдат реализирани и без усложнение от административните процедури, не се разглеждат варианти да се преустрои цялата ширина на пътното платно”, смята Петрова.

„В досега направените велоалеи се отделя място само от тротоара, което пък води до конфликт с пешеходците. Другите проблеми са, че няма достатъчно ширина и трудно се преминава през кръстовищата и линиите.”

Положената сигналножълта боя е велоалея по критериите на Столична община. Парите са усвоени, резултатът не интересува властимащите. Като шепот се чуват само разгневените велосипедисти в квартала, които дори не искат тази „псевдовелоалея”, която не просто ги затруднява, а направо ги застрашава.

<sup>1</sup> Министерство на регионалното развитие и благоустройството, официален сайт, „Одобрена е най-голямата Инвестиционна програма по ОП „Региони в растеж“ 2014-2020”, <https://goo.gl/SKN5iQ>.

Столична Община, Столичен общински съвет, „Програма за изграждане и реконструкция на транспортна инфраструктура в София 2013-2016 г.”,

<https://goo.gl/CxBiwl>

„Медианул“, „Започва харченето на новите евромилиони в София”,

<https://goo.gl/UtfzUs>

Никола Мушанов и Столична община Овча купел, столичен общ съвет, Решение №3 24 01 2013 г., <https://goo.gl/A2Ooyi>

<sup>2</sup> „Спаси София”, Facebook, „Велоалея по бул. „Овча купел“, <https://goo.gl/YDC4qy>

Пресцентър столична община, „Тринайсет кандидати за ремонт на улици и булеварди в София”, <https://goo.gl/VCWoBY>

# КАК ВЛАСТТА СИ КУПУВА МЕДИИ С НАШИТЕ ПАРИ

ВЕСИСЛАВА АНТОНОВА



*Десетки милиони е платила държавата на медии за рекламиране на постиженията по европейските фондове. Смисълът от тези инвестиции е доста спорен и така те се превръщат повече в скрито държавно субсидиране на медиите. Това е и основната причина да има нужда от ясни правила за раздаването им – те трябва поне в някаква степен да гарантират, че правителството не си купува безкритичност с парите на европейските данъкоплатци.*



11.4 млн. лв. е сумата, която в рамките само на единадесет месеца (от 1 март 2015 г. до 31 януари 2016 г.) е платила държавата на 30 регионални и национални радио- и телевизионни групи. Това показват данните от публикуваните справки за изпълнение на комуникационните планове по европейски оперативни програми<sup>1</sup>. Тези пари са за закупуване на програмно време в телевизии и радиостанции. Ако добавим допълнителните услуги като изработка на рекламни материали и логистика по събития, сумата нараства до 13 251 667 лв. (в нея влизат всички плащания през периода, като някои от тях са по договори със стари данни). Отчетите на комуникационните стратегии по оперативните програми не покриват печатните медии, защото тях законът ги задължава да участват в конкурс, за да получат финансиране от държавата.

Пикът на държавното финансиране на медии беше през 2013 г., когато 32 млн. лв. европейски средства бяха раздадени за реклама на еврофондовете. Макар сега сумата да е почти три пъти по-малка – 11.4 млн. лв., въпросите по какви критерии е била разпределена остават.

Съвсем нормално е институциите да искат да покажат на хората какво включват различните оперативни програми и кои сектори подпомагат. Това е заложено и като изискване от Европейската комисия. Проблемът е, че парите досега се раздаваха напълно произволно и без правила – според избора на съответното министерство и неговия министър. Основната дупка е в Закона за обществените поръчки, който не залага критерии за прозрачен процес. Купуването на радио- и телевизионно време става директно – медията получава пари от оперативните програми срещу пакет добро отразяване. При това често не само на европейските проекти, но и на цялата дейност на министерството, и то за дълго време. Ситуацията с печатните медии също не е много по-добра – те участват привидно в конкурси, кошто обаче са трудно проследяеми и опасността за влияние на политиците над журналистите също е напълно реална.

В крайна сметка през март тази година правителството наложи мораториум върху прякото договаряне на ин-

ституции с телевизии и радиостанции, докато не бъдат изработени правила, по които това да става. Правила вече има и от 22 юли те са в сила. Прилагат се за всички медии: телевизия, радио, вестници, сайтове.

### **ДЪРЖАВАТА, ПРАВИЛАТА, МЕДИИТЕ, СЪПРОТИВАТА**

Проблемите с европейските пари за медии са два. Единият е голям, а другият по-малък. Първият, по-малкият, е, че част от тях се дават на база директно договаряне с телевизии и радио, без търг. По-големият е, че всички средства се дават без ясни цели, голяма част от тях през скрити канали и вместо ефективност досега от тях се търсеше предимно политически и бизнес комфорт.

Прякото договаряне с електронни медии, което позволява на министертства и други ведомства да купуват директно програмно време, беше практика през целия първи програмен период 2007-2013 г. и беше включено и в новия Закон за обществените поръчки (ЗОП). То е базирано на логиката, че това са най-популярните и достъпни медии и ако целта е популяризиране на европрограмите, е важно в тях да се излъчват предавания и реклами, финансирани с европари. Държавата не го премахва, но вкарва лимит на прякото договаряне. В текста се казва, че максималният праг на средствата за директно купуване на програмно време в телевизия и радио ще е до 30% от наличния на годишна база ресурс за информираност и публичност на програмата. Въвежда се и спазване на съотношението национални спрямо регионални електронни медии в рамките на тези 30%, като от тях 80% ще са за националните, а 20% за регионалните. Това дялово разпределение обаче нито задължава държавните институции да ползват радио- и телевизионни канали, нито им пречи да купуват над тези 30%, но вече с обществени поръчки. Освен таван на финансирането правилата за първи път въвеждат и измерване на ефективността му.

Истинската революция обаче са правилата за планиране и остойносттаване на медийни кампании в печатни



и онлайн медии. Това е съвсем нов момент в маниера на работа с тези медии. Казано накратко, ако досега парите за електронни медии можеха лесно да се проследят, всички останали нямаше как. Те минаваха предимно през консорциуми заедно с медия или PR агенции и така и не ставаше ясно какви средства и до коя медия стигат.

Отсега нататък при провеждането на процедура по ЗОП за кампании в печатни медии от изпълнителя на услугата ще се изисква да включи в офертата си договор или писмо за намерение с всяка конкретна медия за изпълнение на конкретна поръчка, като в нея изданието се ангажира с брой публикации, страници, приложение или вложки за съответната програма <sup>2</sup>. Предварително ще се съгласува и съдържанието на публикациите. От юли вече има разпределени нови средства (виж таблицата), очевидно по новите правила.

## **ДА СМАЧКАМЕ И РЕГИОНАЛНИТЕ МЕДИИ**

Ако едно от основните пера за финансиране за централните издания са парите по европейски програми, то при местните издания един от тези „важни“ канали са общинските пари. По мнение на много от местните издатели всеки регионален вестник се развива според правилата на областта, в която излиза, и според степенята на икономическата развитост на региона, който покрива. Но в крайна сметка – според доброто разположение на кметската управа към него и желанието ѝ да го дотира.

Наг 2.7 млн. лева е сумата, изхарчена от десет български общини в периода 2013–2015 г. за купуване на медийно влияние. Това показва разследване на сайта „Дневник.bg“<sup>3</sup>. То е осъществено със съдействието на Програма достъп до информация и фондаця „Америка за България“. Данните в разследването са получени по Закона за достъп до обществена информация, предоставени от местните администрации в петте най-големи градове в България извън София и още пет по-малки общини, в райони с различен икономически профил.

