
Ивайло Московски, министър на транспорта информационните технологии и съобщенията: Скорчат ли още горивата, ще се наложи да се пипа акциз

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "24 часа", 16.08.2012 г., с министъра разговаря Марияна Бойкова

След 4 г. са възможни влакове с 200 км в час от София до Бургас и до гръцката и турската граница

CV

Роден е на 19 юли 1972 г.

Завършил е финансов мениджмънт в Стопанската академия в Свищов и УНСС, специалност публични финанси

От 1999 до 2002 г. е търговски директор на "Сата", шеф на борда на директорите на "Монтана" и член на надзора на "Аналитик"

От 2002 до 2003 г. е търговски директор на "Балтекс комерс"

До 2009 г. е управител на представителството за България на фирма STOLL - Германия

От юли 2009 г. до май 2011 г. е зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Владее немски и английски

- Г-н Московски, при тези цени на горива, на едно семейство вече му трябват 200 лева, за да отиде до морето и да се върне, да не говорим за индустрията, която ползва транспорт и всичко това ще вдигне цените. Какви пазарни мерки може да предприеме правителството при 2,70 лв. за дизел?

- Няма коментар, различен от този, че горивата ще доведат до абсолютно повишаване на всички цени. Държавата няма толкова преки механизми, които може да включи. С колегата Добрев (министър на икономиката - б. ред.) сме провеждали срещи с ръководството на "Лукойл" и знаем, че ако действително нещо сериозно може да се предприеме, то е да се пипат акцизите, което ние не можем да направим. Трябва дерогация от Брюксел. Опасявам, че ако ситуацията в Иран ескалира, процесът ще стане неуправляем.

Горивата ще достигнат цени, които са непосилни за гражданите.

- Превозвачите вече потърсиха ли ви за постоянния ръст на цените?

- Дори да имам желание да помогна, ако нещата наистина станат неконтролируеми, това означава, че ще се пипа акциз. Така че по-скоро ще трябва да потърсят министъра на финансите

Бих могъл да инициирам такива разговори. Всекидневно получаваме с министъра на икономиката Добрев справка за цените на бензин и дизел в цяла Европа и смея да твърдя, че ние сме на последно място. Това обаче не може да успокои хората, те си правят равностметка на база на своите доходи, които пък са най-ниските в Европа.

- БДЖ премина през една много сериозна криза и отчаяние. Беше блокирана субсидията ѝ. Как стана, че бе пуснато кранчето с държавните пари към железницата?

- Трябва да са ясни няколко неща в този казус. Самата субсидия е регулирана чрез Закона за държавния бюджет. Пътническите превози няма как да функционират без нея.

- Премиерът ли се намеси, за да се отпушат средствата?

- И той, разбира се. Бях длъжен да го запозная със ситуацията. В интерес на истината категорично министър Дянков не е искал да фалира компанията, спирайки субсидията. Той също е поставен в некомфортна ситуация.

- Някой му бърка в бюджета и му взема едни милиони.

- Да, точно така. Затова стигнахме до решението с недвижими имоти да се покрие това обезпечение. Но искам друго да кажа и то е по-генерално. БДЖ е в ситуацията, в която трябва да си реструктурират дълга. Като министър не искам да направя нищо повече от това, което самият министър Дянков направи с държавния дълг, като го рефинансира с облигациите.

- Имаште идея да направите това със заема от Световната банка.

- Да. За да вземе БДЖ заем, имашме уговорка да докажем, че железницата има ресурс да направи порезки реформи, и ги направихме. Съкратихме хора, имаше 24-дневна стачка. Разредихме графика за движение, спряхме влакове, освобождаваме се от неоперативни активи. И твърдя, че сме на етап да си реструктурираме дълга, за да я има железницата.

Затова казах, че не съм вълшебник

Ако някой мисли, че има човек на този свят с вътрешния ресурс на БДЖ да покрие 700 млн. лв. дългове, това е абсурдно. Затова са водени разговори със Световната банка.

- Нямате съгласието обаче.

- Мисля, че ще постигнем споразумение с Министерството на финансите. Този нов заем от Световната банка и за тях е допълнителен ангажимент, свързан с държавен дефицит. Последният ни разговор е да премине успешно приватизацията на товарните превози и тогава да уточним сумата. За съжаление приватизацията на първи опит не се случи.

- Поставихте твърде високи критерии за инвеститорите, защо?

- Може да се отправи този упрек към мен, защото настоях да ги заложим и отблъснахме голяма част от желаещите. Ако бях направил другото, цялата опозиция щеше да скочи, че искаме да я подарим.

Сега мисля, че до края на годината ще има успешна сделка. На база на цената от нея ще изчислим какви средства ще са ни нужни от Световната банка.

- Имаште намерение да побързате с процедурите за онези 300 млн. евро от ЕК за нови влакове?

- Септември ще пуснем процедура по техническа помощ, за да изготвим всичко за купуване на нов подвижен състав. Но няма да е еднократен акт. Ще има стратегия за обновяване на влаковете, за да не спрем с тези 300 млн. евро.

- Къде е пиронът в нея?

- Сега знаем, че ЕК ще ни подкрепи с 300 млн. евро за нови влакове. Но не виждам причина в момент, в който държавата има възможност, да не го прави и тя. Твърдя, че тя трябва да поеме този ангажимент, защото в Европа бъдещето е на екологичния и евтиния транспорт - водния и железопътния.

- За скоростни релси не питам, проектите са ясни.

- В България сме сметнали, че 160-200 км в час за пътнически и 140-160 км за товарни превози са оптимални.

- Къде ще се движат влакове с 200 км в час?

- Теоретично ще може. Преценка на оператора е дали ще пуска такива влакове. 200 км в час могат да се постигнат само с определени вагони. Ако се купят, могат да се направят композиции, които да возят с 200 км/ч. Операторът ще прецени - ако има клиенти за тази услуга, да го направи. След 3-4 г., като пуснем линията София-Пловдив и стане Пловдив-Бургас, може да тръгне един такъв влак без да спира...

- И какво - от София до Бургас да се стига да два часа и половина ли?

- Нищо не пречи един или два влака да бъдат пуснати като експреси, те могат да стигнат

до 200 км.

- Кога ще има такива възможности?

- През 2014 г. ще приключи жп линията Пловдив-Бургас, Пловдив-Свиленград, Септември-Пловдив. Ще остане за след 2014 г. да се строи София-Елин Пелин и Елин Пелин-Септември. Там има тежък планински участък, той се изчислява на 800 млн. евро като индикативна стойност. И ако бюджетът позволява, ще довършим жп линията София-Драгоман. Така от сръбската граница до турската и гръцката, както и до Бургас ще имаме скоростна жп инфраструктура.

- Бяхме на летище София и нас като журналисти ни провериха детайлно. До кога ще е този код оранжев за сигурност след атентата в Бургас?

- Това, което се разбрахме с МВР и Гранична полиция, е да разширим обхвата на видеонаблюдение. Ако сметнем за необходимо, ще определим допълнителни входове, изходи. Не само по летищата, но и по автогарите. Възложил съм на " Автомобилна администрация" да бъде забранено да се изпращат по автобусите пратки.

- Честно казано, това ми се вижда в повече. Като бях кореспондент и при липсата на интернет тогава изпращах снимки по автобусите, за да излязат същия ден. Не ставаме ли една плашлива държава?

- Като студент и на мен майка ми е изпращала храна и дрехи по автобуса. Не сме против хората да си превозват някакви багажи или пратки, против сме те да са без персонална отговорност. Така че, ако искате нещо да изпратите, може да помолите някого от пътуващите да го приеме. Ще го отворите пред него да го види. Допълнително към автогарите ще въведем изискване да има служител по сигурността, да има трасе, по което да преминават пътниците. Сега е абсолютно хаотично. Задължително и автогарите ще бъдат с камери.

- Това означава да се раздели потокът на пристигащи и заминаващи ли?

- Да, искаме да се разделя потокът.

- А за гарите какви мерки ще вземете?

- За по-големите вероятно ще въведем видеонаблюдение, няма да стане за всички, защото това са 700 гари.