

Милчо Ламбрев, генерален директор на ДП "Национална компания "Железопътна инфраструктура": Договорите по ФИДИК създават равнопоставеност между участниците в строителството

в. Строителство Градът | Милена ВАСИЛЕВА | 26.03.2012 | 00:00

Инж. Милчо Ламбрев е генерален директор на ДП "Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) от 20 октомври 2009 г. Основната му задача е да реструктурира дейности, което винаги е свързано с реформи и съкращаване на персонал. Професионалният му опит е преминал в БДЖ и НКЖИ. Завършил е магистратура по "Транспортно строителство" във ВТУ "Тодор Каблешков" и магистратура по икономика на транспорта. Г-н Ламбрев, как се възприемат критериите за допустимост в тръжните процедури - като ниски или високи? - Съгласно изискванията на Закона за обществени поръчки възложителят определя в конкретната процедура за възлагане на обществена поръчка критерии за подбор, включващи минимални изисквания към участниците за икономическото и финансовото им състояние, техническите им възможности и квалификация. Тези минимални изисквания задължително се съобразяват с естеството и спецификата на поръчката, за да може възложителят да избере най-подходящия участник, което ще гарантира навременното и качествено изпълнение на договора. От друга страна, тези минимални изисквания не трябва по никакъв начин да ограничават свободната конкуренция и да създават неравнопоставеност между участниците. Прилаганите в ДП НКЖИ минимални изисквания са балансирани и адекватни на конкретната поръчка и се приемат нормално от участниците, като до момента не сме имали жалби по този повод.

Как се позиционират българските жп строители и консултанти спрямо чуждестранните конкуренти?

- При българските фирми, които се занимават с железопътно строителство, се наблюдава една позитивна тенденция. Ако допреди няколко години в почти всички оферти те фигурираха като подизпълнители на чуждестранни участници в процедурите за обществени поръчки, сега те са равнопоставени партньори в консорциум/обединение с чуждестранни фирми, дори вече процедури се печелят само от български фирми. Тази тенденция е резултат както от нарасналото търсене на строителни услуги, свързани с железопътния транспорт, така и от опита, който българските фирми натрупват при участие в изпълнението на договори, финансирани с европейски средства. Като цяло българските фирми, които се занимават с железопътно строителство, към момента са добре позиционирани и добре партнират на чуждестранните конкуренти. При българските консултанти, свързани със строителството на железопътна инфраструктура, също се наблюдава положителна тенденция. Дори в определени сегменти - например строителния надзор - те са водещи и високо ценени от чуждестранните си партньори. Много добре са позиционирани и българските консултанти по технически проблеми - това е много важно за железопътните проекти поради спецификата на железопътния транспорт като цяло.

Какви методики за оценка се прилагат?

- Прилаганите от ДП НКЖИ методики за оценка са съобразени с всяка конкретна поръчка и процедурата за избор при стриктно спазване на Закона за обществените поръчки.

Най-често процедурата за избор е на базата на икономически най-изгодната оферта, тъй като договорите за строителство са сложни и при избора трябва да бъдат отчетени множество фактори. В този случай се оценяват общата методология на всеки участник и разбирането му за заданието, предлаганата работна програма, системите за управление, които ще бъдат прилагани при изпълнение на поръчката, специфичните технически предложения на участника и други подобни.

На какви цени се сключват договорите?

- Тъй като процедурите за възлагане са открити и е налице свободна пазарна конкуренция, най-общо цените, при които се сключват договорите в ДП НКЖИ, са оптимални за

моментната пазарна конюнктура. Разбира се, винаги съществуват рискове ценовите нива на пазара да се повишат и това донякъде затруднява изпълнението на договорите, поради което сме възприели практиката в договорите да се включва определен процент непредвидени разходи като превантивна мярка.

Какви договорни условия се прилагат, адекватни ли са те?

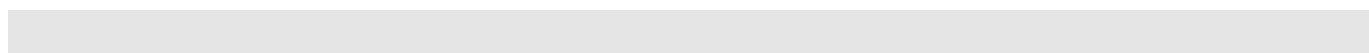
- При договорите за строителство/рехабилитация/реконструкция на железопътната инфраструктура най-често се прилагат договорните условия на ФИДИК. Според нас те са международно признати и създават наистина равнопоставеност между всички участници в строителния процес, като едновременно с това обхващат почти всички елементи на самия процес.

Що се отнася до договорите за консултантски услуги, те се формулират на базата на натрупания от ДП НКЖИ опит при подобен вид договори.

Какви промени са необходими?

- На този етап при всяка процедура за възлагане на обществена поръчка се прилага опитът от предишни процедури, като по този начин тръжните документации постоянно се усъвършенстват.

Стр. 10



ТЕМА

ЖП ПРИОРИТЕТИ

Железопътната инфраструктура да следва пътя на товарите

Завършването на Дунав мост 2 ще промени трафика

Според железопътните превозвачи зелените коридори на транзитните товари и на тези с преработка от и за Ев-

ропа Дунав мост 2 е от ключово значение. Откъдето и да идват товарите, стигат до посоката север – юг (Видин – Ку-

лата) и оттам поемат в югоизточна и източна посока. Железопътните и комбинираните превози от и за Турция, Гърция,

Сърбия, Македония, Русия, ОНД и Китай към и от европейските страни разчитат на пътните и жп посоки Видин – Сви-

ленград, Видин – Варна и Видин – Бургас. За да стигнат до зоната на коридор IV, на който е Дунав мост 2 и трасето към

Солун, са необходими и връзките с Македония и Сърбия. Така се стига до основните приоритети.