Класацията, в която десетте анализирани общини са

подредени според разходите си за медийни услуги, се води от Бургас. За три години общината е похарчила за тази цел 720 275 лв. От предоставените справки става ясно, че най-голямата част от средствата, платени на местни, централни медии и ПР агенции, са имали за цел публикуването на текстове и излъчването на радио- и телевизионни предавания с контролирано съдържание.

Варна се подрежда на второ място. Дружества – собственици на електронни, печатни и онлайн медии, са изпращали до Общинския съвет писма с предложения. След като са минавали без проблеми през местна комисия „Финанси и бюджет“, те са одобрявани (също без проблеми) с гласовете на общинските съветници. През последните три години (а вероятно и преди това) тази схема е работила успешно. За този период местната власт във Варна е похарчила за реклама, публикации и излъчвания в медиите около 618 хил. лв.

Голямата изненада в класацията идва с третата ѝ позиция. Тя е за община Враца. Бюджетите, с които тя е разполагала през 2013 г., 2014 г. и 2015 г., са на обща стойност малко под 130 млн. лева. По-малки сред десетте анализирани общини са само тези на Казанлък и Монтана. През 2015 г. Враца бие всички рекорди, като излиза на члено място по обем на тези разходи и изпреварва дори Бургас. Сумите, отбелязани в разпечатка от счетоводната система на администрацията, са платени на 49 различни местни компании – голяма част от които с обща или свързана собственост. Освен през частни медии, общината е граздила имидж и със съдействието на собствената си медийна група „Вестител“ (общинска радио- и телевизионна програма за кабелно разпространение), подкрепена с 80 хил. лв.

По размер на тригодишния си общински бюджет Пловдив се нарежда след Бургас и изпреварва Варна. За последните три години той е бил над 737 млн. лв., а по разходите си за „медийни и информационни услуги“ общината се класира на четвърто място.

Само по договори за: „Публикуване на актове, съобщения, обяви и информационни материали“ на администра-

цията и Общинския съвет в града кметът Иван Томев (ГЕРБ) е похарчил от 2013-а до 2015 г. 270 хил. лв. Това показва официалната справка, предоставена от администрацията.

Впечатляваща с щедростта си към медиите е и друга община от Северозапада – Монтана. Нейният кмет Златко Живков („Заедно за Монтана“) през миналата година встъпи в петия си пореден мандат. От десет възможни позиции в това разследване общината се класира на 5-о място с разход от 152 хил. лв. за присъствие в пресата. В същото време тя има най-скромния бюджет от всички наблюдавани – само 90.5 млн. лева за тригодишен период.

Сумите, изплащани към медии от един и същи списък, копиран буквално под индиго, са нараствали с всяка следваща година. Пикът в щедростта на кмета Живков е отбелязан през изборната 2015 г. Тогава плащанията към медиите от списъка му достигат близо 57 хил. лева.

Въпреки че през последните три години е разполагала с бюджет три пъти по-голям от този на Монтана – над 97 млн. лв., администрацията в Русе е била малко по-пестелива. За „Поставяне на банери в интернет“ и „Договори за медийно обслужване“ администрацията е похарчила общо 109 869 лв. Но парите, достигнали до местни медии, се оказват тройно повече, ако към тях се прибавят и средствата, изплатени по 12 договора за публичност на проекти с европейско финансиране. Обществена тайна е, че парите за промотирането на европроекти се харчат по-скоро за „публичност“ на местната и централната власт.

Обобщението на данните, получени по Закона за достъп до информация, няма претенция за изчерпателност, но ясно показва, че медии в България, и особено тези в по-малките общини, продават съдържанието си с готовност и на безценица, а местната власт ги купува „наедро“. Така те доброволно допускат върху редакционното си съдържание някаква форма на административен контрол и позволяват аудиторите им да бъдат систематично подвеждани, като под маската на информация им се предлагат публикации, платени от общините.

**Справка за договори, сключени в изпълнение на  
Комуникационните планове на програмите за програмен период  
2007-2013 г. и в изпълнение на Годишните планове за действие на  
програмите за програмен период 2014-2020 г.**

КОМПАНИЯ	ВИД ПОРЪЧКА	СУМА*	ПРОГРАМА
"Книгоиздателска къща Труд ЕООД "	„Изработване и отпечатване на 30 000 бр.антистрес книжки за оцветяване“ „Яко е да си еко“. Разпространение на отпечатаните книжки с национален тираж на в. 24 часа през август 2016 г. за сметка на изпълнителя; Организиране на читателски конкурс и излъчване на победители от конкурса чрез томбола."	<b>29 700,00</b>	Оперативна програма „Околна среда“ 2007-2013 г. и Оперативна програма „Околна среда“ 2014-2020
Нова Броудкастинг Груп АД	Предоставяне на програмно време за популяризиране	<b>480 000,00</b>	Оперативна програма "Развитие на човешките ресурси" 2007-2013 и Оперативна програма "Развитие на човешките ресурси" 2014-2020
България ОН ЕР ООД	Предоставяне на програмно време за популяризиране	<b>300 000,00</b>	ОПРЧР
Дарик радио АД	-	<b>180 000,00</b>	-
Фокус Нунти ООД	-	<b>120 000,00</b>	-
Болкан Броудкастинг ЕАД	-	<b>96 000,00</b>	-
Радиокомпания СИ ДЖЕЙ ООД	-	<b>120 000,00</b>	-
Анали мили ЕООД/ Радио К2	-	<b>48 000,00</b>	-
Метрорадио ЕООД		<b>120 000,00</b>	
БТВ медиа груп ЕАД		<b>480 000,00</b>	
Радио ЕКСПРЕС АД		<b>120 000,00</b>	
БНР		<b>120 000,00</b>	
БНТ		<b>360 000,00</b>	

\* Плащанията по тях за периода 01 август - 31 август 2016 г.

---

<sup>1</sup> Структурни фондове на ЕС – единен информационен портал, <https://goo.gl/vREZWd>

<sup>2</sup> „Методология за разпределение на финансовия ресурс за информация и комуникация на оперативните програми и финансовите инструменти, съфинансирани чрез ЕСИ“, „Приложение 3 към Националната комуникационна стратегия 2014–2020“, Дялово разпределение, <https://goo.gl/2cDAIc>

<sup>3</sup> „Дневник“, „Регионалната журналистика в България се продава евтино и се купува масово“, <https://goo.gl/7Ld3og>

# НЕГОСТОПРИЕМНИТЕ КЪЩИ ЗА ГОСТИ

АТАНАС ЧОБАНОВ



*Програмата за развитие на селските райони е финансирана за последните седем години 749 къщи за гости на обща стойност над 2 милиона лева. Целта е ясна: с помощта от европейските данъкоплатци предприемчиви българи да бъдат подпомогнати да развият селски туризъм. Голяма част от тези къщи обаче не работят като места за настаняване, т.е. някой просто е взел парите и си е построил нова къща.*

Инспектори на ОЛАФ дошли в България да проверяват новопостроени къщи за гости, финансирани по Програмата за развитие на селските райони (ПРСР). Вместо да видят гостоприемни семейни хотели, те попаднали на частни вили с високи огради и едвам се спасили от... зли кучета.

Тази история се разказва като анекдот из коридорите на Държавен фонд земеделие, но тя не е далеч от истината. Значителна част от къщите за гости, за които ДФЗ отпуснаше до 200 000 евро, се ползват като частни домове, а не за развитие на селски туризъм. А целта на Програмата личи от самото ѝ име – развитие на селските райони. Развитие няма, но нови луксозни частни резиденции има не една.

Темата привлече обществено внимание след публикация в „Биволъ“<sup>1</sup>, която разкри, че тъщата на високопоставения (вече бивш) служител във Фонд „Земеделие“ Янаки Червенияков е получила финансиране по ПРСР за къща за гости в с. Лиляново до Сандански, а след това му купила апартамент в София... Колкото повече става информацията по въпроса, толкова повече този случай не изглежда като изключение.

### **МАСОВО ЛИ Е ТОВА ЯВЛЕНИЕ?**

Досега Фондът е изплатил над 200 милиона лева за подобни проекти. А колко са те ли? Достигането до отговора на този въпрос не се оказва толкова лесно. Проверките на Европейската служба за борба с измамите ОЛАФ продължават. Предстои и официално становище от Европейската комисия. Чак тогава ще научим каква част от тези 200 милиона лева ще се окажат щета и ще бъдат платени от българския бюджет.

А за да бъде оправдана и потвърдена европейската субсидия, къщата за гости трябва да отговаря на няколко прости условия:

- да функционира като регистрирано и категоризирано място за настаняване най-малко пет години след изпълнението на проекта;
- фирмата, която стопанисва къщата, трябва също

така да поддържа персонала.

Това пише в критериите в наредбите на фонд „Земеделие“. Въпросът е дали изискванията се изпълняват. И тук излиза първият проблем:

Броят на къщите за гости в поддържания от Министерството на туризма списък на официално категоризирани обекти<sup>3</sup> е два пъти по-малък от броя на финансираните проекти за къщи за гости. Тази проверка е изключително лесна и се прави на базата на публична информация.

Вторият проблем също лесно се открива след проверка в Националния осигурителен институт за броя на наетия персонал. Така проверяващите могат лесно да разграничат добросъвестните от подозрителните проекти, още преди да тръгнат да обикалят самите обекти и да се сблъскват със зли кучета.

## **ЗАЩО НЯМА ПОСЛЕДИЦИ?**

Въпреки тези притеснителни данни обаче контролорите от ДФЗ, изглежда, следват принципа „да не се гоним, да не се хванем“. Едва 8 проекта за къщи за гости не са разплатени заради констатираните нередности, се казва в отговор на ДФЗ на въпрос на сайта за разследваща журналистика „Биволъ“, зададен по реда на Закона за достъп до обществена информация. Това прави малко над 1% от всички подобни проекти и изглежда много далеч от реалността, дори според министъра на земеделието и храните Десислава Танева. На 13 май 2016 г. тя коментира казуса така:

„Въпреки натиска от консултанти, сигнал до най-високо ниво, аз няма да подпиша мярката за къщи за гости в досегашния ѝ вид.“

Министър Танева потвърди, че част от къщите се строят за лична употреба или нямат никаква икономическа логика. Има логика обаче тези къщи менне да бъдат идентифицирани, а неправомерно получените пари да бъдат върнати. Както и да бъде потърсена отговорност от лицата, одобрили проектите.



В края на май 2016 г. – след силен обществен натиск – Фондът все пак публикува списък с броя на финансираните къщи – те са общо 722 и са финансирани по ПРСР между 2007 и 2013 година<sup>2</sup>. В прессъобщението на Фонда се казва, че информацията се публикува, за да се улесни подаването на сигнали за нередности. Списъкът обаче не съдържа нито имената на бенефициентите, нито сумите, които те са получили.

„Биволъ” обаче открива забравен на сървърите на ДФЗ файл с различни данни за проектите, финансирани по ПРСР. След съпоставка с официалния списък на къщите за гости и проектите се оказва, че „липсват” над 1200 проекта, сред които и 287 къщи за гости. Важен детайл е, че т.нар. Селска програма е единственият европейски структурен фонд, който не се администрира с прозрачния инструмент ИСУН, а с остарялата и непрозрачна система ИКАР. За външните наблюдатели това е нещо като „черна кутия”, достъпна само за администрацията на Фонд „Земеделие”.

След продължителна кореспонденция все пак ДФЗ предоставя на „Биволъ“ в електронен вид списък, който съдържа и фирмите-бенефициенти, както и разплатените суми. Базата данни е достъпна на <http://dfz.bivol.bg/guesthouses/>.

Този списък показва, че финансираните проекти са 749 на брой за обща сума от 202 058 293.08 лв. Трийсетина са проектите, за които има сключен договор или анекс, но няма данни да е платена субсидия. 280 проекта са били анулирани и по тях изобщо няма плащания.

Необходими са обаче и проверки на място, за да се прецени дали даден обект е реално място за настаняване, или е частен дом, или пък „клуб за посветени” с нереално високи цени за външни посетители. Ако проверките не се направят, нарушенията ще бъдат узаконени по давност. Един такъв случай вече има. При сегашната система за контрол на разходването на европарите някои „късметлии” ще доживеят старини в модерни къщи с басейни, без да са дали от джоба си нито лев и без да са допринесли с нищо за местния бизнес.

---

<sup>1</sup> „Буволя“, <https://goo.gl/MJ3kjS>, <https://goo.gl/ec7EyG>, <https://goo.gl/456NUI>

<sup>2</sup> Държавен фонд „Земеделие“, списък с изградените къщи за гости по мерки 311 и 312 от ПРСР 2007-2013г., <https://goo.gl/xZUAvj>

<sup>3</sup> Министерство на туризма, регистър на категоризираните туристически обекти, <https://goo.gl/kdpPg0>

# МИТЪТ, ЧЕ ПЪТИЦАТА В БЪЛГАРИЯ БИЛИ ЕВТИНИ

ДИМИТЪР СТОЯНОВ



*Строителството на магистрали е най-често споменаваното постижение на управлението на ГЕРБ. Бяха завършени магистралите „Тракия“ и „Марица“, напредва работата по „Струма“. Но както с това, свикваме и със задължителните последващи ремонти. Пропаднали участъци, напукан асфалт. Обяснението е, че в България строителството на пътища е по-евтино от други страни и затова било нормално качеството да не е най-високото. Следващите редове опровергават това.*

Селски път, за който са платени над 1 млн. лв./км. Пътен възел „Белокопшово“ – силно оскъпен и силно закъснял. Тунелът в Кресненското дефиле – близо 14 пъти по-скъп от най-дългия тунел в света, Лердалския в Норвегия. „Златната“ 19-километрова автомагистрала „Люлин“, чиято средна цена е 9,6 млн. евро/км. Това са само няколко примера, които показват тенденциите при усвояването на европейски и национални средства за инфраструктура в България.

Изграждането на инфраструктурни проекти в България най-често е споходено от „системни проблеми“. Системни са, защото се срещат повече от често. Знаците за това започват още при процедурите по възлагането на обществените поръчки и завършват с гаранционната поддръжка на изградените обекти. Съмненията, че проектите се печелят от „избрани“ фирми, се засилват от публичните данни за концентрация на повечето поръчки в малко на брой изпълнители. Ако някоя от въпросните компании не разполага с необходимия ресурс от техника и персонал, които да работят по конкретни обекти, тя наема подизпълнители. Това е забранено при финансирани с европейски средства проекти, но това ограничение се заобикаля с договори за наем на хора и техника, което е на практика възлагане на дейности на трети фирми.

Най-видими са проблемите при изграждането на пътища, защото те са всекидневно подложени на „мониторинг“ от пътуващите граждани. Често има случаи пътища да се затварят за „основен ремонт“ само година-две след официалното им откриване. Всяко следващо правителство обвинява предходното, че е строило некачествено. И докато доскоро бяхме приели, че пътищата ни са евтини и затова са с по-ниско качество, то в последните години цената на километър новоизградена магистрала поскъпна в пъти.

