
Жп проектите са зациклили изцяло

Интервю на министър Александър Цветков за вестник "Труд", 30.07.2010 г., с министъра разговаря Светослав Метанов

Трасето на жп линията София - Видин ще бъде изградено почти изцяло наново от 2014 г. Това ще гарантира много по-висока скорост на влаковете и след пускането в експлоатация на Дунав мост 2 жп коридорът от Гърция през България и Румъния към Централна и Западна Европа ще стане доста натоварен.

- Г-н Цветков, каква оценка си поставяте за първата ви година като министър?

- Много голяма част от задачите, които си поставихме, бяха изпълнени. Други сме започнали, трети предстоят. Конкретната оценка ще я постави друг човек. Аз не мога да се оценявам сам.

Смятам, че постигнахме резултати в борбата със сивата икономика в автомобилния сектор. Сменихме изцяло модела на шофьорските изпити. Ограничихме възможността за корупционни схеми при техническите прегледи, стабилизирахме железопътната компания, която в момента се реструктурира.

- Какво по-точно имате предвид, като казвате, че сте стабилизирали БДЖ? Моите впечатления са по-различни.

- Миналата година през септември и октомври нямаше средства за заплати, горива, ток и трябваше да се предприемат бързи действия за ограничаване на разходите и ние го направихме и дава резултат. В момента железничарите получават редовно възнагражденията си. Компанията си плаща горивата и тока, функционира нормално и стабилно, но няма възможност да изплаща натрупаните задължения, които само през последните няколко години са се увеличили 3 пъти. Изходът от тази ситуация не е по силите на железниците и преговаряме със Световната банка и ЕБВР да поемат това финансово бреме. Но БДЖ се реформират и се предприемат действия за повишаване на приходите и намаляване на разходите. Само за т. г. ефектът от тези мерки би трябвало да достигне 53 млн. лева. За съжаление подвижният състав е много остарял и това не може бързо да се промени, но трябва да знаем откъде ги поемем. БДЖ бяха в състояние на фалит през есента на м. г. Сега вече започнаха да предлагат нови услуги. Предложихме два нови влака до Варна и Бургас, които според мен са много удобни и атрактивни като цена. Пътниците ползват безплатен интернет в големите гари и тази услуга ще се разширява. За първи път БДЖ пуснаха и комбинирани билети за влак и автобус. Отскоро има и пакетна услуга транспорт плюс почивка в почивните станции на БДЖ. Въобще това са проекти, които се развиват и които ще подобряват привлекателността на жп транспорта.

- Да, но миналата година влаковете поне имаха сертификат за безопасност, а сега това не е така в нарушение на закона за жп превозите.

- Този сертификат за безопасност е за типово одобрение за достъп на конкретен вид транспортно средство до железния път. Той не представлява технически преглед и при неговото издаване се гарантира, че съответният тип превозно средство е годно да се движи по релсите. Смятам, че българското законодателство неправилно е транспонирано европейските регламенти и директиви. Такъв сертификат би трябвало да се издава на локомотивите и вагоните при първото им пускане в движение и той да бъде безсрочен, освен ако няма никакви конструктивни промени по него. За съжаление в България е

въведен един срок от 5 години на валидност на сертификатите без никаква логика.

- Безопасността не е ли важна?

- В България в момента има един сертифициращ орган, монополист със съответните цени. Пресертифицирането би струвало на железниците в този труден момент няколко милиона лева, без да има реален ефект върху безопасността. Техническите прегледи за безопасност се правят ежедневно в железниците. Затова българското законодателство трябва да бъде приведено в съответствие с европейските директиви.

- И докато това стане, ще нарушавате закона!

- Дадено е предписание за спиране от движение на превозните средства с изтекъл сертификат, което се обжалва. Така или иначе сертифициране в рамките на 2,3 или 5 дни не може да бъде направено, защото БДЖ имат много голям подвижен състав.

Дори монополистът, който издава сертификатите, не може да го направи наведнъж. Но пак подчертавам, тези сертификати нямат връзка с безопасността, въпреки че така се наричат.

- Големите проекти за модернизация на жп инфраструктурата изглеждат тотално зациклили. Вие отменихте търга при единствения стартирал -рехабилитацията на жп линията Пловдив - Бургас.

- Като казвате "тотално зациклили", сте прав. Да, нито един от проектите реално не е започнал. Подготовката им е изключително изостанала. Един голям железопътен проект се подготвя средно около 3 години и това, което се случва сега, форсирането на работата по жп инфраструктурата, е трябвало да започне преди 3 години, факт е, че при откриването на оперативна програма "Транспорт1" не е имало нито един готов жп проект, който да стартира и да се изпълнява. Вече три години се подготвят проекти за жп инфраструктурата. В момента в ход е стартът на процедурата за първия лот от отсечката София - Пловдив. Проектът вече е готов и е изпратен за одобрение в Агенцията за обществени поръчки. Търгът, който отменихме за линията Пловдив - Бургас, беше много напреднал. Положихме много усилия да го изтеглим напред във времето и тези усилия за съжаление се провалиха, защото офертите на участниците в търга бяха с около 30% над индикативния бюджет. Нямахме откъде да вземем тези средства и отменихме процедурата. Търгът ще бъде обявен повторно, без да пипаме условията, но ще се търсят по-евтини конструктивни решения.

- Строителството на жп линията Пловдив - Свиленград също няма да приключи навреме. Колко пари ще изгубим?

- Там има огромно закъснение и дори теоретично не може да приключи до края на годината, когато свършва програма ИСПА. Проектът е безнадеждно закъснял и направихме постъпки пред Европейската комисия той да бъде достроен със средства от ОП "Транспорт". Средствата по програма ИСПА са безвъзвратно загубени. Става дума за от 40 млн. до 70 млн. евро.

- Какво става с Дунав мост 2?

- Работи се по график и в края на следващата година ще бъде готов.

- Знаете ли колко време е пътувал експресът София - Бургас през 1973 година?

- Не, не се наемам да гадая, но от 1973 г. релсовият път се е амортизирал и скоростта на влака е вървяла само надолу. Това е факт. Средства не са влагани достатъчно нито в поддръжката, нито в модернизацията на релсовия път, затова сме я докарали до там в някои участъци влаковете да се движат с 20 км/ч. Релсите са стари и амортизирани и затова се пътува бавно. Докато не се наляят значителни средства в модернизацията на жп линиите, това няма да се промени. Разчитаме на европейските средства и отсега подготвяме проекти за следващия програмен период от 2014 г., за да не повторим грешката на предишното правителство. Ако през 2007 г. имаше готови проекти и те бяха стартирали, сега вече щяха да са готови и нямаше да говорим за усвояемост от порядъка на 1%.

- **Ще ви върна към разписанието на БДЖ отпреди близо 40 години. Вlakът София - Бургас е пътувал за 4,53 ч. Сега жп проектите се бавят, а магистрала "Тракия" ще е готова през 2012 г. и като че ли железниците съвсем ще загубят битката с автомобилния транспорт.**

- Битка между автомобилния и жп транспорта няма и не трябва да има. Проблемът идва оттам, че в сегашната национална транспортна схема въобще не фигурират железниците. Все едно че това изобщо не е транспорт. В националната схема е един огромен хаос. Над 2700 разписания има в страната. Самите автобусни превозвачи се конкурират нелоялно. Разписания са раздавани на килограм. В голямата си част те са нерентабилни и превозвачите са принудени да нарушават закона, да карат бързо, да изпреварват и да привличат пътници дори и по незаконни начини. Не може само през няколко минути по един и същ маршрут да пътуват два автобуса. Нелоялната конкуренция се вихри със страшна сила. Новата републиканска транспортна схема трябва догодина да е готова и с нея за първи път ще се съгласуват разписанията на влаковете и автобусите.

- **Казахте, че новият ред при шофьорските изпити е успех, но видеонаблю-дението не успя да стартира навреме.**

- Отлагането е, тъй като се обжалва търгът за доставка на камерите. Има много сериозна съпротива срещу мерките, които предлагаме, но камери ще има. Това е необратим процес и ще пресечем черния пазар на книжки.

- **Наскоро от автоин-структорския съюз обявиха, че единственото, което сте постигнали, е, че рушветът за купуването на разрешителното е скочил 3 пъти!**

- А защо се е вдигнал тройно? Защото е станало много по-трудно да се купуват книжки. След като изпитите са анонимни и има квестори и сериозен контрол, възможностите за купуване на изпит са много по-малки. Въведем ли и камерите, това ще стане почти невъзможно.