
АЛЕКСАНДЪР ЦВЕТКОВ, министър на транспорта: И в нашите влакове ще се сърфира в интернет

Интервю на министър Александър Цветков за вестник "Монитор", 30.06.2010 г., с министъра разговаря Лияна Панделиева

Хулиганите с джетове в морето ще бъдат спирани дистанционно

- Г-н Цветков, бихте ли казали в коя сфера на транспорта у нас работата върви най-гладко?

- Ако сравняваме работата на различните транспортни сектори и положението на служителите в този бранш спрямо предходната година, спокойно мога да кажа, че във всички области нещата са по-добри. В същото време те не са толкова добри, колкото на всички ни се иска, и, от една страна, причините за това са натрупани изоставания от предходни години. За трудностите допринася кризата, както и все още неприключени промени и реструктурирания, чиято цел е в дългосрочен план да стабилизират транспортния бранш.

Когато поех транспортното министерство, БДЖ и Националната компания "Железопътна инфраструктура" бяха в плачевно състояние, на ръба на фалита. Хората не получаваха заплатите си с месеци, никой не знаеше какво го очаква на утрешния ден. През последните месеци стабилизирахме и двете компании, служителите получават редовно възнагражденията си. В момента тече реструктурирането на БДЖ с голяма и амбициозна програма, която ще бъде подкрепена от Европейската и Световната банка. Тя обхваща периода от 2010 до 2014 г. и включва голям пакет от над 100 мерки. С реструктурирането ще бъде постигнато намаляване на разходите и увеличение на приходите.

- Приключиха ли съкращенията в железниците?

- Няма знак за равенство между реструктуриране и съкращение. Персоналът се съкращава там, където дейностите са губещи. Но в същото време охраната в БДЖ ще бъде поверена на работници, които са съкратени от компанията.

- Ще преминат към Транспортна полиция, или ще се създаде ново звено?

- Тези хора ще са охраната на всички бази на БДЖ - депата, сградите и т.н. За случаите на посегателства разчитаме на служителите на Транспортна полиция и на служителите на полицията, защото кражбите са твърде много. Вандалствата няма да спрат без прилагането на изключително сурови санкции.

- Навлизаме в разгара на лятото. Не достигат спалните вагони, а такива, за които сме платили, продължават да стоят в Унгария. Докога?

- Да, едни наши вагони още стоят в Унгария, те са платени и са собственост на БДЖ, но за съжаление поради престъпно сключения договор от предишното ръководство БДЖ не може да си прибере вагоните.

- Какво в този договор ви пречи да си ги приберете?

- Няма никакви банкови гаранции за изпълнението на този договор и оттук нататък можем да разчитаме на преговори и на следващ етап да търсим прибиране на собствеността си по съдебен път. Очаквам сериозни действия от страна на прокуратурата срещу хората, сключили тези договори.

- Появиха се коментари, че е твърде голям разкош БДЖ да дава 1 млн. лв. за

онлайн резервационна система.

- Инвестиция в електронна резервационна система за издаване на билети е абсолютно необходима. Такива системи притежават всички европейски и изобщо всички развити железници, а ние тепърва започваме. Логично се сблъскваме с много трудности поради цялостната технологична изостаналост на железниците. Нашите железници са в средата на 70-те, най-много на 80-те години от технологична гледна точка. Затова с нови услуги ще направим и нашите железници по-атрактивни, за да привлечем повече пътници. Като пример ще посоча двата нови уикенд влака до морето, които са безспорно удобство и с цена от 28 лева за двупосочния билет. Вече предоставихме възможността да се купуват комбинирани билети за влак и за автобус със съответна отстъпка. Това са първите стъпки. До края на годината на 20 гари в България ще предлагат безплатен безжичен интернет, а също и в някои от бързите влакове. Радвам се, като си представя как и в нашите влакове хората си пътуват удобно и сърфират в мрежата. Затова говорим за последователна политика в обновяването и модернизирването на българските железници.

- Национална компания "Железопътна инфраструктура" се нуждае от допълнителна субсидия. Предвижда ли се отпускането на такава субсидия?

- Да, в размер на 45 млн. лв. и тези средства са залежали в проекта на Закона за бюджета и неговата корекция, която се разглежда в момента в парламента. Това е компенсация за намалените инфраструктурни такси. Причината за намалението им бе, че те бяха сред най-високите в Европа. Нещо, което излиза извън рамките на всички европейски регулации. Още повече че това много силно препятства позитивното развитие на жп транспорта и на конкуренцията. Така че ние намалихме инфраструктурните такси с 20%, което се отрази много позитивно на жп превозвачите. Предстои внасяне на нова методика за изчисляване на инфраструктурните такси съобразно европейския модел и това ще ги свие допълнително.