През 2010 г. поръчки се изпълняваха за между 2 и 3 млн. евро на километър. Днес цената на 1 км магистрала в България вече достигна от 4.2 до 6.7 млн. евро. В съседна Румъния цената за изграждането на 1 км нова магистрала е средно 5 млн. евро, а гръцката „Виа Игнатия“ струваше

по 6.8 млн. евро на един километър. В Хърватия цените са между 6 и 8 млн. евро, в Полша А2 е завършена за 4.7 млн. евро, а в Германия цените достигат 9-10 млн. евро за км.

Обяснението за ниските цени, които водели след себе си ниско качество, очевидно вече не е актуално. Просто цените не са ниски, а и разходите за труд у нас са най-ниските в Европейския съюз.

Сега конкретно:

---

### **ПЛАНИНСКАТА ОТСЕЧКА САПАРЕВА БАНЯ–ПАНИЧИЩЕ**

дължина: **5.6 км**

средна цена: **близо 1 млн./км**

финансиране: **Програмата за развитие на селските райони**

---

Планинската отсечка Сапарева баня–Паничище е финансирана като за магистрала. 5 км получават финансова помощ в размер на 5 397 602.44 лв., от които 5 170 902.44 лв. по Програмата за развитие на селските райони на Държавен фонд „Земеделие“ (ДФЗ). При средна цена от около 700 000 лв. на км за подобен път, в конкретния случай е платен почти един милион. От ДФЗ твърдят, че плащането е станало по утвърдените процедури. Обектът е изграден от консорциума „ДЗЗД Паничище – 2104“<sup>1</sup>.

Публикувани в „Биволъ“ снимки показват, че част от фактурираните и изплатени дейности не са извършени, като например полагането на битумизирана баластра. На много места по трасето е полагана пръст от съседните планински склонове. В по-голямата си част дренажната система не работи, а бетонните тръби в нея са подменени с PVC тръби.

Съмнения за „наредени“ обществени поръчки се прокраднаха при възлагането на лотовете на АМ „Хемус“ през 2015 г.<sup>2</sup>

---

### **АВТОМАГИСТРАЛА „ХЕМУС“**

дължина: **60 км**

средна цена: **8.6 млн. лв./км (4.4 млн. евро/км)**

финансиране: **100% от държавния бюджет**

---

През 2015 година строителни предприемачи поискаха за двете нови отсечки от Ябланица до разклона за Плевен и Ловеч почти 100% над прогнозните цени на държавните експерти. Така 60 км от АМ „Хемус“ щяха да струват на данъкоплатците рекордните 800 млн. лв. без ДДС при прогнозни стойности от 434 млн. лв.

„Хемус“ досега се очертава като най-скъпата магистрала. Лот 1, участък от Ябланица до III-307 на АМ „Хемус“, който е с дължина 23 км, е оценен с индикативна стойност на строителството от 168 млн. лв. Кандидатите за изграждане на трасето през 2015 г. са 6. Най-ниската предложена от тях цена е 253 999 514 лв. без ДДС, която е с 85% по-висока от индикативната. Така при най-ниската оферта километър от магистрала „Хемус“ би струвал около 11 млн. лева (5.6 млн. евро/км), но трасето има 2 пътни възела, 6 виадукта и 1 тунел. Най-голям брой точки в конкурса обаче събира обединение „АМ Хемус Лот 1“ с по-висока цена – 277 406 873 лв. без ДДС.

По лот 2 участъкът е с дължина 35 км. Там кандидати за трасето са 5. Индикативната стойност на строителството, посочена от държавните експерти, е 266 млн. лв. Най-ниската предложена цена е 450 051 500 лв. без ДДС на „Ташяпъ Иншаат Тааххюм Санайи ве Туджарет“ АД, Турция, и най-високата – 706 962 422 на „Асталди Ес Пи Ей“ АД, Италия. При най-ниската цена един километър от лот 2 на магистрала „Хемус“ ще струва към 13 млн. лева (6.7 млн. евро/км). За лот 2 най-много точки от техническата оферта събира обединение „ПСТ ХЕМУС 2“.

През февруари тази година премиерът Бойко Борисов разпореди обществената поръчка за лотовете на АМ „Хемус“ да бъде спряна заради съмнения за обвързаности на фирмите.

„Когато витаят в общественото пространство съмнения върху сделка, която е около 800 млн. лева държавни пари, никога не бих си позволил да остане в обществото каквото и да е отменък, че нещо неправилно съм извършил. Затова я затворих“, каза Борисов пред медиите.

В края на юли беше обявен нов търг за удължението с 9.3 км на магистрала „Хемус“. В участъка от Ябланица до

Боаза. Стойността е 80 млн. лв. без ДДС<sup>3</sup>. Така прогнозната цена е около 4.4 млн. евро/км. Към днешна дата обаче има малка разлика – габаритите на пътя остават същите – 29 м, но с 1 метър се стеснява разделителната ивица между двете платна. Проектната скорост е намалена от 140 на 120 км/ч.

---

#### **ПЪТЕН ВЪЗЕЛ „БЕЛОКОПИТОВО“**

дължина: **5 км**

средна цена: **6.7 млн. евро/км**

финансиране: **100% от държавния бюджет**

---

5-километровият участък между Белокопитово и Каспичан, изграден по програма „Ново строителство“ на Агенция „Пътна инфраструктура“, е финансиран с близо 66 млн. лв. от републиканския бюджет. Изпълнител на обекта е „АМ Черно море“ АД.

„Белокопитово“ попада в народния фолклор още преди да влезе в експлоатация заради „неоткриваемия“ на снимките от въздуха ляв завой. Истинският проблем обаче е, че пътният възел е силно оскъпен и много закъснял. Средната цена за строителство на магистрала през 2015 г., когато е завършен пътният възел, е 3.3 млн. евро/км. Петте километра от магистралата по отсечката Панайот Волово–Белокопитово заедно с пътния възел са със средна цена от 6.7 млн. евро/км.

---

#### **„ЗЛАТНАТА“ 19-КИЛОМЕТРОВА АМ „ЛЮЛИН“**

дължина: **19 км**

средна цена: **9.6 млн. евро/км**

финансиране: **75% европейско финансиране  
+ 25% от държавния бюджет**

---

С всичките си съоръжения – тунели, мостове, укрепления, 19-километровата отсечка е със средна цена от 9.6 млн. евро/км. С тази ценова ставка магистралата без проблем би могла да бъде реализирана и в Германия. При нея има 75% европейско финансиране и 25% от държавния бюджет. По първоначален план изграждането на въпрос-

ната магистрала трябваше да възлиза на 137 млн. евро, но за нея бяха платени 185 млн. евро<sup>4</sup>.

Завишаването на цените в хода на строителните работи също е друг „системен“ проблем при строителството на магистрали. Изпълнителят е спечелил обществената поръчка при едни условия, но впоследствие се оказва, че теренът всъщност е различен или икономическата ситуация се е променила. Вследствие на промените цената на съоръжението се повишава и правителството заплаща по-висока цена на изпълнителя, макар че той е спечелил пред конкурентите си, предлагайки по-ниската цена.

---

### **АВТОМАГИСТРАЛИТЕ „ТРАКИЯ“ И „СТРУМА“**

#### **Последната отсечка от АМ „Тракия“**

дължина: **49 км**

средна цена: **4.3 млн. лв./км (2.2 млн. евро/км)**

финансиране: **100% от държавния бюджет**

---

#### **УЧАСТЪКЪТ ОТ АМ „СТРУМА“**

#### **МЕЖДУ ДОЛНА ДИКАНЯ И ДУПНИЦА**

дължина: **17 км**

средна цена: **4.8 млн. лв./км (2.4 млн. евро/км)**

финансиране: **100% от държавния бюджет**

---

Търгът за последните 49 км от „Тракия“ беше спечелен от консорциум, в който влизаше водещата тогава компания „ПСТ Холдинг“. Те спечелиха с оферта за 209 млн. лв., но цената им нарасна до 234 млн. лв., или по 4.3 млн. лв./км (2.2 млн. евро/км). На фона на тази цена изграждането на лот 2 на същата тази магистрала „Тракия“ беше възложено за 137 868 000 лв. Офертата беше предложена от българското „Обединение Магистрала Трейс“. Според предложената оферта един километър от отсечката Стара Загора–Нова Загора струва 2 млн. евро, при заложен в процедурата 3 млн. евро. Същата компания построи лот 1 на магистрала Тракия за 2.6 млн. евро за километър. През вече далечната 2005 година българско-португалски консорциум предложи за изграждане на цялата магистрала „Тра-



кия” 2.7 млн. евро на километър.

Сходна на ситуацията с последната отсечка на „Тракия“ се разигра и по 17-километровия участък между Долна Диканя и Дупница по магистрала „Струма“. Той трябваше да струва 70 млн. лв., или по 4.1 млн. лв./км. Изграждането му надхвърли 81.6 млн. лв. и средна цена от 4.8 млн. лв./км (2.4 млн. евро/км) <sup>5</sup>.

Всичко това българските данъкоплатци вече са платили. Но на хоризонта се завалят още солени сметки:

## ПРОЕКТЪТ ЗА ТУНЕЛ В КРЕСНЕНСКОТО ДЕФИЛЕ

СМЕТКАТА Е ПРОСТА:



### **БЛИЗО 14 ПЪТИ ПО-СКЪПО ОТ ТУНЕЛА В НОРВЕГИЯ**

Един от проектите, които се очаква да бъде реализиран, е тунелът в Кресненското дефиле. По план той ще струва 250 млн. лева. Практиката сочи, че цената се завишава обикновено с 15-25%. От МРРБ уточняват, че в цитираната сума влиза допроектирането на новата отсечка от АМ „Струма“, изграждането на 3 км от нея и тунелът „Железница” <sup>6</sup>.

За сравнение най-дългият тунел в света е Лердалският в Норвегия – с дължина 24.5 км. Той свързва градовете Лердал и Еурлани. По публикувани данни пътното съоръжение, открито преди 16 години, е струвало 120 млн. евро<sup>7</sup>. Цената му излиза по около 5 млн. евро/км – почти колкото цената на последните лотове от „Струма“. Тунелът в Кресненското дефиле би струвал наг 67 млн. евро/км, като, разбира се, е нормално да се добави инфлацията за тези години, но все пак...

Лердалският тунел е в планински район с надморска височина до 1600 м. Той е първият, в който е инсталирана система от ново поколение за вентилиране и за пречистване на въздуха от автомобилните газове. Дори инфлацията да е увеличила с 50% цените, което въобще не отговаря на истината, пак няма обяснение защо тунелът в Кресненското дефиле е близо 14 пъти по-скъп от скандинавския.

А най-дългият тунел в Азия е японският Чжунаншан – 18 км. Открит е през 2007 г., преди по-малко от 10 години. Изграждането му е струвало по 8 млн. долара/км, или общо 144 млн. долара.

### **„БЪЛГАРСКИТЕ МАГИСТРАЛИ – НАЙ-ЕВТИНИТЕ В ЕВРОПА“**

Само преди година, когато цените на магистралите вече бяха тръгнали рязко нагоре, председателят на Агенция „Пътна инфраструктура“ инж. Лазар Лазаров обясни, че пътищата у нас се поправят постоянно, защото българските магистрала са най-евтините в Европа, а поддръжката им е още по-евтина. Той коментира, че километър аутобан в Германия струва десет пъти повече, а средната цена за изграждане на магистрала в съседна Сърбия е двойно по-висока.

Да, ама не. Това може би е било вярно преди години. Само през миналата 2015 година правителството възлагаше обществени поръчки за 5.6-6.7 млн. евро/км.\* Това са цени, които са конкурентни във Франция, Белгия и Ита-

лия. За качеството и последващите ремонти всеки сам може да свиетелства.

## КАЧЕСТВО НА ПЪТНАТА НАСТИЛКА

гял на пътищата от републиканската пътна мрежа в добро състояние, %

2010	2011	2012	2013	2014	2015
30.9	33.4	40.3	39.6	40.5	40.7

Данни АПИ (Прегосставени на ИПИ от НСИ)

<sup>1</sup> Община Сопарева баня, Открита процедура с предмет: „СМР по проект № 10/321/01442 за обект „Път IV – 62084 Сопарева баня–Паничице в участъка от км 3+569.38 до км 9+147.20”, изпълнявани по Договор № 10/321/01442 от 12.12.2013 г., мярка 321 от ПРСР 2007-2013, <https://goo.gl/bx2x12>

Община Сопарева баня, Договор за строително-монтажни работи

<https://goo.gl/9beO0q>

„Биволъ”, „Как се краде от селски път”, <https://goo.gl/ligd2r>, Договори за обществени поръчки в България, Bulgarian Public Sector Contracts

Данни от / Data from opendata.government.bg за перуода / period 01.01.2007 – 31.12.2015

<https://goo.gl/MaZ87E>

<sup>2</sup> НКСИП, Национална компания стратегически инфраструктурни проекти, Супервизия на проектиране и строителство за доизграждане на автомагистрала „Хемус“ (етап 1) <https://goo.gl/XJz5MM>,

„Капитал”, „Борисов спря скъпата поръчка за „Хемус”, <https://goo.gl/хоq2t5>

<sup>3</sup> Агенция пътна инфраструктура (АПИ) стартира обществената поръчка за изграждането на близо 10 км от АМ „Хемус“ между Ябланица и Боаза

<https://goo.gl/OsUqSX>

<sup>4</sup> АПИ, ИСПА Мярка 2001/BG/16/P/PT/004: „Строителство на АМ „Люлин”: Софийски околовръстен път – пътен възел „Даскалово” от км 0+000 до км 19+135” <https://goo.gl/xlM60h>

<sup>5</sup> „Капитал”, „Най-скъпата магистрала”, „Отсечката от „Струма“ е рекордьор по цени за последните три години” <https://goo.gl/RI50ac>

<sup>6</sup> Виж Бел.2.

<sup>7</sup> Фрог Нюз, Позор! Тунелът край Кресна 14 пъти по-скъп от шампиона Лердал

<https://goo.gl/J0Xywp>

Engineerin.com, “Leardal Tunnel”, <https://goo.gl/9t1j2L>

Bergen Guide, “World’s Longest Road Tunnel: Laerdal – Aurland” <https://goo.gl/YYYnpA>

\*МРРБ Пътни инфраструктурни проекти, предложени за съфинансиране от програма ИСПА на ЕС, <https://goo.gl/ZkZ5Kd>

# ЛУКСОЗНИТЕ ИГРАЧКИ НА ДЪРЖАВНИТЕ МЪЖЕ

МАРИН НИКОЛОВ



*Държавните и общинските администрации имат нужда от автомобили. Винаги е било така и е напълно нормално данъкоплатците да поемат и този разход. Проблемите започват, когато масово чиновниците изготвят така обществените поръчки, че на изискванията да отговори точно определен модел автомобил. И най-често това са най-люксовите и най-скъпите модели. Въпреки публичните скандали по такива случаи практиката продължава.*

Вероятно не са останали българи, които да не си спомнят скандала с неоправдано скъпите и луксозни коли на кметовете на знайни и незнайни общини в България. За него разказа екипът на „Разследване“ по Нова телевизия<sup>1</sup>.

Годината е 2015-а. В Несебър кметът Николай Димитров кара втори мандат и... лимузина за 184 000 лв. Средно толкова струват два двустайни апартамента в София.

В Балчик кметът Николай Ангелов държи здраво кожения волан на поръчков автомобил, клас „Дипломат“ за 150 000 лв. Срещу тази сума може да си позволи и да сменя предавките направо от кормилото. Кметът е купил и моторна лодка без мачта и платна за ветроходния клуб.

Седемте хиляди жители на Община Неделино са купили на кмета Стоян Беширов марков джип за 130 000 лв. В Община Хитрино живеят около 6000 щедри българи. Те дарили кмета си Нуридин Исмаил с чисто нова лимузина за 112 хиляди лева.

### **МОРАЛЪТ КАТО РАЗТЕГЛИВО ПОНЯТИЕ**

„Въобще не смятам, че е неморално“, това казва рекордьорът по цена на служебен автомобил – кметът на Община Балчик Николай Ангелов. Той се вози в луксозно БМВ за 150 000 лв., с мощност от над 310 конски сили. Поръчката е направена по точно определени спецификации, на които отговаря само един модел на престижната германска марка. На кмета му трябвала такава кола, за да изглежда убедителен на важни делови срещи, обяснява самият той.

Дали бившият кмет на Лондон Борис Джонсън беше по-малко убедителен? Виждахме го да кара колело в компанията на актьора и ексгубернатор на щата Калифорния Арнолд Шварценегер, а също и с бившия кмет на Джакарта и настоящ президент на Индонезия Джоко Уидодо. Но моралът е разтегливо понятие. Законът не наказва за неморалност.

### **КАК КМЕТОВЕТЕ ЗАОБИКАЛЯТ ЗАКОНА И СИ ИЗБИРАТ КОЛИ**

Схемата е, че повечето от поръчките са много конкретни

и специфични. Красноречив пример за начина, по който кметовете в България си избират коли, е случаят в Община Завет<sup>2</sup> – поръчката за кола на кмета тук налага машината да е с дължина 4750 мм, широчина 2013 мм и обем на багажника 550 л. Не е посочена само конкретната марка. Тя „изненадващо“ ще стане ясна след конкурса. А конкурсът не поднася изненади. Лукс за 110 000 лв. от джоба ни. Още по-лошото е, че и да се докаже, че има нарушение в поръчката, санкцията е минимална. Както каза по този повод вицепремиерът Томислав Дончев: „Ако се докаже нарушение на Закона за обществените поръчки, глобата за кметовете ще е по 1500 лв.“

Този вид обществени поръчки имат още една черта – много са устойчиви във времето като схема. Повтарят се и повтарят къде ли не. Дори и един от тези случаи да бъде осветен в медиите, само дни по-късно на друго място се появява подобен.

### **СЪС СЪП ДЖИП В ПЛАНИНАТА**

Само няколко месеца след скандала със скъпите автомобили на кметовете дойде новината за джиповете от висок клас и цена за горските предприятия в Смолян, Габрово, Благоевград и Сливен. 4 от 6-те големи предприятия, отговорни за горите по райони в страната, се сдобиха с луксозни джипове за по около 200 000 лева всеки. В изискванията на поръчката на предприятието в Габрово например е включен и критерият за задължително наличие на кожен салон с климатизирани седалки за предните места. А в Смолян изискват и монитори за задните места, и паркинг сензори с камера за обратно виждане.

„Джиповете са за скъп ловен туризъм“, обясни министърът за земеделието Десислава Танева. Тя подчерта, че няма да спре обществените поръчки на горските предприятия. Ловната дейност била доходоносен бизнес за предприятията и луксозните джипове са добро условие за нея, обясниха държавниците.

Малко по-късно offnews.bg разкри и връзка между власт и бизнес<sup>3</sup> – че всички поръчки за скъпи джипове, и то на

максималната възможна цена, са спечелени от фирма на съученик на земеделския министър Десислава Танева от Сливен. От Министерството отричат за връзка, но пък поръчките се изпълняват. Други обаче – не. Например скъп джип със спецификация едно към едно с конкретен модел на БМВ в Габрово не е доставен, защото не е избран. А не е избран, защото на конкурса не се явила нито една фирма.

Скандалът с горските и колите им позатихна в края на 2015 г. В началото на следващата година обаче се появи нова поръчка, която „уж“ бе спряна заради нарушения в закона.

### **ЕДИН ДИРЕКТОР И ЕДИН „ЛЕКСУС“**

Поръчката е за скъпа хибридна кола, но под наем – с държавни пари – 72 000 лв. годишно. Горските от Северноцентралното държавно предприятие в Габрово са обявили поръчката още в края на миналата година на сайта си. Не е обявена другаде, защото по закон се води малка – за под 66 000 лв. Доставка на употребяван автомобил под наем<sup>4</sup> – нищо особено на пръв поглед. Четем обаче сумата – 60 000 лв. без ДДС. С ДДС това са 72 000 лв. държавни пари от джоба ни само за година – за една кола. Четем и изискванията – търси се бензино-електрически пълен хибрид над 220 конски сили, с куп големи и малки екстри, които насочват към конкретна марка и модел. Ясно предопределена кола, още преди официално да изберат доставчика ѝ – хибриден „Лексус“.

Още през зимата, дни след като горското пуска публична покана за кандидатите, интернет медия пише статия за поръчката, а след това горските я свалят от страницата си. В нарушение на закона 7 месеца те държат в сянка резултата – взели ли са колата, или са спрели поръчката. Директорът на директорите на горските стопанства в Северноцентралния район Иван Недков заявява, че поръчката е оттеглена със заповед – нищо, че никъде не е публикувана. Пред Нова телевизия той отрича да кара служебен хибриден автомобил „Лексус“. Няколко дни по-рано обаче точно този автомобил е заснет паркиран пред

Северноцентралното предприятие ДП в Габрово, където Негков е директор. Кадрите го показват зад волана, как паркира пред дома на свои близки и излиза от колата. Засечен е и на паркинг в Габрово до спрелия хибрид. Заснет е и в друг ден отново да кара лексуса из града – пътува с него и към имота си в близко село.

Веднага след това липсващата информация за поръчката в интернет отново се появява на страницата на предприятието. Вече има и заповед за прекратяване, подписана от Негков – кола нямало да се взима, бил нарушен принципът на конкуренция в Закона за обществените поръчки. Файловете в сайта обаче съдържат в себе си електронна информация – кога и на чий компютър са съставени.

Метаданните на файла показват, че появилата се заповед на Негков за спиране на поръчката е създадена като файл не преди 7 месеца, както би следвало, а едва няколко дни по-рано – на 1 юли, точно след едно от посещенията на екипа на Нова телевизия в Габрово. Друг файл от документацията – бланка за договор за наем за колата от ноември, е съставен не от горските, а в голяма габровска фирма за търговия с коли. Името на фирмата излиза на екрана като автор на файла. То е изписано и върху регистрационния номер на хибридният автомобил, който директорът скри, че кара.

Този разказ за колите и лукса на държавна или общинска издръжка би могъл да продължи с още истории – все свежи и цветни примери. Едно е важно – желанието за лукс понякога излиза твърде скъпо на всички ни.

