
Приоритетите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Участие на Александър Цветков, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията в предаването "Под лупа" на ТВ Европа, 05.10.2009

Водещ: Първи гост днес в "Под лупа" е Александър Цветков, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Добре дошли.

Александър Цветков: Добре завариха.

Водещ: Да започнем от новините. Едната от тях с днешна дата е проверката на безопасността на плавателните съдове. Преди по-малко от месец вие възложихте да бъде направена такава и днес трябваше да излязат резултатите. Предполагам вече е ясно какво е състоянието.

Александър Цветков: Да, резултатите вече са факт. Проверката приключи и мога със задоволство да кажа, че резултатите показват едно много добро ниво на безопасност на българските плавателни съдове, които превозват пътници. През този месец, през който тече проверката, бяха проверени 162 плавателни съда и само на един от тях е отнет лицензът за превоз на пътници. Всички останали са снабдени със съответните системи за безопасност, за навигация, всичко необходимо, което е по нормативните документи

Водещ: Понеже българите правят веднага асоциация с този инцидент, който беше в Македония. Това доколко е гарант, разбира се, че няма как напълно, че подобни инциденти тук са изключени? Поне доколкото се касае за безопасността на самите съдове.

Александър Цветков: Считам, че такива инциденти са много по-малко вероятни в нашата страна, тъй като ние като член на ЕС сме транспонирали европейското законодателство, нормативите, на които отговарят нашите плавателни съдове, нормативите за безопасност и всички останали системи, които те трябва да притежават, съответно се спазват и, разбира се, имаме много по-сериозен контрол. Така че и проверката го показва това нещо. Така че хората могат да бъдат спокойни.

Водещ: По отношение на безопасността можем ли да кажем същото и за влаковете и за автобусите, предвид тези инциденти - единият, който беше София-Кардам с влака, който се запали, а другият за стария автобус, който погуби над 15 човека до Ямбол лятото?

Александър Цветков: Вижте, въпросът с безопасността действително е много важен и за потребителите може би е първостепенен. Именно поради тази причина възложих проверки във всички видове транспорт по отношение спазването на изискванията за безопасност. Само за един месец от извънредните проверки, които направихме на автобусните превозвачи, спряхме от движение над 220 автобуса. Всички тези автобуси превозват пътници, но те всъщност не отговарят на изискванията за безопасност, съответно на техническите изисквания, които трябва да покриват, и всичко останало. Така че продължаваме с тези проверки и не смея да твърдя, че автобусните превозвачи няма да могат да използват автобуси, които не отговарят на нормите за безопасност. Що се отнася до железниците, разбира се старият вагонен парк има своето значение, но също така

нормите за безопасност по отношение на наредби, правила, правилници и тяхното спазване разбира се, че се съблюдава много строго и се спазва. Разбира се, никой не е застрахован от технически повреди и инциденти, но смея да твърдя, че по отношение на превозите това се изпълнява много стриктно.

Водещ: Понеже отворихме тази дума за безопасност. Тя безспорно е наистина най-важното. Един въпрос, който не е към вашата компетентност, но ако позволите да ви го задам, вие ще прецените дали можете да коментирате. Днес пилоти поискаха, и стюардеси, по-малко летателни часове точно с оглед сигурността на полетите. Те искат от 11.45 като часове, които имат сега, да се намалят до 10. Искането ще им бъде отправено в Европейския парламент, но бихте ли ги подкрепили в един техен апел за намаляване на часовете?

Александър Цветков: Ако това има отношение към безопасността на полетите, категорично бих ги подкрепил. Не все пак има органи, които ще се произнесат доколко това има отношение и влияе върху безопасността. Но пак повтарям, що се отнася до безопасност смятам, че всички можем да се обединим около това нещо.

Водещ: Добре. И сега ще ви задам един въпрос, който не е свързан пряко с вашия мандат, но пък вие го наследявате. Летището и козирката - една много любима тема на журналистите, не забравяме. Какво става там? Щеше да има, "Щрабак" трябваше да плаща глоби и някак си изпуснахме всички май нишката.

