
Ивайло МОСКОВСКИ, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Коли може да се регистрират и в пощите

Публикуван на: 20.10.2011

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "24 часа", 01.09.2011 г

Намерих европари за Централна гара София. До две години ще е нова

Г-н Московски, преди да ви задам първия въпрос, ще ви помоля да решите един тест.

Листовки ли ми носите?

Въвеждате въпроси с по няколко верни отговора, почувствайте се като хората, които ще ги решават.

(Съгласява се. Избираме въпрос от листовката: Може ли автомобил, който е в лявата лента, да продължи да се движи по нея. Министърът, общо взето, се справя. Избира два верни отговора, те обаче са три. И тъй в листовките няма "общо взето", с този въпрос ще му отнемат точки.)

Сядам, гледам ги за първи път и решавам. Е, допускам някакви пропуски. Но когато човек отива на този изпит, той е подготвен и би трябвало да ги реши. За мен е важно хората да не наизустяват готови шаблони и схеми, а да имат логика и знания, които да им останат в главите. Мислим, че с новия начин ще ограничим до минимум и възможностите за корупция.

В момента се монтират камери в пунктовете за технически прегледи. Ще има по три снимки от преглед на кола, но очаквахме да останат видеозаписи, за да се спре фиктивното минаване.

Камерите ще позволят прегледът да бъде наблюдаван, а в архив ще се пазят три снимки. Не е проблем да остава и реален онлайн запис, но трябва да бъде доразвита системата. Въвеждат се три ясни етапа при прегледа. При откриване на малки дефекти в колата се дават 14 дни за отстраняването им. При сериозни, ще се позволява тя да се придвижи до пункт за отстраняването им и при опасни дефекти ще бъде спирана веднага и ще я репатрират за ремонт. Ще завишим критериите за даване на лиценз за технически пункт.

Защо? Сега ниски ли са?

Лошо впечатление ми прави, че сме дали лиценз на 800 пункта. Бях в Турция -една 80-милионна държава има 180 пункта и около 3040 мобилни. Ние имаме 800. Критериите явно са доста ниски. Смятам, че за България биха могли да вършат работа 100 пункта и няколко мобилни. Преглеждаме немския и холандския модел. До края на годината започваме "претрявяването" им и ще започнат да отпадат.

И как ще решите проблема със старите автобуси? Ако ги спрете, няма да се

намери кой да вози в малките населени места.

Подчертавам пак - ще наложим възрастово ограничение за автобусите. Дали ще бъде директно, или чрез технически изисквания, ще решим.

Финансовият министър Симеон Дянков каза в едно интервю, че ви е приятел.

Всички в кабинета сме приятели.

Защо не го качите на един раздрънкан влак, да види на какво се возят 2 млн. българи всеки месец?

Не смятам, че Симеон трябва да бъде обвиняван за състоянието на БДЖ. Трябва да приемем, че това е нереформираната железница в последните повече от 20 години. Николай Василев навремето нелогично е купил нови влакове "Сименс". Безсмислено е да купите мерцедес и да го карате до село по един неасфалтиран път. Ние изграждаме новата жп инфраструктура, която да позволява скорости. И чак тогава ще купуваме нови влакове. Това е като интернета във влаковете сега. То вътре човек не може да отиде до тоалетната от мръсотия, старост, влаковете се разпадат, палят се през ден, ние вкарваме интернет в тях

Страшно е с това запалване на влакове.

Страшно е. Истината е, че липсват средства за поддръжка. Ще ви кажа моята гледна точка. Взели сме решение товарните превози да ги приватизираме. Дай боже да влезе стратегически инвеститор, финансово стабилен.

Пътническите ще ги продадете ли?

За тях засега не коментираме, може би няма да се стигне до приватизация, там ще се оптимизира дейността.

Оптимизация обикновено значи съкращаване.

Означава намаляване на разходи...

Влиза ли съкращаване на линии?

Да, ще съкращаваме неефективни линии, неефективен персонал, изваждаме нетипични дейности - охрана, хигиенизиране.

А светлина в тунела за пътника ще има ли? Може да е важна драмата на БДЖ, но по-важен е пътникът.

Да, ще има. Но за да стигнем до хубавите влакове, трябва да станат инфраструктурните проекти, в които инвестираме 1,2 млрд. лв. И уговорката с ЕК е от 2014 г. "БДЖ пътнически превози" ще могат да разчитат на минимум 300 млн. евро за нови влакове. Правим инфраструктурата така, че от сръбската до турската граница и до Бургас да се движат бързи влакове със 160 км в час.

Нещо елементарно да ви попитам. Може ли да се допусне в новите мотриси на "Сименс" пътниците да се пържат, защото климатиците на работят? Не е работа на министъра, но работа му е да "набие канчето", образно казано.

Ние го набиваме. Но мотрисите имат гаранционен период, в който те трябва да се поддържат от производителите. А на производителя не му плащаме и той не го поддържа. И влизаме в драмата, в която ние започваме на пипаме техниката, което нямаме право.

А Дянков ще го качите ли все пак на един стар влак?

Добре, можете да го напишете - ще настоявам Симеон Дянков да се качи на един стар влак. Но това няма да промени кой знае колко нещата.

Може да даде парите за железниците.

Той иска да ги даде, но да е сигурен, че има реформи. Представете ли си какъв отпор има в цялата система. Нещо, което 20 г. не е пипано, било е хранилка, включително на партии и политици. Това е война.

Дянков трябваше са отпусне едни пари от банката за развитие, да се погасят задължения. Значи ли, че не ви вярва, като не дава парите?

Според мен вече ни вярва, тъй като НКЖИ започна демонтиране на линии, имаме около 30 км за 3-4 месеца демонтирани. Те са от гара Пионер в София, Бургас - Поморие. На тяхно място ще има велоалеи.

Колко релси трябва да демонтира НКЖИ?

За 2012 г. са заложили 132 км. Това са нефункциониращи спрени линии. Държавата има нова география - няма ги тези заводи отпреди 30 г., в градове с 20-30 хил. не се намират и 2000 души. И ако искаме да имаме модерна железница, то е ясно, че цялата съществуваща мрежа не можем да я имаме. По-добре е да имаме 7-8 основни направления с 200 км в час.

А Централна гара София? 7-8 години се чуди властта какво да я прави?

Намерих европари за нея. До 2013 г. ще я направя. Има едни 130 млн. евро, които ще загубим от един проект за удълбочаване на река Дунав при Батин. Затова 2/3 от сумата ще са за метро от Цариградско шосе до летището, като метрополитенът поема ангажимент да направи и гара на летището. А след 2014 г. ще свържем с релси Подуяне и аеропорта и той ще стане интермодален. Слиза пътникът от самолета и може да вземе метро, автобус, влак.

А гарата?

Много е важна, мотивира ме, защото на хората им е отвратително да влизат в този район. Има готов много хубав проект, до ноември ще ни дадат парите и можем да обявим търговете. София има нужда от това нещо. 1/3 от тези 130 млн. евро ще са за гари. С Европейската комисия го изговорихме така - всички гари по новите ин-фраструктурни проекти да ги рехабилитираме и модернизирате. По тази линия те са в София, Пловдив, Стара Загора, Бургас.

Опитен пилот загина с малък самолет, а с него и млад човек. Какво се случва в ултралеката авиация, като че ли има проблем там?

Чакам доклада от работната група, нямам детайлна информация. Това, което зная от въздухоплавателната администрация, е, че няколко седмици преди инцидента е направена проверка, и то по сигнал, че от летището в Приморско летят над плажната ивица. Затова

има един

акт, издаден на летището и на трима оператори

Това е било като за първо нарушение. Ако са установени нарушения и преди това, сме щели да отнемаме лицензи. За шъртния инцидент нямам окончателни заключения.

Какво е бъдещето на пощите? Не ги извадихте от забранителния списък. Не ви дадох ли?

Не че не ни дадох. При мен какво се получи? Поех ресора и в сектор "Поши" нямах и един базов документ, по който да седна да работя. Там са се правили нещата година за година, за мен не е достатъчно. Почтите са в лошо положение. От миналата седмица разполагам с доклад, който е около 300 страници, той дава направления, дава яснота и ще изградим стратегия.

Какво пише в тези 300 страници? Какво да очакваме за пощите?

Те задължително ще трябва да минат през оптимизация - това са 3500 станции с 15 хил. човека. Паралелно клоновата мрежа трябва да се използва по-прагматично. Почтите са в центъра на градовете, удобни са. Какво пречи там да има банкови клонове, да се правят застраховки, услуги на общините, тото-пунктове, битови сметки на гражданите. В Холандия пък регистрацията на автомобила може да се направи в пощата.

Да не чакаш на опашка в КАТ?

Ще търсим такава възможност. Но всичко това върви с модернизация - обслужване на едно гише, електронизация. Изобщо да станат бизнес центрове. И ще се освобождаваме от неоперативни активи като почивните станции. А генерално търсим стратегически инвеститор.

Кандидати ли няма?

Не че няма. Кандидати според мен ще се явят. Но има риск, ако дойде някой да приватизира, няма гаранция, че няма да разпродаде активи и след това да прави каквото си иска с тези пари.

Както стана с БТК?

Точно така. Предпочитаме да водим преговори със стратегически инвеститор, който да придобие дял от пощите, но с увеличение на капитала - средствата, които ще вложи, да влязат в системата, а не да изтичат от нея.

Министърът на транспорта Ивайло Московски е роден в Плевен на 19 юли 1972 г. Завършил е Стопанската академия в Свищов и УНСС. От 1999 до 2003 г. е търговски директор на "Сата" ООД, шеф на борда на "Монтана" АД, търговски директор на "Балтекс комерс". От 2003 до юли 2009 г. е управител на официалното представителство в България на STOLL - Германия.

След пребиваването си на мениджърски длъжности от юли 2009 г. е зам.-министър на транспорта. От май 2011 г. сменя Александър Цветков на министерското кресло. Знае немски и английски.