<sup>1</sup> <https://goo.gl/tRb68k>

<sup>2</sup> Възлагане на обществена поръчка за услуга: „Доставка на лек автомобил за нуждите на Община Завет” –

<https://goo.gl/j3JccE>, <https://goo.gl/eb8qKY>

<sup>3</sup> <https://goo.gl/l4Rg5p>

<sup>4</sup> „Доставка на МПС втора употреба за нуждите на Община Габрово,

<https://goo.gl/tSGL5f>



# МЕТОДОЛОГИЯ

## ЗА ИЗГОТВЯНЕ НА ЧЕРНА КНИГА НА ПРАВИТЕЛСТВЕНОТО РАЗХИЩЕНИЕ В БЪЛГАРИЯ

### **ЗА ИЗСЛЕДВАНЕТО**

Черната книга на правителственото разхищение излиза за втора поредна година и отново проследява знакови примери за неефективността на харченето на публичен ресурс.

Тазгодишното издание е разширено и вече включва повече и по-разнообразни случаи на разхищението. Материалите са подбрани и разработени от автори с журналистически профил, а разследващият елемент е силно застъпен. Този подход позволява разкриването на редица правителствени провали, които до момента не са обсъждани широко в публичното пространство. В допълнение, освен примери от национално значение, в изданието са включени и много регионални изследвания, голяма част от които по една или друга причина са останали извън националния ефир. Именно те показват, че едни от най-големите разхищения на публични средства се случват на местно ниво.

Примерите са наситени с детайли и ясно илюстрират неефективността на държавните разходи, което е и предметът на публикацията. Дългосрочната цел е да се промени отношението на гражданите към държавните разходи като това да доведе до по-голяма нетърпимост и търсене на информация от администрацията.

Примерите за неефективни държавни разходи ще бъдат ясен ориентир за оптимизацията на държавните разходи и възможностите за предоставяне на повече избор на гражданите. Това би могло да доведе до по-малко преразпределение, по-висок икономически растеж, повече инвестиции, повече заетост и по-малко сива икономика.

Основната задача на изследването е да насочи внима-

нието към несвойствените функции на държавата в редица сфери на икономическия и социалния живот. По този начин държавата играе активно, вместо само да определя правилата на играта, което в някои случаи води дори до неспазване (или промяна) на законите и Конституцията на страната.

Множество са примерите, в които държавата изземва огромна част от функциите на пазара. В същото време реформи не се правят, а държавните програми и инициативи не се оценяват и изключително рядко се прекратяват поради непостигане на целите или неефективност. Дори при ясен проблем при изпълнението на дадена програма, често тя просто се разширява и допълва. Липсата на промяна създава усещането, че управляващите смятат, че администрацията работи напълно ефективно, а всички правителствени политики са успешни и постигат целите си.

### **ТОВА НЕ Е ТАКА!**

Липсата на воля за промяна и стимулите на администрацията постоянно да се раздува противоречат на принципите на доброто управление и пазарната икономика.

В допълнение, изследването ще проследи къде, как, кога и защо администрацията не работи добре поради очевидни манипулации и неправомерно разходване на обществените средства или заради липса на експертиза и непреднамерени грешки и неточности. Оценката на правителствения провал ще покаже неефективността на администрацията при планирането, провеждането и контролирането на отделни дейности и програми.

Изследването ще включва политики и програми както с финансиране от държавния бюджет, така и от европейски средства. Въпреки че администрирането на бюджетните и европейските средства е различно, и в двата случая става въпрос за публични средства и е редно да бъдат разгледани като цяло. Все пак фокусът на изследването пада върху разходването на средствата от българския държавен бюджет, както заради превеса му над европейските

средства в България, така и заради ясната връзка между размера му и събираните данъци.

Изследването включва дейностите както на централната, така и на местната администрация. Отчетите и анализите на работата на централната администрация са по-достъпни онлайн и често има естествен стремеж да се фокусира работата изцяло върху нейните дейности, но тогава ще е възможно идентифициране единствено на неефективни политики/дейности, и то единствено на база информация, предоставена от самата администрация. В този случай анализаторските способности на авторите са ключови, защото ще трябва да имат значително знание за публичните политики. В същото време конкретните обекти/инфраструктура са на територията на общините и там най-лесно се илюстрира правителственият провал. За съжаление, общинските отчети и документи, достъпни онлайн, са рядкост, непълни са и тяхното намиране и анализиране е силно затруднено. Не на последно място, знанието за прахоснически дейности/обекти на местно ниво е сред местното население, но често не фигурира в местните медии поради тяхната зависимост в нередки случаи.

### **ВРЕМЕВИ ОБХВАТ**

Изследването се основава на изключително актуални примери от настоящата и изминалата година, които в повечето случаи се провеждат към момента на публикуване на настоящото издание.

Този подход ще позволи лесно проследяване на евентуалните промени на поведението на администрацията в бъдеще.

### **ИНДИКАТОРИ**

Примерите за правителственото разхищение са подбрани, следвайки следните критерии – висока степен на икономическа и индивидуална свобода, и малка държава. Основният критерий е рационалността на конкретните държав-

ни разходи, както и устойчивостта на вече извършените разходи. Допълнително ще съблюдава и спазването на принципите на ефективност, ефикасност и икономичност на проведените програми и дейности.

Правителствените програми и дейности ще се оценяват комплексно, но основните индикатори могат да се разделят както следва:

- **Рационалност.** Този принцип изисква правителството да дефинира ролята си и да намали значително дейностите, които са извън същностните му функции. Има безброй примери, за които е трудно да се обоснове нуждата от държавна намеса при наличието на функциониращ пазар. В тези случаи пренасочването на ресурси трябва да се осъществява от пазара, като в същото време се освободят бюджетни средства, необходими за други правителствени програми и намаляване на данъците.

- **Устойчивост на резултатите.** Експертната оценка на авторите ще отчита и устойчивостта на резултата от направените разходи, тъй като стимулите и решенията на бюрокрацията обикновено са краткосрочни.

- **Неизпълнение на поставените цели.** Често правителствените програми и дейности се приемат с определени цели, но впоследствие те се „забравят”, въпреки че политиките продължават да действат. Друга група подобни инициативи се осъществява при липса на показатели за изпълнение на целите още от самото начало. При програмното бюджетиране например министерствата не правят оценка на това дали дадените програми изпълняват първоначалната си цел. Така, веднъж започнали да се изпълняват, програмите рядко биват прекратени без оглед на ефектите и нуждата от тях. Това е и една от основните разлики между частния и държавния сектор. Когато частните предприятия не осигуряват качествени стоки и услуги на добра цена, това означава банкрут. Държавните програми не се сблъскват с толкова сериозни ограничения и на практика няма реален стимул да отговорят на търсенето на потребителите. Неизпълнението на целите понякога е продиктувано от недоброто управление на дейността, като липса на контролни механизми

или неквалифициран персонал. Най-често изводите на администрацията след оценка на дадена програма (ако има изготвена такава) винаги водят до необходимост от повече средства и продължаване на програмата – ако тя не постига целите си, се търси допълнително финансиране, ако пък е изпълнила целите си, се търси още подкрепа, за да продължи да съществува.

• **Необосновани разходи.** Тук ще се включат директните загуби (средствата не са харчени с нарушения, но няма дори и минимален резултат от тяхното разходване). От друга страна необоснованите харчове могат да се изразяват в необосновано облагодетелстване на една група от обществото или специални интереси. Разделението на разходите и ползите има широко приложение в политическата система. То позволява на политиките да предложат определени ползи на тези, от които търсят политическа подкрепа. В това се изразява и основният принцип: облагане при широка база за разхвърляне на разходите на данъкоплатците и предоставяне на приходите на специфични групи от хора, за да се концентрират ползите. Повечето от популистките програми са именно такива.

