
Ивайло Московски министър на транспорта: Ако не върви работата, няма да чакам да ме гонят

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "24 часа", 20.05.2011 г.

В понеделник ми стана ясно, че освобождават Александър Цветков, когато ме извикаха при вицепремиера Дянков

Г-н Московски, толкова често "сменяха" министър Александър Цветков, че при последния слух се получи малко като приказката с лъжливото овчарче. Вие кога разбрахте, че вас номинират на негово място?

В понеделник ме извика на разговор вицепремиерът Дянков. Тогава ми стана ясно, че вероятно ще освобождават Цветков. В сряда ми беше казано от премиера. Това е хронологията на събитията.

А защо?

Официалният мотив е лични причини.

После премиерът Борисов каза, че е заради бавното усвояване на евро-фондовете.

Аз сутринта и по една телевизия казах, това е мое мнение, той така или иначе остана неразпознаваем в Брюксел. Според мен това е част от мотива.

Какво значи точно неразпознаваем? Не беше добре приет ли?

Не точно. По-скоро не беше активен. Липсваше диалог. В крайна сметка България е единствената в ЕС, през която минават 5 транспортни коридора. Това е огромен аргумент да си много активен, да защитава интереса на България и бюджет, който пряко ни засяга за следващия програмен период. Това нещо липсваше, по мое лично мнение, като поведение от страна на министър Цветков.

Досега като че ли железопътният транспорт не беше приоритет. Набляга се на магистралите. Така ли ще остане?

Оперативна програма "Транспорт" не се дели на приоритети, даже предприехме един принцип, който съгласувахме с комисията, които проекти са с най-голяма готовност, те да стартират. Което нарушава баланса между определените приоритетни оси. Но пък в крайна сметка няма да се загубят средства. Знаете, че се забавиха проектите за жп линиите заради повторението на търга за жп линията Пловдив-Бургас. Това доведе до напрежение в системата. Европейската комисия дава 600 млн. евро за жп инфраструктура. Трябваше ясно да се обясни не само на комисията, но и на Световната банка, на Европейската инвестиционна банка какво предстои да се прави като реформи.

Говорите за железница та като цяло?

Точно така. И за двете компании - БДЖ и Национална компания "Железопътна инфраструктура". Защото комисията казва - даваме ви едни 600 млн. евро, но откъде да знаем, че те няма да попаднат в банкрутирали компании. От друга страна, Световната банка казва - окей, даваме ви кредита от 400 млн. лв., но той е срещу реформи, кажете как се правят. Те действително се правят и в момента вървят. Вероятно начинът, по който бяха показани, беше неубедителен.

Има един въпрос, който стои от момента, в който се спряга вашето име за министър. А то излизаше винаги, когато се пуснеше слух за смяната на Цветков...

Не винаги. Имаше момент и името на колегата Кичев се цитираше (другия зам.-министър на транспорта - бел. ред.).

Но въпросът е, че вие водите оперативна програма "Транспорт", а го отнася Цветков, а вие ставате министър.

Има в известна степен неправилно цитиране на цифрите. Като ръководител на управляващия орган по оперативна програма "Транспорт" през 2009 г. заварих 1,3% разплатени средства и някъде около 9% договорени. Към днешна дата числата са следните - разплатени 11%, договорени 54%.

Вие едва ли ще бъдете изненадан от нещо, като влизате в кабинета на министър на транспорта. Нали?

По-скоро това, което ми е необходимо, е потенциалът, който има екипа - колегите Първан Русинов и Камен Кичев, мисля, че още има възможност този екип да се разработи. Едва ли нещо кой знае какво ще ме изненада. Ние много кратко и ясно ще си набележим приоритетите и стъпките оттък нататък.

Искате да кажете, че тримата сте навити да работите, казано по-просто?

Точно така. Много сме навити да работим в екип.

Кой ще стане зам.-министър на вашето място?

Към момента аз ще продължа да отговарям за еврофондовете. Не знам дали така ще останат секторите в това министерство, така разпределени. Лично моето виждане е, не знам дали ще се приеме, БДЖ и НКЖИ като ресор да бъдат с отделен заместник-министър.

