
300 лв. заплата са равни на корупция

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Труд", 15.09.2011 г., с министъра разговаря Светослав Метанов

Г-н Московски, спорът между "България ер" и "Алма Тур" наля катран в края на успешния туристически сезон. Какво ще предприемете?

"България ер" продължава да извозва чуждестранните туристи, чиито полети бяха отменени. В момента локалните туроператорски компании, които са в пределите на Русия, балтийските държави и Финландия, заплащат още веднъж стойността на полетите и след това изискват възстановяване на средства от съответните гаранционни фондове. До края на сезона се очаква още между 3200-3500 туристи на "Алма Тур" да летят.

Това, което прави Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" (ГВА) към Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, е, че ще окаже необходимото съдействие и ще издаде всички необходими разрешителни на български или руски авиокомпани за осъществяване на полетите. Така се дава възможност и на други превозвачи да участват в разрешаването на проблема.

Ще има ли санкции?

Дали ще се стигне до отнемане на лицензи на някоя от компаниите, ще стане ясно, след като приключи проверката по казуса. Да изчакаме резултатите.

Вие само от три месеца сте министър, а вече ви се струпа тежка серия от транспортни инциденти -трагедия с жертви на магистрала "Тракия", горяха влакове, двама загинаха със самолет в Приморско. Какво куца в сектора?

За съжаление имаше жертви, и то не само при тези случаи. При спуснати бариери автомобили пресичат жп прелези и там има загинали. Това се случва по цял свят. Нашата задача като държава е да създадем правила, с които да ги минимизираме. Засилваме навсякъде контрола. Само седмица преди случая в Приморско (лек самолет се разби при приземяване, загинаха инструктор и турист, бел. ред.) ГВА е съставила акт на самото летище и на четири оператора с леки самолети. Процесът е двустранен. Ние като държава създаваме предпоставки за наказания и актове при установяване на системност при нарушенията, отнемаме лицензи, но от другата страна са хората, които ползват и самолетите, и автомобилите. Те също трябва да носят своята отговорност и да знаят къде е границата. Защото колкото и механизми да въведем, ако не се спазват правилата, ще се стига до трагични инциденти.

Ще се намеся в работата на междуправителствена комисия, която направихме с представители на бранша и "Автомобилна администрация" за промени в нормативната уредба. Трябва да има по-строги технически изисквания към автобусите. Мисля, че в кратък срок ще постигнем реален ефект. Новата електронна листовка също е част от мерките за повишаване на безопасността и намаляване на произшествията. Така ще се въведе здрав порядък при издаването на шофьорските книжки. Там имаше слабо звено. След Нова година отговорите на въпросите ще се попълват на таблет.

Значи хора, които не могат да четат, няма да могат да попълнят теста!

Точно така. Няма как да стане! Искам да подчертая, че при попълването на листовките няма да е нужна компютърна грамотност. Става дума за това човек да може да чете на

български език и когато се отвори прозорец със зададен въпрос, действието е натискане на верния или верните отговори на тъчскрийна. Нищо повече!

Таблетите, а и камерите, които се монтират в пунктовете за техническите прегледи, реално ще оскъпят тези услуги. Шофьорите няма да са очаровани.

Нещата трябва да се разделят на две. От една страна - говорим за икономии, които ще реализира "Автомобилна администрация". Въвеждането на системата за електронните листовки ще им спести около 350 000 лв. годишно. Таксата за явяване на изпит няма нищо общо с това. Тя не е променяна от 2006 г. -12,50 лв. с банковата такса. Тази такса ще се увеличи. Ще стане 16 или 20 лв., но не смятам, че това е някаква кой знае колко висока сума, която да предизвиква масови негативни реакции.

А поскъпването на годишните прегледи, които се плащат от всички?

Въвеждането на видеонаблюдение ще ги оскъпи минимално. Увеличението няма да е повече от 1,80-2 лв. на автомобил. Това е несъизмеримо малко за ефекта, който целим да постигнем, а той е да се прекрати с измамните проверки. Да не може да се минава само по документи. Ще има онлайн наблюдение и архивът ще пази 3 снимки в началото, в средата и в края на прегледа. Впоследствие ще доработим системата, така че да се пази запис от цялата проверка.

И какво, ако автомобилът е стоял на стенда? Прегледът пак може да е фиктивен.

Критериите за техническите пунктове също ще бъдат завишени. Сега имаме огромен брой такива - около 800 са лицензирани. Една Турция с 80-милионно население има 180 пункта за технически прегледи. Това доста ме шокира. На второ място, персонализираме отговорността. Председателите на комисиите ще слагат подпис и печат за това как са осъществили проверката. Контролът ще стане ежедневен. Идеята ни е този вид дейност да се подели като отговорност с бранша.

Това няма да стане веднага, но ще е процес. Обмисляме вариант лицензирането на техническите пунктове да става от браншовите организации на превозвачите. Ако ги извадим от държавната администрация, крупционните практики ще бъдат сведени до минимум.

И сега има много сериозни съмнения за корупционни практики по веригата технически пункт-превозвач-инспектори на ДАИ.

Правим каквото можем. Но служителите на ДАИ са със заплати от порядъка на 300-350-400 лв. Несериозно е да очаквате, че подобно възнаграждение ще е бариерата пред каквито и да са корупционни практики. За тези хора трябва да се погрижим и да оценим реално тежестта и отговорността на контрола, който те извършват. Внесли сме докладна в Министерството на финансите и предлагаме 20% от реално събраните глоби да се връщат обратно директно в системата. Това ще даде възможност за увеличение на заплатите или някакви бонуси, които да създадат баланс. Иначе пускате един човек да контролира камиони и автобуси и му давате 370 лева заплата - ще е лоялен в продължение на няколко месеца. Оттам нататък нещата приключват. Няма сила, която да направи обратното. Ти го сменяш, сменяш, сменяш - идва следващият и нещата пак са по стария начин. Дефектът е принципен. Не става дума за Пешо, Гошо, Тошо...

Премиерът Борисов е взел доста присърце проекта за летище Балчик. Защо е необходимо да се наливат толкова много пари в този проект?

Премиерът наистина подкрепя проектът да се случи. Ние имаме анализи, които показват, че то ще има много предимства. Първо, става въпрос за развитие на региона. Второ, ще бъде изведен един огромен трафик, който от летище Варна тръгва към Северното Черноморие. Градът се задъхва от него. На трето място, там справките показват нарастване с висок темп на туристическия поток в посока Албена, Балчик, Шабла, Златни пясъци. Минимумът за превръщането на летището от военно в гражданско е около 39 млн. лева. Средствата не могат да бъдат осигурени от бюджета и взехме решение да се откажем от дивидента, който летище София внася в бюджета. С тези пари ще започнем. След това

доизграждането ще продължи със заеми. Летище София има експерти и опит в изграждането на такива съоръжения.

Летище София и в момента изплаща 2 многомилionни заема. Натоварването им с допълнителни кредити няма ли да влоши финансовото състояние на най-голямата ни аерогара?

Летище София е финансово стабилно. Не мисля, че има някакъв проблем. Дори наличието на черноморски филиал може да е допълнителен плюс за бъдеща концесия.

Летище Балчик ще се превърне в конкурент на "фрапорт"...

И така можем да го наречем. Имаме право да развиваме инфраструктурата както намерим за добре.

Мисълта ми всъщност бе как работите с тях. Изпълняват ли си всички ангажименти по концесионния договор?

Има комисия, която в момента прави анализ на извършените инвестиции на летищата във Варна и Бургас. Тя не е приключила своята работа. Има забавяния на някои от инвестициите. Аргументът на концесионера е, че това е така заради липсата на подробен устройствен план, който е ангажимент на общината. Но комисията работи по този въпрос. Там, където не по тяхна вина има забавяне на инвестиции, ще се съобразим. Но ако се окаже, че определени инвестиции са могли да бъдат направени, ще наложим санкции.

Ивайло Московски е роден на 19 юли 1972 г. в Плевен.

Бакалавър е по финанси в УНСС, има магистърска степен по финансов мениджмънт от Стопанската академия в Свищов.

От 19 май 2011 г. е министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията.