
Срам! Костюмът ми е по-евтин от жепейски

Интервю на министър Александър Цветков за в-к Труд, 06.03.2010 г., с министъра разговаря Светослав Метанов

- Г-н Цветков, обявихте, че одитният доклад за БДЖ съдържа 130 страници безобразия. Какви са те?

- Да, действително обемът е внушителен и там са описани огромен брой нарушения и безобразия, които са ставали през последните две години в БДЖ. Фрапиращото е, че през последните 5 месеца одитен екип установи нарушения по сключени договори за над 127 милиона лева.

- Това само за последните две години ли е?

- Точно така. Действително много се проточи този одит, но нарушенията бяха страшно много. Ще ви кажа като пример няколко ужасяващи случая.

Договорът за доставка на рециклирани вагони с фирма "Арвекс". При него сме платили 85% от сумата по контракта, а в същото време вагоните изобщо не са доставени. Още по-шокиращото е, че те са били приети с приемателно-предавателен протокол, и то през март м. г. Тоест от една година те са "приети", но вагоните ги няма.

- Е как така има протокол, че ги приемат, а ги няма?

- Пред мен е протоколът. БДЖ е придобила собственост върху тях, но никой не ги е виждал.

- Къде са сега тези вагони?

- Не знаем. По непотвърдена информация са някъде в Унгария. "Арвекс" си искат и останалите 15%, за да доставят тези 18 вагона, което е противозаконно. Тези вагони са платени, приети са и е придобито правото на собственост, но ги няма. На всичкото отгоре няма и валидна банкова гаранция, с която да си решим проблема.

- Чия е вината в случая?

- Става дума за абсолютна безстопанственост в БДЖ.

- Но явно и "Арвекс" са некоректни?

- Разбира се. Но къде е защитата на държавния интерес? Ето ги протоколите от 25 март м. г. Приети са вагони, които не са доставени.

- Виждам, че ги е приела шестчленна комисия!

- Почти всички вече не работят в БДЖ. Но фактът е факт. Така или иначе докладът вече е предаден в прокуратурата. Нещата са възмутителни и се надявам на бързи действия.

- Значи от 30 вагона по договор са получени само 12!

- Точно така. 12 са доставени и от тях шест вече са за ремонт и не са в движение. Общата стойност на договора е 16,5 млн. евро, от които са платени 85% от сумата. Но с това ще се занимава прокуратурата.

- Какви са другите нарушения?

- Ще ви кажа. За този период БДЖ не са си потърсили ДДС в размер на 35 млн. лева, което е недължимо и трябва да се възстанови. Не са направили нищо, за да си получат парите. Сигурно защото имат много пари, субсидии, никой не си е мръднал пръста.

- Как така?

- Учудвате се, но е факт. И при това в БДЖ има огромен управителен съвет - пет човека. Председателствал го е зам.-министър на транспорта. Така са го управлявали, че да не си поискат 35 млн. лв. ДДС.

- И сега поискахте ли го?

- Разбира се, но впечатляващо е общото безхаберие в БДЖ.

- Доколко констатираните нарушения са повлияли върху финансовото състояние на жп превозвача?

- В много голяма степен. Само за две години констатирахме нарушения в договори за над 127 млн. лева и 35 млн. лева непотърсено ДДС. Как няма да се отрази? Коя е тази фирма, която може да оцелее при подобни безобразия.

- За вагоните ще предприемете ли други действия?

- Предприели сме. Поискахме си вагоните. Търсим варианти за приключване на този договор. Но полезните ходове са много малко. Ще си търсим и вагоните и правата докрай. БДЖ е поставена във възможно най-неизгодното положение. Има и куп други безобразия.

- Какви например?

- Железничарите се оказа, че са облечени с костюми за близо 300 лв. единия. На мен като министър ми става неудобно. Моите костюми са по-евтини. Става ми неудобно!

- Какви са тия костюми?

- Сако и панталон! Съветът на директорите е отхвърлил без абсолютно никакви мотиви оферта, която е с 400 000 лв. по-евтина. Понеже БДЖ е много богата фирма.

- Смешно звучи!

- Нищо смешно няма. Изключително съм ядосан. За якета са плащали над 200 лв. за брой. Но това е дребно на общия фон. Изумен съм от действията на бившето ръководство на БДЖ. Те са по-големи фокусници от Дейвид Копърфийлд. Той скри един вагон и стана звезда. Тия скриха 18! Пет месеца ни отне да ровим в калта.

- Доколкото разбрах, в БДЖ умело са заобикаляли Закона за обществените поръчки?

- Това е било практика в БДЖ. Всичко се е правило по договаряне.

- Дайте пример!

- И костюмите са били по договаряне, въпреки че стойността на контракта е близо 1 млн. лева.

- Как става номерът? Защо е по договаряне?

- В решението е цитиран някакъв член от закона. Но това не е само в БДЖ. В Национална компания "Железопътна инфраструктура" започват да излизат същите истории. И там започваме одит.

- Какви са проблемите там?

- Ето няколко любопитни неща. Бившият изпълнителен директор на НКЖИ е наредил на шефа на компанията в Пловдив да направи процедура за избор на доставчик за жп стрелка тип "Белалов" на цена 28 000 лева без ДДС. Забележете - той му нарежда на каква цена да я купи! Печели фирма "Хамелеон-2". Следваща заповед е до директора на Горна Оряховица да купи същата стрелка за 28 000 лв. Поръчката е спечелена от "Хамелеон-2". Ето и друга заповед за стрелка "Белалов" - отново с посочена стойност 28 000 лв. Дали ще можете да познаете кой е спечелил?

- Сигурно "Хамелеон-2"?

- Познахте. Има и трета такава заповед в Горна Оряховица без изненади - "Хамелеон-2".

- И колко струва една стрелка "Белалов"?

- Тази стрелка е много стара и не се произвежда от десетки години. Направихме справка в Държавния резерв и се оказа, че те са продавали такива стрелки на цена 5776 лева без

ДДС. Генералният директор им е нареждал да ги купуват една по една за по 28 000 лв. Това е христоматиен пример за източване на пари.

- А дали тези стрелки не са същите, които са продадени от резерва?

- Напълно е възможно. Тепърва ще се установи от компетентните органи. Тепърва ще направим одит на НКЖИ и колко ли още подобни злоупотреби ще излязат наяве.

- И сега какво става с БДЖ? Искате да правите смесено предприятие с "Дойче бан"?

- Водили сме разговори и с "Дойче бан", и с австрийската "Рейл карго". Има интерес за такова сътрудничество. Паралелно с това развиваме други проекти. Ще предложим комбинирани билети влак-автобус, така че да улесним гражданите да получават удобство и по-ниска цена. Стартираме проект за безжичен интернет по основни гари. Сега започваме със София, Пловдив, Бургас, Варна, Русе.

- В чакалните ли?

- Да. Услугата ще е безплатна. Опитваме се да превърнем БДЖ в по-пазарно ориентирана компания, която да привлича клиенти. Намаляваме и административните разходи. Ще редуцираме раздутия персонал. Стабилизираме компанията и редовно изплащаме възнагражденията въпреки тежкото състояние. През последните 2 години БДЖ е задлъжняла двойно. Кредитите са на стойност над 550 млн. лв. и неизплатени суми към доставчици за близо 140 млн. лв. Това, ако не е тежко наследство, здраве му кажи.

- Да не чакаме оправяне на железниците скоро?

- По всяка икономическа логика това е фалирала компания. Опитваме се да я вдигнем. Колкото и проблеми да са свързани с това.