Тези дни се завъртя името на Владимир Дунчев, който е бивш шеф на БДЖ за зам.-министър.

Не знам. Аз не се познавам с господина. Не знам.

Ще настоявате за зам.-министър на железниците, така ли?

Смятам, че е логично да е така. Дори за тази част от мандата, който остава, важни са. Извършват се огромни инвестиции, действия, по-скоро предстои да се извършват. Смятам, че трябва да има зам.-министър, който да е по-силно концентриран в сектор железници. Но това ще бъде дискутирано с премиери, с ресорния вицепремиер.

С какво ви натоварват? Какви са очакванията им към вас като министър?

Политиката в това министерство е ясна. Натоварват ме с ускоряване на всичко.

Чувам от различни нива в транспорта, че като се стигне с някакъв проблем или решение до министерството, скоростта се убива.

Вероятно и това е една от причините за смяната. Договорът със Световната банка и до ден-днешен не е подписан. Един проект има срокове, апликационна форма, тръжни процедури.

Те и без това са бавни...

Да, така е. Но след това идва етапът на изпълнение на проекта, там вече е нашето място, там можем да въздействаме. Там трябва да диктуваме ритъма, защото там се прави истинското усвояване на средства, като има разплащания, те веднага се отчитат като усвояване на средства. Можем превантивно да влияем да няма проблеми със забавяния.

Ще има ли заем от Световната банка? Счита се, че може би това няма да се случи?

Заем ще има.

Като говорим за скорости, кога ще е това?

Много скоро.

Какви са ви програмите минимум и максимум?

Ако хората, които наблюдават работата в това министерство, смятат, че тя се върши

добре, това е програма максимум. Ако не се приеме - даже няма да чакам да стане минимум.

Значи готов сте да си тръгнете?

Винаги. В момента, в който се прецени, че не си върша работата, аз няма да чакам да ме канят. Тръгвам си, давам възможност на друг да се справи по-добре. Цифрите обаче показват друго. Темпото е добро, вървим в правилната посока. Във фазата на управление на проектите още не сме направили най-добрите си действия, там рязко и бързо ще се намесим. В пътната агенция Световната банка е влязла като консултант. Съгласуваме в железницата проектния мениджмънт с ЕИБ.

А в авиацията?

Питате за концесията на летището.

Да. Какво налага да се дава на частник? Че новият терминал си е празен, има капацитет.

Като се обяви намерението за концесия, бях в чужбина, научих го от медии. Това, което знам със сигурност, е следното - ние задължително трябва да съгласуваме всяко едно действие за това летище с ЕИБ, Кувейтския фонд и ЕК, защото е финансирано от тях.

Ще направите ли ревизия на завареното, въпреки че сте били част от екипа?

Не смятам да хабя енергия за това. Целта е да ускоря нещата.

След две години какво ще е готово? Преди края на мандат и преди избори се режат ленти.

Ще имаме 31 км метро.

Метрото ще си го пише софийската община, не си го бройте.

Защо да си го пише само общината като е общ проект. Който и да го пише, то е в полза на София и на държавата. С него достигаме средноевропейски нива. "Тракия" ще бъде готова, "Марица" и "Струма" ще са в строеж, но ще кажете, че те са при Росен Плевнелиев. След две години няма да са готови всички проекти в жп транспорта, но ще е готова Свиленград-турска граница, първите две фази по Пловдив-Бургас, ще се работи по Димитровград-Свиленград. След две години ще има готови проекти за този, който дойде след нас.

CV

Роден на 19.07.1972 г. в Плевен

Завършил е Стопанската академия в Свищов, специалност "финансов мениджмънт", и УНСС, специалност "Публични финанси"

Бил е председател на борда на директорите и член на управителния съвет на "Монтана" АД, бил е в надзорния съвет на "Аналитик" АД

От 1999 г. до 2003 г. е търговски директор на "Сата" ООД и на "Балтекс комерс"

9 От 2003 до 2009 г. е управител на официалното представителство на фирма STOLL - Германия, за България

От юли 2009 г. е заместник-министър на транспорта

Владее немски, английски

Семеен, с едно дете