Александър Цветков: Да, действително козирката прави впечатление на всички, които пътуват през летище "София". От миналата година част от нея е паднала и не бяха предприети никакви мерки. "Щрабак" отказваха, съответно, да направят ремонт да я възстановят. Всъщност проблемът е малко по-дълбок, тъй като закрепването на тази облицовка на козирката не отговаря на нормите и, съответно, останалата част също трябва да бъде подменена и това бяха споровете с "Щрабак", които отказваха досега да изпълнят този ремонт. Веднага, след като встъпих в длъжност, това беше едно от първите неща, които настоях да бъдат предприети. Решителни действия предприехме в тази връзка и направихме няколко поредици от срещи с "Щрабак". Отправихме нашите искания, категорични, и смея да твърдя, че на този етап сме постигнали договореност, вече сме подготвили подмяната на козирката за сметка на "Щрабак". Очакваме съответните разрешителни и след като те бъдат готови ще се пристъпи към подмяна на цялостната облицовка на козирката на летището.

Водещ: Това ще бъде изцяло за сметка на "Щрабак"...

Александър Цветков: Изцяло за сметка на "Щрабак" ще бъде и стойността на този ремонт е около 400 хил. лв.

Водещ: Които те ще си поемат?

Александър Цветков: Те ще ги поемат изцяло.

Водещ: Добре, как успяхте вием да ги, така да се каже натиснете, съжалявам за този израз, а предишният министър не е успял и се водеха едни такива разговори без никакъв диалог и ефект от тях?

Александър Цветков: Аз смятам, че ние имаме доста категорична позиция, доста решително поставихме нашето искане и мисля, че това е причината и те да се съгласят, тъй като в случая логиката е на наша страна. Това са конструктивни дефекти, които би трябвало да бъдат отстранени от изпълнителя. И ако те не бъдат отстранени, ние ще си търсим правото по съдебен ред.

Водещ: Вие бяхте в Истанбул тези дни, среща. С какво новини се завръщате по отношение на вашия ресор?

Александър Цветков: Присъствах на конференция, на транспортен форум в Истанбул и в рамките на този транспортен форум се срещнах с турския ми колега Йълдъръм. Имаше възможността да обсъдим текущи въпроси, свързани с транспорта и решихме някои от

най-наболелите въпроси, а именно ограниченията, които бяха наложени от турска страна по отношение на многократните превози, на превозите с многократни разрешителни, по-точно. Тези ограничения от страна на Турция бяха отменени веднага след нашия разговор, тъй като те в известна степен противоречат на изискванията, които са заложили в използването на тези многократни разрешителни, а те се издават от европейски орган. Също така от моя страна беше поставен и въпросът за допълнителни 5 хил. разрешителни за двустранни превози, които също считам, че този въпрос ще бъде решен благоприятно за нашата страна. И не на последно място, един важен въпрос. Стартирахме процедура за ратифициране на споразумението за една ж.п. гара на "Капъ Куле" за граничния преход, което ще ускори значително граничната обработка на преминаващите влакове.

Водещ: Това кога може да се случи във времето? Колко време ще е необходимо чисто технологично, за да се заработи?

Александър Цветков: Чисто технологично смятам, че около месец-два е необходимо за ратификацията на тази спогодба. След това организационно би могло това да се случи в рамките на началото на следващата година.

Водещ: От догодина може вече да го има и да се...

Александър Цветков: Може от догодина вече да бъде факт и това ще скъси може би двойно обработката на влаковете.

Водещ: Добре. Една тема по отношение на трафика, задръстеността в София, понеже вие бяхте заместник-кмет с ресор "Транспорт" на Столична община и ви се наложи да се борите и с този проблем. Една от основните причини за гъстотата в София е, че живеят много хора от провинцията. В това спор няма. И си мислех, ако имам бързи влакове, които да осигуряват достъп поне с точки, близки до София като Перник, Ихтиман, дори Пловдив, много пловдивчани работят в София, може би този проблем ще се реши много бързо и София няма да се задръства с тези темпове от живущи. Е ли възможно това да се случи? Далеч съм от идеята да имаме бързи влакове като в Япония, но да бъдат по-бързи от тези, които са в момента.

Александър Цветков: Не само е възможно, то ще се случи. Казвам го толкова убедено, защото проектите за рехабилитация на релсовия път по основните трасета са заложили в Оперативната програма "Транспорт" и средствата за тази реконструкция и модернизация на релсовия път са осигурени от Европа. Това са проектите, които ще стартират в най-близко бъдеще, а именно София-Пловдив-Бургас-Свиленград-Драгоман, до Видин. Това са все основни трасета на железниците. Те са проектирани и ще бъдат изпълнени за скорост 160 км. в час.

