
Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Или реформа, или БДЖ загива

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Монитор", 09.11.2011 г.

- Г-н Московски, „С терористи не преговаряме“ е правилото на правителствата по света. Вие и финансовият министър не преговаряте с железничарски синдикати. Извиват ръце или не разбират какъв е залогът?

- Ако разбираха, темата за национална безсрочна стачка изобщо нямаше да е на дневен ред. Щяхме заедно да търсим начини железницата да бъде спасена, а не унищожена. Свидетели сме на пълно неразбиране от страна на колегите, които са част от стачните структури. Възможностите пред БДЖ са две: дружеството да го има или да бъде обявено в несъстоятелност. Ако синдикатите искат да видят втория вариант и всички хора да си загубят работата, да стачкуват. През 2010 г. дружеството беше на почти 50 млн. лв. загуба, 2011 ще я завършим с 25-30 млн. лв. оперативна загуба, за 2012 г. тя трябва да бъде минимална или изведена на нула. Амбициозна, но все пак постижима цел. Това може да стане единствено чрез бързо краткосрочно съкращаване на разходи. Мерките за това са непопулярни и неминуемо водят до съкращаване на персонал и спиране на част от най-губещите влакове. Дългосрочната ни визия е ясна, но постигането минава през болезнени реформи. Осъществяването им обаче ще даде знак, че дружеството може да получи финансиране. Ако някой вярваше в това дружество, и сега някоя банка щеше да му даде кредит, но такава банка в света аз не знам. Единствено Световната банка е готова да финансира реформите, но тя го прави, като дава парите на държавата срещу държавни гаранции. Отговорната позиция на нашето правителство е, че не искаме следващите поколения да плащат дългове, които безотговорно сме поели. Правим задължителните крачки БДЖ да бъде оздравено и да може да връща заема си от Световната банка.

- Производителността на труда в БДЖ е най-ниската в цяла Европа. Как ще се вдигне?

- В жп инфраструктурата това ще стане чрез механизирани дейности, съкращаване на ръчния труд, въвеждане на по-високи норми за сигнализация, електронизиране на системите за управление. В БДЖ е нужна модернизация. В заема от Световната банка са разписани средства за тези дейности, за модернизация на подвижен състав. А от 2014 г. ще имаме 300 млн. за изцяло нов подвижен състав.

- Синдикатите алармираха, че в списъка за уволнение са служители по оперативното обслужване на влаковете и това ще доведе до по-големи рискове за пътниците?

- Тези, които го твърдят, да ми кажат каква е сигурността сега и как ще стане по-лоша от това, което е в момента? През лятото всеки ден се палеше влак. Ако тяхната идея за сигурност се измерва в човешки жертви, малко в повече ми идва това.

- Доколко реална е опасността да се простим с мотрисите „Сименс“?

- Напълно реална е. Само защото Дянков говори преди две седмици с Шойбле, германския министър на финансите, и помоли за отсрочка да се намери вариант какво да правим, мотрисите са още при нас. Дянков е предложил погасителен план, който да спазваме оттук насетне. Част от средствата ще дойдат от заема от Световната банка. В него е предвиден бюджет за реструктуриране на текущи задължения. Това означава, че ако подпишем с

банката през януари и вземем заема през февруари, част от този заем ще бъде веднага за мотрисите.

- В предишен разговор заявихте, че пълната капитализация на БДЖ е недостатъчна за покриване на всичките ѝ кредити. Ако стачката се случи и се отиде на фалит, какво следва?

- Изключително силно се съмнявам, че този амортизиран подвижен състав може да покрие дълговете, но няма какво друго да се направи. Но ако синдикатите решат да стачкуват и тотално спрат всичките приходи на железниците, дружеството се ликвидира.

- Казахте, че ако БДЖ фалира, може да се стигне до създаване на ново дружество. Къде виждате финансовия ресурс за създаването му, ако приемем, че кредиторите си вземат своето?

- Никой няма интерес от подобно действие, но ако се наложи, и това ще направим. Не мисля, че някой от кредиторите ще си вземе тези стари железни да си ги носи насам-натам. Пак ще започнат преговори с държавата, ние пак ще правим онова, което и сега – с всички сили ще разсрочваме натрупаните задължения.

- Кое наложи приватизацията на товарни превози?