• **Доказани нарушения.** При някои случаи нарушенията са в резултат на непреднамерени грешки, но в други се идентифицират откровени манипулации, корупция и неправомерно управление на публичните средства и собственост. Този индикатор търси основно: 1) Нарушения при възлагането на обществените поръчки, 2) Недостоверна счетоводна практика, 3) Лошо управление на имуществото и капиталите, 4) Незаконосъобразност на сключени договори.

• **Липса на прозрачност.** Липсата на прозрачност при провеждането на държавни политики и програми страда от всички по-горе изброени проблеми и не позволява да се проследи необходимостта от дейността, изпълнението на целите, обосновката на необходимите финансови средства, има ли нарушения.

## КАК ХАРЧАТ ПАРИТЕ ВИ\*

ЕДНА ГЕРМАНСКА ФОНДАЦИЯ ИСКА ДА ВИ НАКАРА ДА СЛЕДИТЕ ПО-ДОБРЕ КАК ВЛАСТТА РАЗХОДВА ДАНЪЦИТЕ ВИ

ВАНЯ ДИМИТРОВА ЗА В-К "КАПИТАЛ" ОТ 12.12-2015 Г.

Представете си, че сте кмет на село с малък бюджет и знаете, че има европейска програма, с чието финансиране да построите стадион. Парите ви трябва за много по-належащи проекти, като например асфалтиране на улици и пречиствателна станция, но в дадения момент, ако искате да се изявите като активен управленец, то предлаганата опция е точно стадион. Средствата не идват от вашия джоб, даже не идват от общинския бюджет, идват от „Европа“ (за повече детайли вижте темата на броя). Звучи като подарък от Дядо Коледа, а подаръците могат да се харчат за скъпи, ненужни удоволствия. И никои няма да ви потуна по рамото за това, че сте решили да не харчите пари, пък било то „европейски“, за безсмислени проекти.

За съжаление на политиците обаче парите както в малките общини, така и на ниво държавен или европейски бюджет не идват от Дядо Коледа, а от доста по-начумереното нещо, наречено данъкоплатци. Това означава и от вас. Звучи ви абстрактно да сте платили за моста в нищото в Славеево? Тогава си спомнете последната книга, която сте си купили. От цената на корицата 20% отиват в държавата под формата на ДДС - най-големият източник на приходи в българския бюджет.

За да ви просветли в това, а и за да ви подтикне да се интересувате, фондация „Фридрих Науман“ със съдействието на Института за пазарна икономика и Българското либертарианско общество издава първата „Черна книга на правителственото разхищение в България“. Идеята е заимствана от издаваната всяка година „Черна

---

\* Материалът се публикува със съкращения. Пълната статия може да прочетете тук: <https://goo.gl/Va1r50>

книга“ в Германия, където популярността ѝ е толкова голяма, че никой в публичната администрация не иска да попадне в нея. В немската „Черна книга“ годишно се публикуват около 100 – 130 конкретни случая, а в първата българска книжка са подбрани едва десет. Това не е защото тук примери няма. Просто всяко начало е трудно. „С тази книга се надявам хората в България първо да се ядосат, след това да станат гладни за промени и да се заемат с тях, вместо да чакат някой друг да ги осъществи“, казва пред „Капитал“ Даниел Кадик, директор за Югоизточна Европа на Фондация за свободата „Фридрих Науман“. „Обществената промяна може да стане факт единствено чрез активно гражданско общество и независими медиуми, а нашата задача е да съдействаме за промяната и да покажем начини, чрез които България да стане гържавата, която хората заслужават“, добави той на официалното представяне на българската „Черна книга на правителственото разхищение“ в сряда.

Проблемът според него идва по две линии: първо, хората в България не са наясно с начините, по които плащат данъци, и, второ - обществените разходи са абстрактна тема. Хората искат гържавата да отдели пари за различни приоритети, но не се замислят, че тези пари идват от тях и могат да упражняват ефективен контрол върху тези разходи.

## **РЕЗУЛТАТИ ОТ „ЧЕРНАТА КНИГА“ В ГЕРМАНИЯ**

Недомислици, разбира се, се случват навсякъде, дори в Германия. Матиас Варнеке, ръководител на Германския данъчен институт, разказва, че преди една година гадена община е решила да купи специални червеи, които да подобряват почвата за тревата. 70 хил. евро са били похарчени, а накрая се оказва, че червеите допълнително са влошили почвата, след което е трябвало да бъдат извадени от нея, което е струвало още пари. С „Черната книга“ обаче много такива проекти са били спирани в зародиш. Така например проект за телевизионна

станция за германския парламент е бил спрян след получените критики за цената му и за това, че е ненужен предвид факта, че има вече телевизионни канали, които покриват дейността на Бундестага. Варнеке пояснява, че в Германия обществото е много наясно с проблема за обществения контрол върху публичните разходи, медиите отразяват мащабно публикуването на книгата, а критиките на асоциациите на данъкоплатците успяват да прекратяват лоши проекти. Идеята на Кагик е да пренесе този опит на местна почва.

### **НЕМСКИЯТ ПРИМЕР ЗА АКТИВНО ГРАЖДАНСКО ОБЩЕСТВО**

За тази цел той ще разчита на нещо много важно - местни активисти. В провинциите и регионите в Германия има организации, които събират данни за неефективни публични разходи и влизат в контакт с местните власти. Те са под шапката на Федералния съюз на данъкоплатците и се финансират от годишните такси за членство (които са в размер между 60 и 100 евро на човек). Членството е на доброволни начала, но има и хора, на които се плаща, за да разследват случаите. Около 250 хил. души членуват общо в организацията. „Собственият ни бюджет ни прави независими и обществото и медиите ни вярват. Ние не сме лобистка група, която защитава интересите на някаква специфична група, а интересите на всички данъкоплатци“, добавя Матиас Варнеке.

Подобна организация си представя и Даниел Кагик в България: „Би било добре да имаме по един съюз на данъкоплатците в Пазарджик, Варна, Лесичево и т.н., които да събират информация за подобни случаи и да ги правят обществено достояние на национално ниво.“



# ЧЕРНА НА ПРАВИТЕЛСТВЕНОТО РАЗХИЩЕНИЕ В БЪЛГАРИЯ КНИГА 2016

## Съставители

Иван Бегров  
Петя Дюлгерова

## Редактор

Ваня Бегрова  
Зорница Славова

## Автори

Атанас Чобанов,  
Богомил Върбанов  
Венелина Ангелова  
Весислава Антонова  
Вилхелма Дурева  
Григор Райчев  
Димитър Стоянов  
Константин Костов  
Марин Николов  
Мирослав Персенски  
Светослав Метанов  
Спас Спасов

## Дизайн

Иван Панов

---

ИЗДАТЕЛ

Friedrich Naumann  
STIFTUNG **FÜR DIE FREIHEIT**

Проектен офис за Югоизточна Европа на  
Фондация за свободата „Фридрих Науман“

жк Момониста II, Бул. „България“ 51 Б  
1404, София, България

[www.fnf-southeasteurope.org](http://www.fnf-southeasteurope.org)  
Тел: +359 2 96960 10

София, 2016

ISBN 978-619-90549-3-2

# ЧЕРНА НА ПРАВИТЕЛСТВЕНОТО РАЗХИЩЕНИЕ В БЪЛГАРИЯ КНИГА 2016

ИЗДАТЕЛ

Проектен офис за Югоизточна Европа на  
Фондация за свободата „Фридрих Науман“

Friedrich Naumann  
STIFTUNG

FÜR DIE FREIHEIT

СЪС СЪДЕЙСТВИЕТО НА

**И.П.И**

Институт за пазарна икономика

Институт за пазарна  
икономика