
И аз не искам София да е "враждебна"

Интервю на министър Александър Цветков за в-к 24 часа, 01.12.2009 г.



- Г-н Цветков, добре ли е летището на София да се казва Враждебна? '24 часа' започна допитване до читателите си за ново име на аеропорта.
- Това не е най-красивото име за летището на столицата ни. Идеята за допитване до хората е много добра. Нека да видим какво ще бъде мнението и на вашите читатели, и на посетителите в нашия сайт.
- Кога ще обявите допитването на сайта на министерството? Ние вече сме започнали и ви водим, трябва да ни настигате.
- Вие вече сондирате мнения, разбрахме го. Името на летището е част от лицето на столицата и на държавата въобще. Не бих искал София да е враждебна към когото и да било. Нещо по-приятелско би трябвало да е.
- Намерихте ли пари да платите на руснаците за прегледа на Ту 154, за да може да лети. Някои се шегуват, че спряхте и самолета на президента, тъй като основно той лети с него?
- Намерихме пари и въпросът е приключен. На самолета ще му бъде продължен ресурсът.
- Май съвсем не сте свършили с уволненията и назначенията? Освободихте повечето шефове на държавни дружества, на дирекции в министерството.
- Такова генерализиране не бих приел, навсякъде, където направих смени, те бяха добре аргументирани и причина са слабости в работата и нарушения. Ако погледнете структурата на министерството ще видите, че много хора са останали на местата си. Не може да се говори за чистка.
- Малко са били министрите, които не плащат заплати на железничарите, защото става страшно. При вас се случи кризата, как ще се справите?
- Когато говорим за заплати, трябва да кажем, че и двете дружества - БДЖ и НКЖИ, са реално фалирали. Само до края на тази година недостигът за БДЖ е 200 млн. лв. Проведохме събрание на кредиторите, показахме реалното състояние, визията ни за развитието. Преговорите продължават, с голяма част от кредиторите сме договорили отлагане на плащания.
- Току що разделените дружества в БДЖ ще ги събирате в едно, така ли?
- Това реструктуриране ще направи БДЖ адекватно на икономическата ситуация. Администрацията ще бъде съкратена с 50%. Ще насочим компанията и към пазара. Вече сме договорили срещи за привличане на стратегически партньори.

- С кого?
- С германската Дойче бан и с френските железници ТЖВ.
- За смесени дружества ли?
- Ще търсим всички варианти. Подготвяме и проект за качване на транзитно преминаващите тирове на влак.
- Навремето подарихме на Николай Василев (екс министър на транспорта - б. ред.) за рождения ден торта във вид на ТИР и влакче, да го качи на него. Оттогава минаха може би 6 години.
- Не зная кой какво е щял да направи, но факт е, че проект за такова нещо няма. В момента го проектира НКЖИ и това нещо реално ще се случи.
- Не се ангажирам да ви вярвам, докато не видя първия тир върху влак. Тогава ще ви подарим и торта на тир върху влак.
- Обещавате за тортата, нали?
- Да.
- Не държа никой да вярва, просто ви информирам какво работим. Това са част от мерките за привличане на товари, защото тенденцията за намаляването им продължава до края на годината ще е 60%. А такъв спад е катастрофа.
- Имате виждане за концесиониране на гари. Това е пак една брадясала идея.
- Всички тези идеи са брадясали, но не се е правило нищо.
- Текоха и едни конкурси за проекти за небостъргачи до Централна гара, а тя продължава да е вехта и запусната.
- За да не си говорим идеи в сферата на научната фантастика, да се съсредоточим върху концесионирането на гарата. Вече проведохме две срещи с ЕБВР, която ще ни предостави модела, по който това се случва в Чехия. Подготвяме процедурата за концесиониране на Централната гара в София да се случи. Конкурса ще обявим до три-четири месеца. По този модел ще концесионираме Пловдив, Варна и Бургас.
- При толкова много имоти на железницата ще ги кътате в кризата, или ще ги продавате?
- Имаме нужда от пари, но от друга страна продажбата на имоти в тази криза не е най-добрия вариант. Продаваме в момента само един имот - почивна станция на НКЖИ в местността 'Ален Мак' в 'Св. св. Константин и Елена' (става и търси обявата).
- Добра начална цена сте заковали - 20 млн. лв.
- Да. Надявам се на много успешна продажба и с тези средства да осигурим нормалното функциониране и заплатите.
- Кога смятате, че ще излязат железниците от кризата?
- Преди края на 2010 г. железниците ще бъдат в по-добро финансово състояние.
- Може ли в такава ситуация да питам кога ще избира да пътувам с влак, защото е по-бърз?
- Да, можете да попитате, освен това въпросът е много актуален. Независимо, че железниците са докарани до това състояние в момента, започват нови модернизации на жп линии. Знаете, че се работи по отсечката Пловдив-Свиленград. Скоро стартира тържната процедура за жп линията Пловдив-Бургас, а до месец и половина - за София-Пловдив, ще започне работата по Свиленград-турската граница. До 2013 г. трябва да приключат тези модернизации - от София до Бургас, от София до Драгоман, до Радомир, и от Пловдив до турската граница. Всички трасета се проектират за 160 км в час. Търсим и стратегически партньори на първо време за товарните превози.
- Ще изпреварват скоростите по магистралата?
- Това е нормално. Един влак с такава скорост ще измине разстоянието по-бързо.
- Вероятно нови влакове няма да се купуват в скоро време.
- В момента на дневен ред е изваждането на БДЖ от блатото, в което е вкарано.
- Значи Плевнелиев ще пуска 'Тракия', а вие скоростните влакове по това трасе. Кой ще изпревари?
- Няма значение.
- За тези повече от 100 дни какво ще си отбележите - това направих, това започнах, това

не успях.

- За тези 100 дни създадохме нов модел за обучение и изпитване за шофьорска книжка. Всички спорни момента бяха изчистени и следващата седмица ще внесе законопроекта в Министерски съвет. И от догодина ще прекратим черния пазар на книжки. Сериозен напредък имаме и при реалните мерки за борба със сивия сектор в автомобилния транспорт. За месец и половина сме събрали над 1 млн. лв. глоби от нерегламентирани превозвачи. Това е най-ефективната подкрепа на автомобилния бизнес в условията на криза.

- Сменихте и шефа на 'Български пощи' при положение, че дружеството е на печалба. Всъщност доста от компаниите, чийто принципал сте, са в добро финансово здраве, а освободихте директорите им.

- Печалбата не е единственият критерий, по който един директор трябва да бъде оценяван. Когато има допуснати нарушения той носи отговорност.

- Какво очаквате от пощите?

- Там трябва да направим реструктуриране, така че да работят добре в конкурентни условия. Те ще да продължат да предлагат универсалната пощенска услуга, тя ще бъде гарантирана за всичките населени места. Правим съвместни дружества, в които инвестициите и ноу хаутто ще бъдат на частната компания. Новото дружество ще може да използва широката мрежа на пощите. Станции има и в най-малките населени места и в тях могат да се развиват бързи парични преводи на малки суми, да се развиват куриерските услуги, да се предлагат стоки за купуване по традиционен начин или по каталог, да има посттерминали.

- Няма ли конфликт на интереси този човек, който сте назначили като зам. шеф на автомобилната администрация като собственик на автокъщи.

- Той вече не е член на тези фирми, излязъл е от тях и конфликт на интереси не би трябвало да има.

- Чувам, че хамър го вози на работа, хамър го взема.

- Не съм сигурен, че бедният човек е най-добрият избор за държавната администрация.

Смятам, че финансовата стабилност на ръководните служители е дори достойнство. Александър Цветков е роден на 26 август 1967 г. в Плевен. Завършил е специалност 'Международни икономически отношения' в УНСС и Висш институт по архитектура и строителство, специалност 'Транспортно строителство'. От 1994 до 2006 г. е в Главно управление 'Пътища', по-късно преименувано на ИА 'Пътища'. В столичната община влиза през 2006 г. като шеф на 'Транспортна инфраструктура'. От 2008 до юли 2009 г. е зам. кмет на столичната община по транспорта. Владее английски, френски, руски. Женен с две деца.

Приложение

» [Интервю с министър Александър Цветков във в-к 24 часа, 01.12.2009 г.](#) (160.58 KB)