

---

## Транспортният министър Ивайло Московски: Всички загубихме от стачката

---

**Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Телеграф", 16.12.2011 г.**

**- Г-н Московски, днес (б.р. вчера) има само 9 стачкуващи в БДЖ? Можем ли да обявим края на стачката вече?**

- Ще почна от малко по-рано. Ние се отнесохме с разбиране към тяхното демократично право на стачка. Искяхме нещата да бъдат сложени на чисто прагматична плоскост и да говорим само за железници. Не да се политизират нещата. В началото видях такива симптоми, но в крайна сметка успяхме да подпишем споразумение с "Товарни превози". Силно се надявам днес (б.р. вчера) или утре (б.р. днес) да се постигне споразумение и в "Пътнически превози", за да се свършва с тази несигурност и хората да знаят, че могат да пътуват с влак по празниците. Тогава ще можем официално да кажем, че стачката е свършила.

**- И все пак, чувствате ли се победител?**

- Не се чувствам победител. Тук няма победители и победени. Имало е изразяване на различни позиции. Едните се изразиха чрез стачка, а ние чрез предложенията, които сме дали за споразумение. Всъщност всички сме губещи, включително и държавата, и цялото общество губи от състоянието на компанията. Считаю, че накрая надделя и малко реформаторски дух от страна на синдикатите да се вслушат в разума на предложенията ни.

**- Какво е отражението на стачката?**

- Стачката нанесе и финансови щети, както и косвени, защото съм сигурен, че голяма част от хората, които са се отдръпнали от железницата заради стачката, няма да се върнат обратно. Стачката не забави реформата, но допълнително влоши условията, в които се провежда. Ние нямаме друга алтернатива. Тези реформи трябва да се направят. Догодина компанията да бъде стабилизирана. Реформата е ясна - оптимизация на персонала на БДЖ чрез съкращения, оптимизация на режима на движение чрез съкращаване на влакове, повишаване на цените на билетите, но дотолкова, че влакът да остане най-евтин начин на превоз и приватизация на "Товарни превози".

**- Кой бе основният препъникамък при преговорите със синдикатите?**

- Това беше бонусната схема, която тепърва ръководството на БДЖ и синдикатите ще избистрят. Тя ще бъде пусната тестово през май и от юни ще влезе в сила. Най-общо тя означава, че допълнителните средства, които в БДЖ и НКЖИ получават над Кодекса на труда, вече ще бъдат разпределяни по справедлив начин. Тези хора, които работят повече, ще получат по-големи бонуси, а други няма да получат. Досега всички средства над КТ, отиваха по равно на всички, което обезсмисля цялата идея на допълнителните стимули. Имахме и други трудности в осигуряването на свободен финансов ресурс за тези бонуси. Ето например се споразумяхме да намалим отпуска, който се полага при смъртен случай в семейството, на 3 дни, колкото е в КТ. Досега той за железничарите бе 5 дни. Няма логика те да скърбят повече от другите хора.

**- Има съдебно дело срещу стачкуващите. Имат ли причина да се страхуват?**

- Не. Ние няма да се занимаваме със съдебни дела. Това е напразно хабене на енергия. Темата е забравена и искаме да се концентрираме върху реформите.

**- Германците настояват за плащане на 15 млн.евро, просрочени от дълга за**

## **немските мотриси "Сименс" до края на годината. Намерихте ли ги вече?**

- Нямам още решение на този проблем. БДЖ със сигурност ги няма тези пари. Надявам се г-н Симеон Дянков да намери възможност да предостави тези средства от бюджета. Говорил съм с него, каза, че ще търси начини. Скоро той ще пътува до Берлин и предполагам това ще бъде част от разговорите, които ще води. Ако това не се случи тогава, през януари и премиерът Бойко Борисов има посещение в Германия. Силно се надявам, че ще намерим парите и няма да се стигне до запор на влаковете или тяхното връщане.

## **- Какво иска да види Европейската комисия, за да направи БДЖ бенефициент на евросредства за нови влакове?**

- Искат да знаят, че компанията ще спре потъването и няма да трупа загуби. Искат да видят добре организирана стабилна компания. Като финансово изражение може да е на загуба, но тя да е съвсем малка и обяснима със социалната ѝ функция. Те ще ни дадат безвъзмездно средства и не искат да ги сложат в компания, която всеки миг може да фалира.

## **- С тези 2000 души съкратени персоналят на БДЖ става 11 000 души. С това свършва ли "оптимизацията"?**

- Трябва да бъдем честни. Тези 2000 души са само първа крачка. През 2012 г. предполагам ще има още 500 души съкратени.

## **- Колко трябва да са в крайна сметка?**

- Не мога да дам точно число, но ще дам за пример сравнителните анализи. Унгарските железници превозват два пъти повече товари с три пъти по-малко персонал.

## **- Бившият министър на транспорта Петър Мутафчиев ви обвини, че продавате "Товарни превози" при положение, че е в забранителния списък, както и че вече знаете купувача им?**

- Не са в забранителния списък, а дори и да са, ще бъде взето решение да бъдат извадени оттам. За купувача - няма как да го знам и никой не го знае. Ние имаме нужда от сериозен инвеститор. Да, сложили сме високи критерии за купувача. Причината е, че от това предприятие може да се извадят печалби само в дългосрочен план. В краткосрочен това не е възможно. Ето защо инвеститорът трябва да има дългосрочна визия и рано или късно предприятието да почне да генерира сериозни инфраструктурни такси към НКЖИ. Защото сега БДЖ не плаща на НКЖИ. А към Мутафчиев имам препоръката да спре да се изказва толкова агресивно, защото нямаше да е необходимо ние да съкращаваме хора сега, ако той не бе назначил над 5000 души в БДЖ и НКЖИ в периода 2005-2008 г. Нека ми отговори защо ги е назначил и ще му отговоря на въпросите? Имало е повече товари ли или повече пътници? На базата на какво е назначил толкова допълнителен персонал?

## **- Как виждате железницата през юли 2013 г., когато свършва мандатът ви?**

- Виждам я като средностатистическа железница за Европа. Ако тези 50 мотриси "Сименс" са стрували 316 млн. лв, то ние ще разполагаме с около 600 млн. лв. безвъзмездно от ЕС. Това означава над 100 нови влака - хубави, чисти, с интернет. Ще се движат по направленията, където има смисъл. Този раздут обем няма как да си го позволим. Със сигурност ще покрием всички европейските коридори. През 2014 г. ще са готови скоростните отсечки Пловдив-Свиленград-турска граница, Пловдив-Бургас, Септември-Пловдив и ще сме готови да започнем трасето София-Септември. Трасета, които ще позволяват средна скорост от 160 км/ч. За Северна България тепърва ще се мисли къде ще се инвестира в скоростни отсечки.

## **- Идват ли вече пари от Европейската комисия по проектите, които досега плащаме от бюджета?**

- Да. Към момента ефективно възстановените средства от Европейската комисия са 23%, докато договорените проекти са за 87% от бюджета на програмата. Стараем се да ускорим

процедурите и да скъсим периода между плащането от държавния бюджет и възстановяването от ЕК. Има проекти, по които сертификатът минава през 50-60 подписа, преди да бъде изплатен от Брюксел, което е абсурдно.

**- В какво състояние е проектът Дунав мост 2?**

- След известно забавяне заради финансови спорове проектът вече е в темпо. Юридически се уточняват нещата само по исканите от изпълнителя пари заради промяната на конструкцията на моста. След дълги преговори успяхме да намалим техния иск от 39 млн. евро на 25,6 млн. евро. На тази сума се пресрещнахме след много спорове и битки. Тези средства не това рят бюджета, а са от резерва на самия проект. Към момента крайната дата на проекта с последните актуализации е 29 ноември 2012 г.

**- Политическо решение ли бе уволнението на шефа на Агенцията за поддържане и проучване на река Дунав Георги Георгиев?**

- Не. Тази агенция бе бенефициент на бюджет от 138 млн. евро по Оперативна програма "Транспорт". Тези пари ние сега бяхме принудени да прехвърлим към софийското метро и НКЖИ. Признавам, че го направих с неудоволствие, защото виждате какви проблеми има с корабоплаването по Дунав при ниските води. Проектът, който агенцията трябваше да изпълни, е именно удълбоча-ване на реката, драги-ране и подобряване на корабоплаването. Вината на Георгиев не е в това, че проектът стана рисков и се прехвърли в следващия програмен период 2014-2020 г. -проблемът за това дойде от румънците. Вината му е, че след като стана ясно, че проектът няма да се случи за близо година и повече, в агенцията не предложиха допълнителни или алтернативни проекти, така че да си запазят този бюджет и с него да си извършат други дейности. А такива не може да няма. Просто те не ги намериха.

\*\*\* Мутафчиев да каже защо е наел 5000 души в БДЖ през 2005-2008 г

\*\*\* Това е той

*Магистър по финансов мениджмънт*

*Бивш председател на Борда на директорите на "Монтана" АД.*

*Бивш управител на представителството на германския текстилен гигант STOLL за България.*

*От юли 2009 г. до май 2011 г. заместник-министър*