- Нека е пределно ясно: не говорим за наше желание, това е императив. Ако вземем заем от Световната банка, той се отпуска на държавата. Ако го предостави на БДЖ, това се счита за държавна помощ и тогава трябва да бъдем санкционирани от Брюксел. За да се избегне държавната помощ, се минава през процедура по нотификация в Генерална дирекция „Конкурентоспособност“. За да бъдат нотифицирани тези пари, дружеството по някакъв начин осигурява поне 50% от това финансиране, т.е. 230 млн. лв., или му се отнеме поне 50% от пазарния му дял. Това са двете възможности. И понеже дружеството няма откъде да намери 230 млн. лв., затова трябва да продаде товарни превози.

- Македония дължи над 3 млн. евро на БДЖ. Кога ще си получим тези пари?

- От колегите разбрах, че се чака промяната на закон в Македония и тогава сумата ще е изплатена и това ще стане скоро.

- Защо според вас синдикатът не може сам да убеди членовете си да си плащат?

- Предполагам става дума за синдикален авторитет и представителност или по-скоро за липсата им пред служителите. На няколко пъти питам защо, ако те толкова милеят и са навътре в темите в железницата и разбират нещата, защо не стачкуваха, когато железницата беше напомпана с 800 млн. лв. дългове и всички са знаели, че няма да бъдат изплащани? А са виждали: пада „Кремиковци“, няма химически заводи, тежка металургия, торови заводи, те нямат какво да возят. И всички знаят, че няма откъде да им дойдат приходите, но те са спокойни с 800 млн. дългове. Нещо подобри ли се с тези 800 милиона? Подобри се услугата? По-чисти ли са влаковете? Или може би по-безопасни и по-бързи? Напротив, станали са по-стари, по-строшени, през лятото се палят всеки ден, през зимата ще замръзват всеки ден. След 800 милиона разрухата е видна за всички. За какво ще стачкуват? Да запазят тези достижения ли, и то когато се опитваме да започнем да изплащаме на тези задължения? Сигурно са мислели, че докато свят светува, някой ще налива пари в железницата. Е, нека аз съм този, който ще спре този порочен кръговрат.

- Ще бъдат закрити 150 влака?

- Да, финансовият ефект от това е 25 млн. лв. годишно.

- Пътниците отново ще се насочат към автобусния превоз.

- Едва ли ще съжаляват за това. Кой се качва с удоволствие на влак в нашата държава? Ако трябва 20, 30 влака да останат, но да бъдат бързи, чисти, да е налице услугата. Какъв е смисълът от 600 влака, като всички ги мразят, плюят, роптаят още щом се качат в тях? Не може да продължава това нещо!

- Цените обаче пак ще се качат.

- Ще се вдигнат с между 9 и 12%, диференциран подход се предлага, но въпреки

увеличението, ще останат най-евтиният транспорт, когато човек се вози във втора класа.

- Притеснението на синдикатите е, че след първите 2 хил. човека ще последва друга вълна съкращения?

- Аз не съм обещавал светло бъдеще. Зает съм със спасяването на компанията.

Синдикатите спокойно могат да я унищожат със заявената от тях стачка. На мен ми е най-трудно, че правя тези реформи. Първо, защото са непопулярни, второ, защото самият аз се качвах на дрезина в Трявна в снега и видях как хората работят в нечовешки условия с механизация от 63-та година! Къде са били синдикатите през тези години, не знаеха ли за тези неща, защо не стачкуваха заради нечовешките условия, при които работят железничарите! С единия си крак в продължение на час бях запънал една ръчка, за да не се мести, та да може машината да върви. Синдикатите интересува ли ги къде им работят хората?

- БДЖ е архаична като структура и присъствие на пазара, обслужването е мъка за пътниците. Докога?

- Опитите да се представят някои дребни екстри за напредък на железницата беше ненужно. Да пуснеш интернет, но тоалетните да са най-страшното място във влака, са несъвместими неща и нямат нищо общо с прогреса. Гордост са интернет антени, ама влакът се пали всеки ден. Можеш да си онлайн, докато се возиш, но за да си купиш билет онлайн, всъщност трябва да отидеш до гишетото.

Визитка:

Роден е на 19 юли 1972 г. в Плевен

Завършил е Стопанската академия в Свищов и УНСС

От 1999 до 2003 г. е търговски директор на частна фирма

От юли 2009 г. е зам.-министър на транспорта

От май 2011 г. сменя Александър Цветков на министерското кресло