- Представихте стратегията за концесиите, която обхваща гари, летища, пристанища. Към кои от тях е заявен интерес?

- Концесионните анализи се извършват в момента и в рамките на следващите няколко месеца, за да можем реално да стартираме концесионните процедури. Очаквам това състезание да бъде доста оспорвано, тъй като е заявен сериозен интерес както към гарите, така и към някои пристанищни терминали, например терминала за насипни товари в пристанище Бургас, заявен е интерес към летищата - за Русе, ГО, за карго терминала в Пловдив.

Засега е маркиран интерес от няколко компании за всяко място и отдавам това на голямата публичност, която дадохме на тази стратегия. По този начин потенциалните инвеститори бяха информирани достатъчно рано. Досегашният модел бе точно обратният: чака се да бъде заявен конкретен инвеститорски интерес и тогава да бъде стартирана процедура.

През следващия месец ще бъде направен нов разчет за икономическата ефективност на проекта за изграждане на нов контейнерен терминал край Варна. Това е договорено с експертите от японската банка, която отпуска заема за осъществяване на проекта.

- Къде са най-големите изоставания по оперативна програма "Транспорт" и докъде стигнахте?

- По ОП "Транспорт" се финансират най-големите проекти в България. Това са реконструкцията на жп линиите, магистралите, водните проекти и метрото на София. Тези проекти са в различна степен на готовност. За съжаление през миналата година степента на проектна готовност беше отчайващо ниска и големите усилия бяха да ускорим подготовката на тези проекти, за да може процедурите да стартират, респективно и строителството и усвояването на средствата. Най-напред и най-добре върви изграждането на метрото в София. По този проект вече над 1/3 от работата е свършена и са усвоени съответните средства. Стартира и знаковата магистрала "Тракия". Започна изграждането

на информационна навигационна система по р. Дунав. България остана последната държава, която започна да изгражда навигационна система по вътрешните водни пътища. Известно забавяне има в изграждането на железопътните проекти. За съжаление един от търговете, за който положихме максимално усилие да го изтеглим във времето, трябва да бъде повторен, защото бяха постигнати много високи цени, което значително надхвърля индикативната стойност на бюджета.

За Дунав мост, който се финансира по ИСПА, преодоляхме всички проблеми и с румънската страна, както и други организационни въпроси. Така че сега темпото на работа там е добро и до края на изпълнението на обекта трябва да се запази такова. От графици, които в момента се изпълняват, до средата на 2011 г. мостът трябва да бъде завършен, а до края на идната година да бъде и предаден. Усилията, които направихме съвместно с румънската страна, доведоха до резултат, ЕК ще удължи финансовия меморандум за Дунав мост 2 и няма да изгубим средства от акумулираното до момента закъснение.

- Какво се случва в сферата на морския транспорт?

- Беше крайно наложително да подобрим бизнес средата в морския транспорт. С промените в Закона за доходите на физическите лица моряците плащат вече 1% данък върху дохода си. Това на практика обърна една негативна тенденция, която през последните години се изрази в 50% намаление на корабите, които плават под български флаг, в резултат на старата неефективна нормативна база и неблагоприятните условия, които България предлагаше на морския бизнес. Първата ни стъпка бе намаляването на данъка за моряците и това даде резултати. Негативната тенденция се обърна и вече четири кораба са се завърнали под български флаг. В кодекса за търговското корабоплаване значително подобрихме условията за ипотекиране на кораби.

- И тъй като на всички вече им мирише на море, ще бъдат ли по-сигурни плажовете през тази година?

- За първи път въвеждаме нормативна регулация и ще се упражнява редовен контрол над дейностите по плажовете. Джетовите от тази година са със собствен регистрационен номер. Разписани са ясни и точни правила за излизането в морето на всеки джет, разстоянието до брега, на което може да плава. Това ще се следи стриктно от инспекторите на морската администрация и Гранична полиция, които ще патрулират край бреговете. Така бабаитите, които си позволяваха да карат по главите на къпещите се, е добре да си направят сметката, защото глобите са между 1000 и 3 хил. лв. Освен това всеки гражданин може да сигнализира на тел. 112.

За първи тази година всички водни бази, които предлагат джетове под наем, са оборудвани със специални устройства, с които дистанционно от брега могат да спират джетовите, когато някой ги кара неправомерно.