
Вагоните на Мутафчиев излязоха златни

Интервю с министър Александър Цветков във в-к 'Телеграф', 06.10.2009 г.



- Г-н Цветков, мина една напрегната седмица за жп транспорта. Имаште преговори със синдикатите? За какво си стиснахте ръцете?

- С тях проведохме разговори, в които изяснихме причините за този финансов проблем в БДЖ и НКЖИ и причините за закъснението на заплатите. Обективните причини са кризата, затварянето на 'Кремиковци' и сериозното намаление на товарните превози с около 40%. От друга страна, имаме и намаление на пътническите превози с около 7-8%. Има обаче и субективни причини, а именно неравномерното разпределение на субсидията през годината. По-голямата част е изразходвана преди полугодieto и оставащите до края на годината средства са по-малко от необходимото. Това се отразява и върху изплащането на заплатите. Капиталовата програма на полугодieto е изразходвана на 80%. Останалите 20% аз ги задържах, едно трудно за мен решение, но с тях сега плащаме заплатите в НКЖИ.

- Самите дружества или министерството под ръководството на Петър Мутафчиев са отговорни за това неразумно харчене?

- И двете. Разпределението на субсидията се предлага от ръководството на БДЖ, но се разписва от министъра на транспорта. Така че това разпределение е направено съвсем целенасочено и сега доведе до тези затруднения в изплащането на заплатите. Синдикатите са наясно с това наше наследство и че се борим постепенно да наваксаме. НАП проявиха разбиране. Спешно възстановиха ДДС на стойност 4,8 млн. лв. и с тези средства веднага изплатихме заплати. Привличаме дългове от сръбските и македонските железници. Затегнали сме всички разходи. На практика сега в железниците не разрешавам никакви харчове извън заплати, електроенергия и гориво.

- Вече определихте график за изплащане на заплатите. Докога обаче ще продължават изплащанията?

- Максимум до Нова година ще възстановим ритмичното заплащане. От следващата година ще имаме едно равномерно разпределение на субсидията. Вече ще имаме нов бюджет и гарантирам, че подобни забавяния на заплатите няма да допуснем.

- Думата 'стачка' обаче все още се чува от синдикатите?

- Вижте, нормално е да има напрежение, когато не се плащат заплати навреме. На този етап обаче стачкуването няма да доведе до нищо по-добро, тъй като ние правим абсолютно всичко, което е по силите ни, за да осигурим заплатите. До края на година всичко ще е изплатено напълно, а от догодина няма да има и закъснения.

- *А тези 30% от заплатите в НКЖИ, които са отложени, те влизат ли в обещанието?*

- Нека уточня, че това не е намаление на заплатите, а едно отлагане. В момента, в който почнем да получаваме регулярната субсидия през януари, тези средства ще бъдат изплатени напълно, и то със съответните лихви за това забавяне. Синдикатите много добре знаят, че това е максималното, което можем да направим към този момент.

- *Ще закривате ли линии?*

- До това може да се прибегне само в изключително краен случай, когато няма никакъв друг начин. Аз лично съм противник на закриването на линии. За мен това значи тяхното пълно ликвидиране на инфраструктурата. Там, където не се движат влакове, тя не се стопанисва, а последващото ѝ възстановяване е изключително трудно и скъпо.

- *Текат планирани съкращения и в БДЖ и НКЖИ. Вярно ли е че се жертват работници, за да се спасят местата на хора от администрацията?*

- Разбирам тези опасения. Но ние затова твърдо сме заявили, че съкращенията в БДЖ и НКЖИ започват именно от администрацията и закриването на излишната такава. Затова говорим за окрупняване на административни звена и съответното намаление на техния брой. Защото целта ни е минимално да засегнем работниците и тези, които отговарят за безопасността.

- *'Кремиковци' няма да възобнови товарите от миналото дори и след края на кризата? Как ще се осигуряват приходи?*

- В пътническите превози идеята е по-добра пазарна ориентация на железниците. Едно съчетаване на жп и автомобилния транспорт с новия генерален транспортен план, който изготвяме. Той няма да допуска нелоялна конкуренция между автобусните и жп превозите. Залагаме силно на комбинираните превози влак-автобус с общ билет за двата превоза. Целим подобряването на гаровото обслужване и превръщането на много гари едновременно и в автогари с оглед на по-голямото удобство за пътниците. Искаме да направим железниците по привлекателни за гражданите. В момента има много неудачни разписания, които са категорично в ущърб на железниците. Не искам да откривам фронт срещу автобусите, но в една национална транспортна схема има място за всички видове транспорт и не може да се допуска нелоялна конкуренция.

- *А товарните превози?*

- Действително нивата на 'Кремиковци' няма да бъдат възстановени. В момента в България оперират 6 жп оператора и ние вървим към все по-голяма либерализация. От 2010 г. в България пускаме свободно и европейските товарни оператори. В условията на конкуренция БДЖ ще трябва да се нагоди към тези нови условия. Работи се върху нови гъвкави агресивни тарифни ставки, защото статистиката показва сериозно намаление на товарите, но същевременно едно увеличаване на товарите при частните превозвачи. Значи БДЖ има какво да направи.

Приватизация на БДЖ? Има ли вече ясна позиция новото правителство?

- Няма еднозначен отговор по този въпрос. Тук става дума за това кое е по-изгодно за държавата. Не мога да се ангажирам с мнение за товарните превози. Нека първо подобрим пазарната ориентация и след това да видим дали те могат да бъдат печеливши за държавата. Ако не са, може да се мисли за приватизация. За пътническите категорично приватизация няма да има. Тези превози ще продължат да се субсидират от държавата.

- *Какво е развитието с рециклираните вагони, поръчани от старата власт?*

- Цялата документация е предадена на прокуратурата. Проверките ни показаха, че има редица нарушения в договора. Има дори промяна на предмета на поръчката.

Първоначално Съветът на директорите на БДЖ гласува поръчка 'рециклиране на вагони'. После това се променя на 'доставка на рециклирани вагони', и то рециклирани преди 7-8 години.

- В крайна сметка разбра ли се доставените вагони дали са модел от 70те години или са произведени тогава?

- За пет от вагоните недвусмислено е ясно, че са произведени през 1974 г. За останалите не е, тъй като те са със заличени номера. Ние съпоставихме тази поръчка с предишни сделки за такива вагони, произведени през 1986 г., за 30 000 евро на вагон. На фона на тази цена, да се прави поръчка за 550 000 евро на вагон от 1974 г., е меко казано смущаващо.

- Знаете ли вече по кои лица работи прокуратурата?

- Не, аз нямам подобна вътрешна информация. Документите са в прокуратурата и всичко е в техни ръце.

- Въпросът с правителствените ербъси вече е изчистен. Нека обобщим баланса по тази сделка за държавата.

- Избрахме най-малкото зло от всички възможни. След много анализи на двата договора решихме, че няма по-изгодно решение за нас от настоящото. Получаваме единия самолет на цената, на която е договорен - \$44 млн. Приспадаме си всички средства, платени за другия самолет и губим средствата от лихвата и таксата за ползване, които не могат да бъдат възстановени, тъй като реално самолетът е бил доставен и се е намирал на летище София. Другата страна се отказва от претенциите си за над \$5 млн., които имаше. Всички платени средства за единият самолет ще ни бъдат върнати. Това аз оценявам като успех. Прекратяването на двата договора щеше да ни струва огромни средства.

- Ще има ли разходи за луксозен ремонт сега?

- Не. Само седалките са били намалени от 140 на 88, за да има малко повече свободно пространство. Но седалките си остават същите, каквито са били и докато самолетът е летял за една нискотарифна авиокомпания преди покупката. Никакви ремонти повече няма да се правят. Преустройства за нуждите на властта ще струват поне \$1,5 млн. за този самолет, а ние такива средства няма да отделим. Ще си го ползваме, както си е.

- Какво е окончателното заключение на екипа, който изпратихте, за причините за трагедията в Охридското езеро?

-Тяхното становище е, че съчетание на няколко фактора е довело до инцидента. Първо, претоварването на кораба от 43 на 56 души. Второ, неправилното разпределение на пътниците, които са били високо на палубата и така са изместили центъра на тежестта на съда нагоре. Трето, несертифицирани преустройства на кораба, като тенти и метални конструкции, които са попречили на бързата спасителна операция. Управляващото въже на кораба се е скъсало, получило се е залитане на кораба на една страна. Тогава той е загребал вода и е потънал изключително бързо.

- Какво показва проверката ви по нашите туристически съдове?

-Трябва да кажа, че тя е изключително задоволителна. В рамките на един месец 'Морска администрация' провери всичките 162 регистрирани плавателни съда, които превозват пътници - сезонни и редовни корабчета. Само при един бяха открити нарушения в спазването на мерките за безопасност на пътниците и му бе отнет сертификатът за ползване.

Приложение

» [Интервю с министър Александър Цветков във в-к "Телеграф", 06.10.2009 г.](#) (530.98 KB)