

---

## **Транспортният министър Александър Цветков: От жп стачката няма да спечели никой**

---

**Интервю на министър Александър Цветков за вестник "Телеграф", 23.02.2011 г., с министъра разговаря Деян Дянков**

**- Г-н Цветков, синдикатите обявиха старт на ефективна стачка в железниците от 10 март? Вашият коментар?**

- Никой не може да се чувства добре, когато има индикации за предстояща стачка. Обаче аз така и не съм чул какви са исканията на синдикатите. Реформа в железниците трябва да има и всички добре го съзнават. Българските железници са на последно място по производителност в Европа. Те са във финансов колапс още от 2009 г. И ако ние не предприемем действия по финансовото стабилизиране, железници просто няма да има. Това го знаят и синдикатите.

**- Тези действия означават заем от Световната банка за 600 млн. лв. срещу 30% съкращения, така ли?**

- Тези 30% съкращения, които се цитират като условия за отпускане на заема от Световната банка, всъщност никой не казва, че обхващат много по-дълъг период, част от който е минала. Намаляването на персонала си върви от 2009 г. Оттук нататък предстоят около 5% средногодишно намаление на персонала в БДЖ и НКЖИ. То ще бъде постигнато чрез пенсиониране на хората в пенсионна възраст и не назначаване на нови на техните места, с естественото текучество, с преназначаване на служители вътре в компанията и чак на последно място чрез съкращения. Ще се извадят в съвместни дружества почистването на влаковете, охраната, колетната дейност. Така че хората няма да останат на улицата. Приели сме социални пакети и за двете дружества съвместно с Агенцията по заетостта за преквалификация на служители.

**- Как ще гарантирате, че чистачките, както и хората от колетното няма после да останат на улицата?**

- Чрез създаването на смесено дружество с външна фирма. Ще има определени клаузи в договора, които ще гарантират запазването на персонала. То е съвсем различно от това да изхвърлим хората на улицата и да разиграем дейността по почистването на търг например.

**- Синдикатите ви обвиняват, че няма инвестиции, а само съкращения.**

- Изобщо не съм съгласен. Безпрецедентно много средства е дала държавата през 2010 г. и на БДЖ, и на НКЖИ. През последните 15 години никога не са правени толкова инвестиции. Това, че държавата взема 600 млн. заем от Световната банка и така подпомага натрупаните стари задължения, нима това не е ангажимент към железниците? А средствата, които влизат от европейските програми за модернизация на жп линиите? Нали и там има съфинансиране от държавата? А това, че са вземани заеми, без въобще някой да има представа как ще се връщат? Не приемам твърдението, че не сме осигурили инвестиции. Защо не стачкуваха, когато се вземаха тези заеми? През 2010 г. резултатите на двете дружества са подобрени с повече от 60 млн. лв. Това е намаление на загубата спрямо 2010 г., при положение че билетите не са поскъпвали. До края на тази година или догодина НКЖИ ще е на печалба. Целта ни е до края на 2012 г. БДЖ също да е на печалба - нещо, което не се е случвало от 20 години.

**- През 1997 г. обаче също бе взет заем от Световната банка, а нищо не се промени. Кое гарантира, че сега ще е различно?**

- Този заем е заем за подкрепа на политика. Заем за реформа в железниците. Това не е инвестиционен заем - да бъдат взети някакви пари и пак да бъдат набутани в бездънна-Ата яма. Този заем се отпуска на траншове при постигане на определени финансови параметри. Заемът е за покриване на стари задължения и всеки нов транш по него ще идва само след подобряване на финансовите резултати. Железницата трябва да стане печеливша пазарна компания. Това трябва да се случи до 2013 г., когато БДЖ трябва да е на печалба. Така при започването на следващия програмен период от оперативна програма "Транспорт, 2014-2020" БДЖ ще може да бъде бенефициент и ще получава европейски пари за нови вагони. Това не може да стане, ако ние не направим тази реформа. За нея трябва пари обаче. А в България няма такава банка, която да даде половин милиард лева заем. Просто няма.

**- Какви са точните числа за съкращенията? От вас през синдикатите до железничарите стигат числа от 5000 до 8000.**

- Ето, вие също използвате думата "съкращения". Правилната дума е "намаление,,, защото съвсем малка част от тези хора ще бъдат съкратени. Много пъти съм го казвал и това продължава да се интерпретира превратно. Ще има пенсионирани, ще има напуснали доброволно. На тяхно място няма да се назначават външни лица, а ще се преназначават хора от железниците, чиито щатове ще бъдат закрити. По този начин естествено ще намалява персоналът. Числата са следните. Персоналът на двете компании трябва да намалее с 5700 души до края на 2014 г. от 28 000 души към момента. Това е по 5% на година, което е съвсем нормална цифра. При положение че "Кремиковци" не работи и приходите намаляват, няма как да не се намали персоналът.

**- До редовите железничари обаче стига само думата "съкращения". Сякаш комуникацията чрез синдикатите не е достатъчно добра.**

- Съжалявам, че е така, но ние не можем да говорим с всичките 28 000 железничари поотделно. Нали се предполага, че когато има социален диалог, срещу нас стоят синдикатите. Ние сме им предоставили всички разчети, пълната картина и очакваме това да стига до железничарите коректно. И железничарите трябва да знаят, че ситуацията е такава, защото от БДЖ и НКЖИ с години се е крало безогледно, двете дружества са се управлявали безобразно и са се вземали заеми, без да се мисли как ще се връщат.

**- Намаляването на персонала в НКЖИ няма ли да се отрази на безопасността?**

- Заемът за НКЖИ е за техника и машини, които да поддържат пътя и да гарантират безопасност. Когато тези машини заменят ръчен труд, тогава ще се редуцира персонал. Например когато се инвестира в автоматизирани прелези, кантонерът става излишен, нали? Но нека успокоя всички, че няма да се редуцира персонал без инвестиции в автоматизация и механизация. Нека никой не си мисли, че ще съкращаваме хора, които отговарят за безопасността на движението. Това е немислимо.

**- Какви ще са последиците, ако наистина на 10-11 март влаковете спрат?**

- Ако спрат за един час, финансовият ефект няма да е толкова сериозен. Но ако стачката прерасне в ефективна, това означава загуби от стотици хиляди лева дневно. БДЖ няма финансов ресурс да поеме такава загуба. Това може да затрудни и изплащането на заплатите в дружествата. От 2009 г. всички железничари получават на 100% възнагражденията си редовно на деня. Преди това винаги им закъсняваха заплатите. Получават и допълнителни социални придобивки. Получават пари за отпуски, безплатни карти за пътуване, ползват 12 почивни станции срещу 7 лв. нощувката, ползват ваучери... Не оценяват ли това? В тази критична ситуация те получават всичко редовно с изключение на един от ваучерите, за който не стигат пари. Една стачка ще нанесе удар върху финансовото състояние на железниците в момент, в който тези плащания са редовни.

**- Синдикатите дадоха ултиматума си за стачка с голям аванс. Явно са готови да**

**преговарят. Вие на какви отстъпки сте готов?**

- Вижте, това, че са взели решение за стачка, не означава, че нямаме диалог с тях. Аз смятам, че работим много добре. Предстои ни още малко работа по социалните програми за преквалификация. Смятам, че можем да намерим общ път. Искрено се надявам да не се стигне до ефективни действия. Защото това няма да бъде от полза за никого. Няма служител от железниците, който да спечели от една стачка. Всеки загубен лев ще се отрази негативно на общото финансово състояние. А реформа трябва да има. Няма две мнения.

**- Обмисля ли се да спрем международните влакове, както направиха гръцките железници?**

- Не. Обмисляме закриване на линии в България, но по този въпрос няма взети решения. Имаме губещи линии, но това е и смисълът на субсидията, която държавата отпуска на БДЖ. Така чрез БДЖ тя изпълнява социалните си функции - осигурява транспортно обслужване дори и там, където това е финансово неизгодно.

\*\*\*

*Това е той:*

- *Магистър по международни икономически отношения*
- *Магистър по транспортно строителство*
- *Работил в Главно управление "Пътища" и в Столичната община*
- *Бивш зам.-кмет на София по транспорта*
- *От юли 2009 г. е министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията*