
Кристиан КРЪСТЕВ, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Не аз ще уволня 13 000 души

Интервю на министър Кристиан Кръстев за вестник "Труд", 20.03.2013 г., с министъра разговаря Светослав Метанов

- Когато бе обявяван съставът на новото правителство, вие бяхте с насинено око. Да не би срещу вас да е прилагана груба сила само и само да станете министър, г-н Кръстев?

- Само тая версия не я бях чувал. В един момент даже започнах да казвам: мислете каквото искате, резултатът е налице. Радвам се, че не си нараних зрението, а можеше да е много опасно. Иначе става дума за една много нелепа история. Бързах за служебна среща и тук пред входа на министерството не съобразих разстоянието между вратата на колата и главата ми.

- Вратата на колата?

- Да, десетина свидетели видяха какво стана. Но като кажа, че е вратата на колата, никой не вярва.

- Вие бяхте спряган като евентуален кандидат за транспортен министър още през 2009 г., когато се съставяше правителството на ГЕРБ. Не станяхте, но оглавихте пристанище Варна, а след това Бойко Борисов ви назначи за зам.-министър. Чувствате ли се като част от "Б" отбора на ГЕРБ?

- Според мен голяма част от министрите и зам.-министрите в служебния кабинет бяха избрани на експертен принцип, без да има политически пристрастия. Това, че съм бил спряган за министър, е оценка на работата ми в сектора. Назначението ми като зам.-министър в предишното правителство дойде в един нелек момент. Идеално знаете, че железниците и пощите никак не са в цветущо състояние. Има и ред други проблеми. За мен назначението ми е оценка за работата ми. Възприемам го като кредит на доверие. Това че изборът на президента е паднал на мен, означава, че и той оценява моята работа. Всъщност аз съм единственият заместник-министър, който бе назначен за министър в служебното правителство. В министерството съм тръгнал от ниво младши експерт. Познавам чистачките, охраната, младши експертите. Ходя пеш по етажите. Качвам се до 17-ия етаж и обратно. Почти във всяка стая знам кой с какво се занимава.

- Вие сте служебен министър и времето е ограничено. За какво ще ви стигне?

- Най-важното е да има плавен преход без сътресения в държавния апарат. Трябва да не се стопира бизнесът по никакъв начин. Планираме да пуснем летище Пловдив на концесия. Чрез вашата медия искам да апелирам към бизнеса в България да ни търсят, ако имат идеи за форми на публично-частно партньорство, с които можем да разкрием нови работни места или да допринесем за нови инвестиции. Аз съм насреща и бих приложил всичко в рамките на закона.

- За летище Пловдив вече имаше неуспешен опит да се даде на концесия, нали?

- Тогава беше само за карго дейността. Пловдивският регион е земеделски и има много поливни площи. Преди са се произвеждали много плодове и зеленчуци и сме изнасяли за съветските републики. Сега не е така. Мисля, че карго дейността не трябва да се отделя от пътническите превози, които също трябва да бъдат развивани. Пловдив е културната столица на България. Освен това в региона има много балнеологични курорти, наблизно са и ски дестинации като Пампорово и Чепеларе.

- Вие се фокусирате върху плавния преход и приемствеността, но през следващите седмици ще ви се наложи да вземате много важни решения. Най-горещият картоф е БДЖ.

- На 28-и този месец очакваме да видим дали ще има реална оферта за "БДЖ – Товарни превози". Още първия ден след назначаването ми обявих категорично: Няма да има сделка на всяка цена. Аз самият съм против да се продаде БДЖ на безценица. За мен е приоритет социалният мир и няма да допусна напрежение. Миналата седмица се срещнах със синдикатите в БДЖ и на тях съм им го казал. В понеделник се срещнах с представители на Световната банка и работим. Тези дни ще се срещна с облигационерите на компанията и германската Ка Еф Ве – знаете, че това са най-големите кредитори на БДЖ. Ще създадем заедно кредитен съвет, който ще бъде експертен орган за оздравяване на дружеството. Ще разчитам на тяхното мнение за всички мерки, които биха били приложими в настоящата трудна ситуация. Незнайно защо ръководството на БДЖ не е допускало кредиторите да се запознаят със състоянието на компанията. Държани са настрана и не са получавали детайлна информация. Логично е да се изнервят.

- Забележката към кого е – само към ръководството на БДЖ или и към предишния управленски екип в Министерството на транспорта?

- Няма как да правя забележка към предишния екип във ведомството. Съвместно с министър Московски направихме постъпки за възобновяване на преговорите с облигационерите и Ка Еф Ве. Така че мерките на министерството винаги са били изцяло насочени към оздравяване на дружеството. Това защо и как са постъпвали настоящите, все още управляващи на "БДЖ Холдинг", ще си носят отговорността. Идеята ми обаче е не да търсим кой и какво не е направил досега, а какво ще направим занапред.