Водещ: При сегашни колко, пак да припомниме, 80 ли бяха или бъркам?

Александър Цветков: Вижте, на места скоростта е много по-ниска дори и от 80, тъй като релсовият път е доста амортизиран и на места дори под 40 км. може да падне скоростта, за да се гарантира безопасността, но след реконструкцията 160-те км. в час ще бъдат гарантирани, така че смятам, че това е въпрос на близко бъдеще да имаме по-високоскоростни железници.

Водещ: Като говорим в близко бъдеще, можем ли да бъдем още по-конкретни, в рамките на половината от мандата ви мислите ли, че това е възможно да се случи, защото ясно е, че не може да се стане за утре или пък до края на годината?

Александър Цветков: Не, до половината на мандата не е реалистично да говорим, тъй като това са много крупни проекти, които все още не са започнали. Именно това е бедата, че по ОП "Транспорт" на този етап имаме 2,5% усвояемост на средствата и всички крупни и инфраструктурни проекти все още не са започнали, дори и тръжните процедури,. Сега голямата амбиция е колкото се може повече да ускорим стартирането на тръжните процедури и през следващата, 2010 г. да започне реалното строителство. Това са крупни проекти, които очаквам, че ще приключат 2013 г.

Водещ: А по програма ИСПА също имаше изоставане, проблеми. Там мислите ли, че ще

успееете да наваксате?

Александър Цветков: Мисля, че няма да успеем да наваксаеме, но това е поради изключително голямото закъснение. В критичния път са "Дунав мост", реконструкцията на железния път от Пловдив до Свиленград и магистрала "Люлин". Тези обекти, разбира се, ги наблюдаваме непосредствено, почти ежедневно. Правим всичко възможно, да ускорим тяхната реализация, но на практика срокът 2010 г., край на годината, не е постижим. Закъснението е толкова голямо, че такова наваксване не може да бъде направено на този етап.

Водещ: Закъснението идва от предишния екип на Министерството на транспорта или от държавата, или от кого?

Александър Цветков: Причините са комплексни: по-късно стартиране, проблеми с отчуждаванията, лошо управление на проектите, недобра съгласуваност между отделните институции, тъй като изграждане на такъв голям инфраструктурен проект изисква участието на много институции при неговата реализация, така че може да се каже комплексни причини. Но те са довели до едно много, много голямо закъснение. На "Дунав мост" това закъснение е между 7-10-12 месеца, грубо казано, и това е много след 31 декември 2010 г.

Водещ: Това означава ли, че сме изпуснали този влак, по отношение на проектите по ИСПА говоря?

Александър Цветков: Не, не бих казал, че сме изпуснали влака, тъй като ние водим в момента разговори с ЕК за даването на една отсрочка на тези обекти по ИСПА. Надявам се, че ще можем да ги реализираме с европейските средства, но все пак окончателното решение е на ЕК. Ние представихме съответните екшън планове за реализацията на тези обекти, мобилизирали сме всичките усилия, които са възможни, за да скъсим сроковете, но все пак има технологично време, през което те трябва да бъдат изградени. Ние сме представили всички действия, които предприемаме, на ЕК и надявам се, че ще има положително решение по този въпрос.

Водещ: Като заговорихме за тези трасета и отсечки, се сетих и за Околовръстното. Понеже имаше един спор в предишния мандат на кого е отговорност - на правителството или на общината, между Бойко Борисов, тогава като кмет, и Сергей Станишев, като премиер. Там можем ли да разчитаме, че всичко се движи по план и каквито са сроковете, то ще бъде завършено?

Александър Цветков: Околовръстното шосе...

Водещ: Край София имам предвид.

Александър Цветков: Околовръстното шосе и по-специално южната дъга, която е най-важната част...

Водещ: Южната дъга, да.

Александър Цветков: ... е може би най-натоварената отсечка от републиканските пътища въобще. Тя е част от републиканската пътна мрежа и инвеститор е държавата в лицето на Агенция "Пътна инфраструктура". Този проект може да бъде завършен до края на годината или в началото на следващата, по-скоро, но тук също имаше много проблеми с отчуждаванията, много проблеми с подземната инфраструктура, така че при този проект благодарение на добрата съгласуваност между община и държава и на взаимодействието им този проект се случва и се реализира. Така че той ще бъде завършен и това е един добър пример за сътрудничество между държава и община.

Водещ: Понеже, когато дойдохте, още така с един замах предприехте масови мерки за спиране на корупцията при вземане на шофьорски книжки, малко сменяме темата в края на разговора, те предстоят да бъдат въведени. Темата с катастрофите и инцидентите, които се случват, не е само във вашия ресор. Тя касае и министъра на регионалното развитие, до колкото става въпрос за пътищата и тяхното изграждане, но по отношение на

това да се намалят инцидентите, ето, днес четох - за шест дни нови 13 жертви, може ли да се мисли и в посока, да кажем, увеличаване на шофьорските курсове или някакви други мерки, които биха могли да намалят тези инциденти?

Александър Цветков: Тези инциденти биха могли да бъдат намалени, разбира се, с по-добри и по-качествени шофьорски курсове, тъй като в момента тази порочна практика е доста разпространена - купуването на изпити, купуването на шофьорски книжки, недостатъчната подготвеност на водачите, липсата на механизъм, при който при установени нарушения да бъдат отнемани тези книжки и ако те бъдат подлагани отново на такъв проверовъчен изпит, който е съвсем истински, тогава това ще бъде един добър стимул и да се спазват правилата за движение, а не само финансовите глоби да бъдат налагани. Именно поради тази причина насочихме много сериозно вниманието си върху пресичането на тази негативна тенденция и считам, че сме намерили вярната формула. Тя изисква промени в законодателството, в подзаконовата нормативна уредба. В момента се готвят тези промени и може би до около месец ще имаме готовност вече за промяна на Закона за автомобилните превози, Закона за движение по пътищата, всички необходими промени.

Водещ: И евентуално от догодина и да влязат в сила или още може би в рамките на тази година?

Александър Цветков: Надявам се още преди следващата година да влязат в сила. А тези промени, най-общо, са: да се прекъсне връзката между обучаващи и изпитващи, каквато връзка в момента има много тясна; изпитите да станат анонимни, да бъдат провеждани на компютър, така че да се гарантира една безпристрастност при оценяването и една обективност.

Водещ: Добре. Дано само да не намерят начин и това да го пресекат, защото аз в България съм се убедила, че всичко е възможно. Последен въпрос, с който да затворим темата - това е въпросът за БДЖ. Миналата седмица стана ясно, че ще там има съкращения, около 4 000 души. Ще има ли някакъв ангажимент от страна на вашето министерство, съгласувано ли е с вашия колега Тотю Младенов тези хора по някакъв начин да бъдат преквалифицирани?

Александър Цветков: Разбира се. Бих искал да ви кажа само, че тези съкращения не започват сега. Тези съкращения текат през цялата 2009 г. и съкращенията са не само в БДЖ, а и в Националната компания "Железопътна инфраструктура". Те са продиктувани от големия спад на превозите и съответно свиването на работата в компаниите, така че те са неизбежни. Тези хора, разбира се, които ще бъдат съкратени, които вече са съкратени, могат да участват в съответните програми на социалното министерство за преквалификация и ние сме водили тези разговори със социалния министър, от когото също имаме пълен ангажимент по отношение на преквалификацията. Също така, ние сме заявили и нашия ангажимент при едни по-благоприятни финансови условия и увеличаване на обема работа в железопътните компании БДЖ и КНЖИ тези хора да се ползват с предимство при евентуално връщане на работа.

Водещ: А ще се мисли ли като част от оздравителна мярка евентуална приватизация - една тема, която три правителства поставяха и никой като че ли нямаше смелостта и не се стигна до края, не знаей по какви причини? Стои ли това на дневен ред? Мислите ли го като вариант?

Александър Цветков: Вижте, в пътническите превози такъв вариант на този етап не се обмисля и не съществува. При товарните превози, разбира се, това е въпрос на преценка кое е по-изгодно за държавата. Досега винаги товарните превози са били на печалба и са носели печалба и дивидент за държавата. През тази година заради затварянето на "Кремиковци" и икономическата криза, спадът при товарните превози е с повече от 40% и за първи път товарните превози са на загуба. Въпрос на преценка е оттук нататък дали ситуацията ще бъде стабилизирана и съответно дали отново товарните превози ще носят

печалба и дивидент за държавата, а аз съм оптимист в това отношение и смятам, че през следващата година вече ситуацията ще бъде по-различна, след като направим и реструктурирането в железниците. Надявам се този въпрос да не го разглеждаме, тъй като той ще бъде в интерес на държавата.

Водещ: Добре, благодаря ви за това участие. Това беше министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков.