
Интервю с министър Александър Цветков: Съгласуваме пътищата с Брюксел

Източник: Вестник "Пари", 18.08.2009 г.

Интервю с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков - вестник 'Пари', 18.08.2009 г.



Транспортното министерство ще одобрява проектите за магистрали, регионалното ще ги управлява

- Министър Цветков, кой сектор в транспорта в момента е в най-критично състояние и се нуждае от спешни антикризисни мерки, за да оцелее? Готови ли са вече анализите за финансовото състояние на дружествата в система на транспорта?

- За някои от дружествата вече сме напълно наясно какво е тяхното финансово състояние. Най-критична е ситуацията в двете железопътни предприятия - Български държавни железници и Национална компания Железопътна инфраструктура. Те са приключили първите шест месеца на тази година с два пъти по-голяма загуба, отколкото полугодieto на 2008 г. От една страна, това е обяснимо - в условията на финансова и икономическа криза намалява обемът на превозваните товари заради спада на производството в страната. Проблемите на големи предприятия като МК Кремиковци, Стомана индъстри и Оловно-цинковия завод в Кърджали, които са и едни от най-големите товародатели на БДЖ, няма как да не рефлектират негативно върху държавния превозвач, а оттам и върху жп инфраструктурата. Намаляването на товарите съответно ограничава ресурсите на БДЖ и води до намаляване на инфраструктурните такси, които превозвачът плаща на националната компания. Не е ясно обаче друго - защо през последните месеци до парламентарните избори реалните финансови резултати на дружествата не са били оповестявани докрай, а положението е било закърпвано само и само да не се разбере цялата картина.

- Ще преразгледате ли програмата за стабилизиране на железниците до 2013 г. с пари от

бюджета, разработена съвместно от предишния екип на транспортното ведомство и парламентарната комисия по транспорт и телекомуникации и одобрена от правителството?

- Определено. Този план е прекалено оптимистичен. Ще посоча само един пример - като финансово обезпечение в него е заложена продажбата на неоперативни активи на предприятията. Това не е реалистично, защото средствата от тези активи не може да бъдат гарантирани в условията на подобна задълбочаваща се криза. Липсва интерес от страна на потенциалните инвеститори. В 20 от 30 конкурса, обявени за продажба на неоперативни активи, въобще не са се появили кандидати за участие в процедурата. Известно е, че и средствата в бюджета за 2009 г. за подпомагане на железниците също не са осигурени. Предприели сме конкретни стъпки за преоценка на програмата на предишния кабинет. Освен това до края на август съм разпоредил на директорите на двете жп предприятия да актуализират антикризисните си програми, изготвени на базата на предишни разчети, които да очертаят конкретните стъпки за стабилизиране на дружествата до края на годината. Тези програми вече са готови и предстои да бъдат разгледани и одобрени или допълнени.

- Когато поехте поста транспортен министър, заявихте, че друг важен сектор, в който са необходими неотложни мерки за създаване на условия легалните компании да се развиват в конкурентна бизнес среда, а не да се борят непрекъснато със сивия сектор, е автомобилният транспорт. Договорихте ли с бранша как ще се борите с нелоялната конкуренция?

- Вече се срещнах с всички представители на автомобилния бранш. От повече от година транспортните фирми алармират държавата да поеме функциите си на регулатор и да предприеме конкретни действия срещу сивия сектор в областта както на товарните, така и на автобусните превози - вътрешни и международни. Досега обаче реален резултат няма. За съжаление сега сивият сектор е овладял пазара и легалните фирми търпят огромни загуби от нелоялната конкуренция на т.нар. случайни превози. Повече от ясно е, че е необходим съвсем различен подход към разрешаването на този проблем - чрез незабавни законодателни промени и действия по осъществяването на ефективен контрол на пътя. Тук влизат всички мерки като засилване на проверките за откриване на фирми без необходимия лиценз за съответния вид превоз, пресичане на злоупотребите с издаването на шофьорски книжки и с нерегламентираното извършване на технически прегледи. Създадохме работни групи с участието на браншовите организации, които определиха основните проблеми в сектора и ще изработят плана за действие за справяне със сивия сектор. Поставил съм срок до края на август този план да бъде готов.

- Друг важен въпрос, който остана нерешен при предишното правителство, е стимулирането на водния транспорт, на който и Европа залага, заедно с жп транспорта като далеч по-екологичен от автомобилния. Известно е, че морският бизнес настояваше да бъде създаден гаранционен фонд, който да осигури средства чрез Българската банка за развитие за корабостроене. Кабинетът Станишев обаче отпусна само 50 млн. лв. Какво е вашето становище?

- Още при предварителните ни срещи с представителите на морския бранш, преди да поемем властта, се запознахме със ситуацията в този сектор и сме наясно с реалните проблеми там. Планирали сме да проведем срещи с Асоциацията на търговските банки и с асоциациите на корабостроителите и корабособствениците. Това ще даде представа какъв финансов ресурс ще може да бъде отделен, за да се стимулира водният транспорт. Едва тогава ще се набележат конкретни стъпки, които наистина да помогнат на бизнеса да реализира своите инвестиционни намерения и програми.

- Една от най-дискутираните теми е тази за управлението на пътищата. Ясно ли е вече кой ще определя политиката и кой ще управлява административно пътищата?