- И какво ще правим, в случай че няма продажба на товарните превози и има нетърпеливи кредитори, които си искат парите?

- При този краен вариант единственият ни шанс за каквито и да е действия е Министерството на финансите. Тях обаче не искам да ги намесвам, преди да направим добър диалог с кредиторите. Разчитам на експертна помощ от тях. От Световната банка ме увериха, че ще ни дадат съвети. Съвсем скоро ще предложат мерки, с които да сме си взаимно полезни. Последният вариант е Министерството на финансите.

- Държавата да даде пари?

- Разбира се. Каквато и да е помощ от държавата обаче е свързана с нотификация от Европейската комисия. Редът, по който това се случва, е дълъг и сложен. Но кредиторите винаги очакват да си получат парите и не е в техен интерес да има фалит и ликвидация. Тези думи за мен са недопустими.

- Миналия понеделник ексминистър Московски заяви, че още през 2009 г. когато ГЕРБ дойде на власт, е трябвало да закрие БДЖ и да се създаде нов превозвач по примера с "Балкан" и "България Ер".

- Аз не искам да бъда министърът, който ще бъде сочен с пръст като човека, оставил 13 000 железничари на улицата. Няма да го допусна. Ще си подам оставката преди това.

- А оставките на ръководството на БДЖ ще поискате ли?

- Мога да кажа, че през следващите две седмици ще направя промени в ръководството на БДЖ. Все още водя преговори, но и мнението на кредиторите е много важно за мен. Когато правя промени, искам те да са възможно най-плюралистични. Работещите и кредиторите са най-заинтересованите от това кой управлява дружеството, така че ще се допитам до тях.

- Другата проблемна компания във вашия сектор са пощите. Загубите им растат все повече, а преди три години бяха на печалба.

- Когато е либерализиран пазарът на пощенските услуги, не е мислено дали пощите са готови за реална конкуренция. Трябвало е това да стане по-плавно, като се оптимизира структурата и се инвестира в инфраструктурата на пощите. Те да станат общодостъпни. Да

се ремонтират, да се поднови автопаркът. Никой не е мислил за това навремето. Последните две години нещата са станали много лоши за пощите - работят на загуба. Колегите чрез КРС са сезирали ЕК за предоставяне на държавна помощ. Методиката, изработена от КРС, обаче е върната със забележки и в момента се работи по отстраняването на проблемите, за да могат пощите да получат държавна помощ. Те имат право да получат подкрепа, тъй като по закон изпълняват социални функции и работят в райони, в които не е икономически изгодно предоставянето на услугите.

- Те отдавна имат такова право, но никога досега компанията не е искала пари от държавата.

- Да, сега се предприемат такива действия.

- А реформи в компанията няма ли да започнат най-накрая?

- Аз честно казано, досега не съм се занимавал с пощите. Първо трябва да се запозная добре с компанията и ще възложим одит. Не бива да прибързваме. После, ако е необходимо, разбира се, че ще се правят реформи.

- Дунав мост 2 на какъв етап е в момента?

- Изпълнението на моста е на 97-98%. До края на април началото на май трябва да е напълно готов. Разбира се, паралелно с това трябва да създадем дружеството, което ще се занимава с експлоатацията му. Предстои да се уточнят детайлите и се надявам през май мостът да е в експлоатация.

- Значи вие ще срежете лентичката?

- Министърът на транспорта вероятно ще среже лентата," но кой ще бъде министър на транспорта, когато мостът е готов, не знам. Надявам се да съм аз. Но ако е след изборите, тази чест може да се падне на следващия кабинет.

- В какво съотношение ще се разпределят таксите за преминаване?

- Пропорционално спрямо направените инвестиции от двете държави. Съотношението е 4 към 1 в полза на България, така че и таксите ще се разпределят в съотношение 4 към 1 до изплащането на моста. След това приходите ще се делят поравно между двете държави.

Кристиан Кръстев е роден на 9 юли 1976 г. Завършил е УНСС, магистър по специалността "Международни икономически отношения". Единственият зам.-министър в кабинета "Борисов" (със стаж по-малко от 2 месеца в транспортното министерство), назначен за служебен министър от президента. Преди това е бил шеф на нискотарифната авиокомпания "Уиз Ер България". Ръководил е и различни дирекции в транспортното министерство. Кръстев е бил част от управлението на пристанище Бургас и пристанище Варна. Началото на професионалната му кариера е като отговорник по човешките ресурси в ямболския вестник "Време".