

---

## **Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Железниците се дотират от всеки с 55 лв. годишно**

---

### **Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "24 часа", 13.12.2011 г.**

Разговаряхме с Дянков за създаването на нов превозвач

- Роден на 19 юли 1972 г. в Плевен
  - 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"
  - След пребиваването си на мениджърски длъжности в български фирми от 2003 до юли 2009 г. е управител на официалното представителство в България на STOLL - Германия
  - От юли 2009 г. е зам.-министър на транспорта
  - През май 2011 г. смени Александър Цветков на министерското кресло
  - **Господин Московски, написахме заявление до вас с въпроси в кои банки са парите на държавните компании, чийто принципал сте. Прехвърли ли сте на тях отговорите.**
    - Изпратил съм писмото до ръководителите на дружествата да ви отговорят. Не съм аз човекът, който ще укрие информация. Но ви уверявам - 60 млн. лв. на БДЖ не съществуват в Корпоративна банка. Там има блокирани 2 млн. лв., които са запорирани от "Трансимпекс"
    - **Вие получавате ли справки къде компанията държат парите си?**
  - Не. Но се следва принцип, при който от три или повече оферти се избира тази с най-добрите показатели. Нормалната логика, която трябва да се следва, е банки, които кредитират едно дружество, в тях да са му сметките. Както е при хората - теглиш кредит за жилище и банката ти казва, че трябва да си отвориш сметка при нея.
  - **Тогава БДЖ откъде ще вземе 15 млн. лв. за вноската за мотрисите "Сименс" до края на годината?**
    - БДЖ няма тези пари. Запознал съм вицепремиера Симеон Дянков и премиера с темата. Има нотификация на 140 млн. лв. (с тях държавата може да кредитира БДЖ, докато дойде заемът от Световната банка - 6. р.). Можем да се възползваме частично от нея и държавата да даде тези пари.
  - **Няма ги и по сметките в Общинска банка?**
    - Там преди повече от два месеца търсих едни 10 млн. лв., пак се оказа, че няма такива пари.
- Периодично се пуска, че някъде има някакви големи пари на БДЖ, но аз не знам в коя банка. (След това министърът звъни и след 20 минути му докладват.) Най-големият паричен обем, който се върти през БДЖ, е държавната субсидия. Тя е в нормална сметка в Пощенска банка. Събират се няколко дни, в които по сметките на БДЖ изглежда, че има много пари, но те моментално заминават за заплати и се приключва.
- **Стачката в железницата като че омръзва на хората.**
    - За мен това, което правят синдикатите, е безобразие. Върнахме се на колективния трудов договор от 2009 г., там по 44 точки имаме различия. По 20 се споразумяха, но на следващия ден синдикатите отиват и казват - не приемаме нищо от това. Продължавам да

твърдя, че не е работа на синдикатите да влияят на управлението на дружеството. Сега за всяка една структурна реформа трябва да ги питаме, да ги чакаме да се съгласят.

**- Само че за хората е важно да пътуват бързо и безопасно с влак.**

- От Световната банка са извадили справка, изчислено е, че железницата се до-тира от всеки гражданин с 55 лв. годишно. Ами на хората вече им писна, нито получават услугата, нито имат гаранция, нито сигурност.

БДЖ, както ги бутат синдикатите, няма да получат пари Казаха го и колегите от Брюксел - на тази компания няма да дадем пари, ако не я оздравите и я направите стабилна. В цяла Европа тя е жп компанията в най- лошо положение, с най-ниска производителност на труда. Но синдикатите искат да си я държат такава.

**- Какво значи да си я държат такава?**

- Ами стачката може да продължи до момента, в който държавата дава субсидията. Ако държавата реши да си прави нова компания, ще я дава на другата.

**- Създаването на новата компания показва ли се на хоризонта?**

- Питаха ме защо съм ходил при финансовия министър, когато трябваше да каня синдикатите. Разговаряхме с Дянков точно по тази тема - за създаване на нов оператор. Ако не платим на германците, те ще запорират мотрисите. Не че ще ги приберат веднага, през януари има среща на Ангела Меркел с премиера, ще мислят какво да се прави. Но ще се обадят и облигационерите, там има заложили други влакове. Може и те да спрат и няма да има какво да се движи. Щом синдикатите искат да е така, така да е.

**- Другата алтернатива каква е?**

- Спира стачката, прилагаме си мерките, които са разписани и които водят до конкретни резултати. Догодина се опитваме компанията поне да не е на оперативна загуба или тя да е много малка.

**- Вече са съкратени влакове, хора, цените на билетите се увеличиха, тръгна процедурата за приватизация на товарните превози. Всъщност единственият конфликтен момент е колективният трудов договор, защо?**

- Не сме против колективният договор да съществува, но с параметри, които са взаимноизгодни.

Не мога за всяко едно нещо да искам разрешение от синдикатите

Ако не управляваме както трябва, ще бъдем сменени. Каква отговорност носят синдикатите, пред кого я носят?

**- Пред своите хора, които биват съкращавани, изпращани при безработните.**

- Не искам да съкратя нито един човек, но с тази мярка ще икономисаме 25 млн. лв. Да кажат синдикатите откъде да взема тези пари и няма да съкратя нито един човек.

**- В НКЖИ влезе полиция, правиха се обиски, какво се случва?**

- Прави се проверка, има сигнал за фирма, която е работела по ремонтни дейности и е ощетила държавата.

**- Но е иззета документация и за конкурса за жп линията Димитровград-Харманли. Защо и по този европроект?**

- И мен ме учудва. Аз съм се разпоредил да бъде осигурен пълен достъп до всякакви документи, необходими за тази проверка. Ако се окаже, че има лица в дружеството, които са замесени в нередности, ще проявя нулева толерантност.

**- Какви са добрите новини в министерството на транспорта преди Коледа?**

- Хубавото в сектор "Транспорт" е, че оперативната програма върви с добри темпове, проектите се изпълняват. Осигуряват се средства за метрото до летището, ресурс за ремонт на Централна гара. Догодина ще е силна за концесионирането. Оперативната програма "Транспорт" върви, смятам, че ще бъде с много голямо усвояване на средства.

Болезнена тема за мен са пощите 2014 г. е крайният срок за либерализиране на този пазар. Предните правителство и парламент са взели решение това да се направи през 2010 г. Вкарали са частни оператори на пазара, без да са реформирани държавните пощи. За мен това е направено умишлено. Резултатът е, че пощите тази година ще излязат на 10-12 млн. загуба.

**- И какво следва?**

- Ще започнем да ги стабилизираме. Те трябва да станат конкурентоспособни, да отговорят на натиска на частните оператори. Това означава да намалят разходите, задължително ще се мине и през съкращения.

**- А какво ще направите за нелоялната конкуренция? Сам казахте, че цената на "Български пощи" е публична и е на сайта на Комисията за регулиране на съобщенията, така те нямат шанс да спечелят търг.**

- Почти на финала е промяна в наредба, тя ще им позволи да договарят и под официалните цени, които им е обявила комисията. Цената им ще бъде разхо-доориентирана.

**- Нали трябва да получават субсидия, защото са задължени да носят писмото до най-затънтено място.**

- Сега се разработва методология, която да докаже нетните разходи и с която да искат нотификация за държавна помощ. За да бъде пощата конкурентна, трябва да има аргументи да защити искането за държавна помощ, а на останалия пазар трябва да се играе коректно.