
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.