
Спасихме 140 млн. евро от забавени проекти

С европейско финансиране ще направим новата транспортна схема на страната
Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Монитор", 12.07.2012 г., с
министъра разговаря Лияна Панделиева

- Г-н Московски, ден след като стана ясно, че служители на БДЖ са опитали да откраднат 700 л. гориво, отново чуваме заплаха за стачка. Как ще отговорите на тези призови ?

- Странно е как синдикатите не се интересуват изобщо от цялостното състояние на железницата, не реагират в случаите на посегателства от служители, не подават сигнали за нередности и май не са чували никога, че в БДЖ се краде. Но иначе неспирно дават съвети как да оправим компанията, но да не пипаме нито един човек. Синдикалисти дори може да ме съдят, че съм посочил факта, че техни членове са крадци на гориво. Неприятно ми е синдикатите винаги да реагират толкова емоционално, когато става дума за реални действия и оптимизация на дружествата, а щом се стигне до констатации на нарушения, са винаги пасивни. Нека хората преценят какво може да значи това.

- До няколко седмици трябва да стартира онлайн продажбата на билети за БДЖ. Докъде стигна изготвянето на националната транспортна схема?

- Постигнахме съгласие с Европейската комисия БДЖ пътнически превози също да бъде бенефициент по ОП "Транспорт". Затова ще предложим цялостен бюджет за изготвяне на пълна стратегия за актуална национална транспортна схема. Важно е хората да очакват, че за тях истинското подобрение при пътуването с влак ще дойде, когато започнем усвояването на 600 млн. лв. за подвижен състав. Където трябва, жп транспортът ще се обвърже с местния автобусен превоз, в столицата ще бъдат обвързани връзките между влак, метро и летище. Работим за това жп транспортът да получи своето развитие. Сумата от 600 млн. лв. няма да бъде изсипана накуп, вагонният и локомотивният парк ще бъдат обновявани и модернизирани постоянно. Всичко това влиза в новата транспортна стратегия.

- Подготвя ли се документацията за новия подвижен състав и кога да очакваме първите модерни вагони?

- Документацията ще бъде подготвена от консултанта, който ще ползва средствата от техническата помощ. В момента е съставена работна група, за да стартира процедура за избор на консултант. Предстои обаче да съгласувам с министър Дянков своята идея да проведем тръжна процедура за определен брой подвижен състав още преди 2014 г. и така до една година у нас да дойдат нови влакове. Ако вземем като пример метрото, за доставката на 22 нови моториси са нужни 2 години. Така е и с влаковете. Не чакаме настъпването на някаква ключова дата, а работим за това с възможно най-голяма скорост промените да се случат.

- В Западна Европа се пътува в комфортни влакове, но цената за час е около 70 евро за втора класа. Ще се повишат ли цените за превоз и у нас?

- При всички положения за новите скоростни услуги, които ще се предлагат и допълнителни екстри, е нормално цената да се повиши, но тя ще бъде ориентирана така, че да е поносима за гражданите. Ние ще продължим да бъдем най-изгодни в ценово отношение в Европа. Засега цените, които цитирате, са немислими за нашия пазар.

- Оттук насетне само на новите спални вагони ли ще разчитаме или предстои и

ремонт и на старите?

- След като за първи път от 30 години у нас по релсите ще тръгнат чисто нови вагони, мога да предположа, че хората ще искат да се возят на тях, а не на 40-годишните. Колкото и внимателно да са ремонтирани и модернизирани. На първо време ще видим какво е пазарното търсене, но след като и мои познати ме разпитват кога да се качат на новите спални вагони, хората ги очакват с нетърпение и с любопитство. Пазарът ще покаже дали трябва да закупуваме още от тези вагони. Но съм сигурен, че всеки пътник ще е доволен от возенето в тях.

- От БДЖ поискаха от железопътната инфраструктура да плаща приблизително 5 хил. лв. за карта за всеки от техните 12 хил. служители или 60 млн. лв. Какво ще решите за това искане на БДЖ?

- Темата за картите създаде напрежение сред служителите на железницата. Но истината е, че няма безплатно возене. Редно е да се стъпи на пазарна основа. Поел съм ангажимент обаче до края на годината картите да останат, за да няма социално напрежение. Но обемът от картите, които БДЖ пуска на преференциални или нулеви цени, се отнася до 350 хиляди пътници! Това нанася сериозни финансови щети на компанията. Да погледнем и от друг ъгъл: железопътната инфраструктура фактурира към БДЖ своите услуги на пазарен принцип. Логично е и превозвачът да си фактурира услугите към инфраструктурата пазарно. Не мога сам да преценя дали поисканата от БДЖ сума за карти е справедлива. Но при всички положения не може да бъде и тази, която е била до момента. Говорим за финансови взаимоотношения между двете компании, които сами трябва да стигнат до решение.

- От БДЖ обясниха, че с тези нови цени не искат пари от инфраструктурата, а да намалят до нула дълговете си към тях.

- Екипи работят над всички варианти, свързани с финансовите задължения на двете дружества. Важното е, че няма да допуснем напрежение сред служителите. Създаваме всички предпоставки в този бранш да се работи нормално. След няколко месеца ще отворим дискусиата колко карти и за какви цели да бъдат предоставяни. Едно дружество в толкова тежко финансово състояние предлага изключителен разкош: безплатно се возят бивши служители на железницата и техните семейства, настоящите служители и техните семейства, плюс държавни институции. И в авиацията служителите имат право на безплатен билет веднъж в годината. А семействата им пак еднократно ползват отстъпка. Но само толкова.

Тези, които тепърва ще ползват карти, да ги получават за отсечките, по които пътуват по работа. Ако някой се вози оперативно между София и Бургас, за какво му е карта от Русе до Дуранкулак?

Между двете дружества трябва да се установи пазарно равновесие: нито едното да помпа повече, отколкото струва услугата, нито другото.

- Активите на БДЖ "Товарни превози" отначало бяха оценени на около 350 млн. лв., сега вече се говори за 250 млн. лв. Трябва ли дружеството да се продава на всяка цена?

- Активите на БДЖ са изключително амортизирани, не зная дали въобще някой би платил 350 млн. лв. За мен всяка сделка над 200 млн. ще е успешна. Необходимо е компанията да бъде продадена, да влезе закуп голяма сума, за да можем да се разплащаме с кредиторите. Сделка на много ниска цена обаче не бих приел.

- За колко обекта още трябва да намерят концесионери и ако липсва интерес, какво ще направите?

- Летище "Русе" с решение на МС вече не е на масата за приватизация. То е от регионално значение и може да бъде дадено на общината, която да го стопанисва. Може например да го даде за публично-частно партньорство с малката авиация. За концесия са още летищата в Горна Оряховица, Пловдив, Балчик и София. От пристанищата стопани чакат

Бургас-запад, Варна, портовете Русе-запад и Русе-изток и Видин-юг. Отворени сме към бизнеспредложения за разработката на тези обекти.

- Какво стана с идеята летище София да върви в пакет с летище Балчик?

- Предконцесионният анализ ще покаже дали да вървят в пакет или да бъдат разделени. В момента този анализ се работи. Все още не съм получил решението на парижкия арбитраж за санкцията към летище София. Получил съм уведомително писмо, че такова решение е факт, но 38 млн. долара е тотално обезкървяване на летище София, така че нямаме друг ход, освен да търсим частен инвеститор. Анализът ще покаже дали да развиваме двете летища заедно или поотделно.

- Гордостта на ОП "Транспорт" е столичното метро. Кое обаче се оказва най-слабото звено от програмата и съществува ли риск да загубим европейски средства?

- За момента мисля, че вървим с добри темпове и рискът да се загубят средства е минимален. Хубавото е, че намерихме механизъм за достатъчна гъвкавост и да пренасочим средства от рисковите проекти. Такъв беше проектът "Батин-Белене" за подобряване на навигацията по Дунав. Парите от него ги прехвърлихме за ремонта на големи жп гари и столичното метро. Ако не бяхме действали достатъчно експедитивно с министър Дончев, можехме да загубим безвъзвратно 140 млн. евро.

- Докъде стигна изграждането на електронното правителство?

- Първият проект за 18 млн. лв. за интеграция на регистрите е в процес на изпълнение. В началото на следващата година ще е готов. По автоматичен път публичните регистри ще обменят информация помежду си. По втория проект до края на юли ще бъдат избрани изпълнители. Той е на стойност 15 млн. лв. и е за електронна идентификация. До месец също стартираме широколентовия достъп в селските райони.