- Да, решението вече е взето. Министерството на транспорта ще продължи да формира

политиката в областта на пътищата, а Министерството на регионалното развитие и благоустройството ще управлява административно проектите по изграждането им. Това реално означава, че Управляващият орган към нашето ведомство ще остане като структура и ще одобрява проектите и условията за тръжните процедури за магистралите, финансирани по Оперативна програма Транспорт. Става въпрос за Тракия, Марица и Струма. Решението Национална агенция Пътна инфраструктура да премине към МРРБ е продиктувано от факта, че е необходима по-добра координация между институциите, ангажирани с управлението на големите проекти. Такава координация липсваше при предишното управление, което доведе до забавяне на проектите и до реална опасност от загубата на средства от европейските фондове за тях.

- тези дни от Брюксел заявиха, че са склонни да преговарят с България за удължаване на сроковете на финансовите меморандуми за проектите, финансирани по програма ИСПА. Как трябва да постъпим - да преговаряме за всеки отделен проект, или да искаме от ЕК промяна на цялата програма?

- Според мен трябва да се направи внимателен анализ на всеки отделен проект, за да се разбере какво е закъснението и дали може да бъде преодоляно. Специално в транспорта има проекти, при които забавянето е драстично. Вече дадохме пример с Дунав мост 2, при който закъснението е между 12 и 14 месеца. Там, където все още има възможност да се подобри управлението, ще бъдат взети всички мерки това да стане и да не преговаряме сроковете на финансовите меморандуми.

- Предвиждате ли да въведете т.нар. project management, който именно да подобри управлението на големите инфраструктурни проекти и да затегне контрола над изпълнителите?

- Това е добра практика и в Европейския съюз. Звеното, което, образно казано, ще бъде на върха на проекта, може да се оглавява и от частна фирма. Въпросът е да се намери такава формула, при която финансовият модел да стимулира звеното да си свърши най-бързо и най-отговорно работата. Това, разбира се, ще трябва да се съгласува и с Брюксел. Досега тези структури, които помагаша на звената за управление на проектите да оптимизират работата, нямаша подобен стимул, защото заплащането беше под формата на граждански договор месец за месец. Колкото по-дълго се заплаща за такава услуга, толкова повече се развива отговорността.

- Удачна формула ли се оказа идеята за публично-частно партньорство при модернизиране на летищната и пристанищната инфраструктура? Ще продължите ли тази тенденция?

- Публично-частното партньорство наистина е изключително удачна формула за инвестиране в модернизацията на летищата и пристанищата, които още не са отдадени на концесия. До този момент тя е показала, че работи добре, и в никакъв случай не трябва да се отказваме от нея. Ще продължим тази тенденция и ще търсим сериозни фирми, които да се решат да поемат на концесия още летища и пристанища. Вярно е, че в условия на финансова и икономическа криза интересът може временно да е намалял, но все пак, ако заложим в процедурата параметри, които са изгодни в момента и са перспективни и за двете страни, може да се реализира подобна сделка. Ето че едни от заводите, които преди проявяваха интерес към концесията на пристанище Варна-запад, като Девня Цимент, Солвей-Соди, които на някакъв етап се оттеглиха заради намалено производство, вече се възстановяват от кризата и е възможно в бъдеще отново да станат потенциални инвеститори в порта.

- Възможно ли е заради финансовата и икономическата криза държавата да се оттегли от важни логистични проекти като интермодалните терминали във Варна и Бургас, които ще се изградят с помощта на кредит от Японската банка за международно сътрудничество(JBIC)?

- Не. Интермодалните терминали във Варна и Бургас са проекти с национално значение и държавата ще направи всички възможно, за да ги реализира. Те са важни не само за

развитието на Черноморския регион и за морския транспорт, но и за развитието на железопътния транспорт, за привличането на повече транзитни товари през България. Това ще позволи на страната ни реално да се превърне в югоизточна врата на Европейския съюз и в мост между държавите от Централна и Източна Европа с тези от Централна и Западна Азия. Така ще осигурим по-високи приходи както за страната, така и за бизнеса.

- *Премиерът ви възложи да направите разчети за ефективността от въвеждането на нова технология при поставянето на канализационни шахти по софийските улици заради опита ви като зам.-кмет по транспорта в Столичната община. Ще има ли ефект наистина от въвеждането на подобна технология?*

- Определено. Това е съвсем нова технология, която ще изравни подземната част с нивото на асфалта и няма да позволи т.нар. потъване на капаците на шахтите, на което дълги години бяхме свидетели и което често предизвикваше сериозни инциденти. Убеден съм, че ще докажем ползата от смяната на конструкцията на досегашните съоръжения.

Кой е Александър Цветков

- Образованието и кариерата на настоящия министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков са били свързани винаги с транспорта. Той е роден през 1967 г. в Плевен. Най-напред е завършил Университета за национално и световно стопанство, специалност Международни икономически отношения, притежава степен магистър. След това продължава и във Висшия институт по архитектура и строителство, специалност Транспортно строителство, притежава също степен магистър. Работил е последователно като началник-отдел в Главно управление на пътищата и Изпълнителна агенция Пътища. От юли 2008 до юли 2009 г. е зам.-кмет по транспорта и транспортните комуникации в Столичната община, от март 2008 до юли 2009 г. е и в съвета на директорите на Паркинги и гаражи ЕАД.

Приложение

» [Съгласуваме пътищата с Брюксел Вестник "Пари", 18.08.2009 г.](#) (417.61 KB)