Милена ВАСИЛЕВА

Приоритети 2012 за железници и метро

- Проектиране на жп линията Видин – София
- Старт на строителството Пловдив – Септември
- Продължаване строителството на Пловдив – Бургас, като до края на 2012 г. следва да бъде завършен участъкът от Михайлово до Калояновец, 40% от отсечката Стара Загора – Зимница и 70% от трасето Церковски – Карнобат – Бургас
- Търг за рехабилитация на Централна жп гара София
- Търг за оператор и строителство на интермодалния терминал в Пловдив
- Завършване на електрификацията на жп проекта Свиленград – турска граница
- Завършване на метрото от „Младост“ до бул. „Цариградско шосе“ през май
- Сключване на договор с трите изпълнителя за участъка от бул. „Цариградско шосе“ до летище София
- Завършване на Втория метродиаметър от „Обеля“ до „Надежда“ и от пътен възел „Надежда“ до бул. „Черни връх“ през август
- Завършване на Дунав мост 2 до края на годината, както и прилежащата му инфраструктура от българска страна.

ЖП

приоритети 2014 - 2020

- Жп направление Драгоман - София - Септември
- Жп възел София
- Приоритетен проект 22 Видин - София
- Жп направление София - Перник - Радомир
- Завършване на жп направление Пловдив - Бургас

Милчо Ламбрев, генерален директор на ДП „Национална компания „Железопътна инфраструктура“:

Договорите по ФИДИК създават равнопоставеност между участниците в строителството

Г-н Ламбрев, как се възприемат критериите за допустимост в тръжните процедури – като ниски или високи?

Съгласно изискванията на Закона за обществени поръчки възложителят определя в конкретната процедура за възлагане на обществена поръчка критериите за подбор, включващи минимални изисквания към участниците за икономическото и финансовото им състояние, техническите им възможности и квалификация. Тези минимални изисквания задължително се съобразяват с естеството и спецификата на поръчката, за да може възложителят да избере най-подходящия участник, което ще гарантира навременното и качествено изпълнение на договора. От друга страна, тези минимални изисквания не трябва по никакъв начин да ограничават свободната конкуренция и да създават неравнопоставеност между участниците. Прилаганите в ДП НКЖИ минимални изисквания са балансираны и адекватны на конкретната поръчка и се приемат нормално от участниците, като до момента не сме имали жалби по този повод.

Как се позиционират българските жп строители и консултанти

спрямо чуждестранните конкуренти?

При българските фирми, които се занимават с железопътното строителство, се наблюдава една позитивна тенденция. Ако допреди няколко години в почти всички офери те фигурираха като подизпълнители на чуждестранни участници в процедурите за обществени поръчки, сега те са равнопоставени партньори в консорциум/обединение с чуждестранни фирми, дори вече процедури се печелят само от български фирми. Тази тенденция е резултат както от нарасналото търсене на строителни услуги, свързани с железопътния транспорт, така и от опита, който българските фирми натрупват при участие в изпълнението на договори, финансирани с европейски средства. Като цяло българските фирми, които се занимават с железопътното строителство, към момента са добре позиционирани и добре партнират на чуждестранните конкуренти.

При българските консултанти, свързани със строителството на железопътна инфраструктура, също се наблюдава положителна тенденция. Дори в определени сегменти – например строителния надзор – те са водещи и високо ценени от чуждестранните си партньори. Много добре са позиционирани и българските консултанти по технически проблеми – това е много важно за железопътните проекти поради спецификата на железопътния транспорт като цяло.



Какви методики за оценка се прилагат?

Прилаганите от ДП НКЖИ методики за оценка са съобразени с всяка конкретна поръчка и процедурата за избор при стриктно спазване на Закона за обществените поръчки. Най-често процедурата за избор е на базата на икономически най-изгодната оферта, тъй като договорите за строителство са сложни и при избора трябва да бъдат отчетени множество фактори. В този случай

се оценяват общата методология на всеки участник и разбирането му за заданието, предлаганата работна програма, системите за управление, които ще бъдат прилагани при изпълнение на поръчката, специфичните технически предложения на участника и други подобни.

На какви цени се сключват договорите?

Тъй като процедурите за възлагане са открити и е налице свободна пазарна конкуренция, най-общо цените, при които се сключват договорите в ДП НКЖИ, са оптимални за моментната пазарна конюнктура. Разбира се, винаги съществуват рискове цените нива на па-

зара да се повишат и това донякъде затруднява изпълнението на договорите, поради което сме възприели практиката в договорите да се включва определен процент непредвидени разходи като превантивна мярка.

Какви договорни условия се прилагат, адекватни ли са те?

При договорите за строителство/рехабилитация/реконструкция на железопътната инфраструктура най-често се прилагат договорните условия на ФИДИК. Според нас те са международно признати и създават наистина равнопоставеност между всички участници в строителния процес, като едновременно с това обхващат почти всички елементи на самия процес.

Що се отнася до договорите за консултантски услуги, те се формулират на базата на натрупания от ДП НКЖИ опит при подобен вид договори.

Какви промени са необходими?

На този етап при всяка процедура за възлагане на обществена поръчка се прилага опитът от предишни процедури, като по този начин тръжните документации постоянно се усъвършенстват.

Интервюто взе
Милена ВАСИЛЕВА