ПРОВЕРЯВАМЕ ИМАЛО ЛИ Е ЗЛОУПОТРЕБИ И В РВД

Александър Цветков, министър на транспорта, пред в."БАНКЕРЪ"

Г-н Цветков, по-лесно ли е да си министър на транспорта, отколкото заместник-кмет по транспорта на столицата? Виждам, че няма бутони по бюрото ви...

- Не бих казал, че е по-лесно. Отговорностите са по-големи, проблемите също.

Това очевидно се дължи на наследството, което сте получили. Всъщност, как оценявате работата на предишния министър Петър Мутафчиев?

- Аз мисля, че хората вече са я оценили. Ние показваме действително каква е ситуацията и какво се е случило през последните няколко години. Не бих искал да давам квалификации. Стремим се всичките ни действия да са максимално прозрачни.

Може ли да посочите при кои транспортни сделки, сключени от предишното управление, са открити финансови нарушения, какви са те и кои от тях изпратихте на прокуратурата?

- Започнахме проверки в почти всички структури на ведомството и вече има конкретни и измерими резултати. Ето например закупуването на двата правителствени самолета „Ербъс". За всички е ясно, че има допуснати процедурни нарушения, цената им е висока и условията, при които е сключена сделката, са неизгодни за държавата...

Въпреки това правителството реши да запази единия...

- На заседанието през седмицата избрахме по-малкото зло. Всички други варианти бяха свързани с големи неустойки и още по-големи разходи. Продължаваме единия договор, другия го прекратяваме по взаимно съгласие без никакви претенции от страна на продавача „Би Ейч Ер" и гаранта „Дойче Банк". Всички платени суми за придобиването на самолета ще бъдат приспаднати от цената на този, който взимаме. Ще загубим единствено платените за право на ползване и лихви 1 млн. долара.

Кои са другите съмнителни сделки?

- Има поредица от сделки с вагони, които също са в прокуратурата. При тях са установени изключително сериозни нарушения и изкривявания. Случвали са се абсурдни неща. Продавани са най-новите пътнически вагони на БДЖ с мотива, че бързо се износват, и то на цена от по 30 хил. евро. А малко по-късно се купуват вагони, които се оказва, че са по-стари от продадените, на цена около 550 хил. евро. И в замяна на това, за поевтиняване на сделката, се дават кушетвагони, които са оценени явно е, че се е действало на принципа кон за кокошка. Затова и не е учудващо, че финансовото състояние на железниците ни е плачевно, както и на подвижния състав. Ето и още един пример - продажбата на терена на летището в Търговище. Простата проверка показва, че цената, на която е сключена сделката, е три пъти под пазарната.

Знаете ли кой се е облагодетелствал от всичко това?

- Въпросът не би трябвало да е към мен, а към прокуратурата. Тяхната работа е да изяснят кой е виновен и да отправят обвинения към него. Но това са фактите, които са съвсем неоспорими. За Търговище имаме становището на независим оценител, че теренът струва 1.4 млн. лв., а той е щял да бъде продаден за 400 хил. лева.

Неведнъж, след встъпването си в длъжност, заявявахте, че ще направите анализ на текущата ситуация и на състоянието на дружествата към министерството. Както и че ще предприемете бързи и адекватни антикризисни планове за всяко предприятие и структура в системата. Докъде стигнахте в тези намерения?

- Първо - затегнахме драстично финансовата дисциплина. Всички плащания и търгове вече се разрешават от министерството. Специално за железниците аз лично подписвам всяко плащане. Въвели сме изключително строг контрол, затегнали сме финансовата дисциплина на максимум. Второ - всички дружества направиха антикризисни планове. Те включват различни мерки - ограничаване на разходите, преструктуриране, където е необходимо. Следим изпълнението на плановете, за да сме сигурни, че до края на годината дружествата ще функционират безпроблемно.

Предполагам, че говорите най-вече за БДЖ и Националната компания „Железопътна инфраструктура"?

- Положението там наистина е най-сериозно. Естествено, има обективни товарите след затварянето на „Кремиковци" и затрудненията в работата на други големи предприятия в страната заради кризата. Но има и чисто субективни - авансово изразходване на държавната субсидия за железниците. В „Железопътна инфраструктура" пък от 100 млн. лв. капиталова програма 80% бяха похарчени през първото полугодие. Защо е направено така - вие сами се досещате. Затова в момента се чудим откъде да намерим пари за заплати и всички приходи отиват за текуща издръжка. Но, работещите в системата на железниците ще си получат парите, макар и със закъснение. Заради жеста на НАП за спешно възстановяване на ДДС дружествата успяха да получат 4.7 млн. лв., с които започна изчистване на част от натрупаните задължения към служителите.

Тоест, вие ще започнете на чисто едва с новия бюджет?

- Абсолютно. Тогава ще имаме нов бюджет, с нова субсидия и ще можем стабилно да функционираме.

Смятате ли, че към обективните причини за състоянието на железниците можем да причислим и конкуренцията на автобусните превозвачи, която донякъде е и нелоялна?

- Разбира се, че има нелоялна конкуренция. Разписанията на автобусите са давани тенденциозно и съвпадат с тези на влаковете. Но същото важи и за самите превозвачи. При едни и същи дестинации автобусите тръгват през една минута.

Кои са те?

- Например от Царево до София автобуси тръгват през една минута. Даден превозвач получава разрешително за една линия, маршрутно разписание и започва да оперира по нея, след което друга фирма получава идентична линия до София, но с една минута по-рано.

Доколкото знам има наредба, според която трябва да има поне 30 минути разлика между подобни курсове...

- Това, което ви казвам, конкуренция удря железниците. Затова съм възложил изготвянето на нова транспортна схема, която да гарантира лоялна конкуренция между автобусните превозвачи и БДЖ, т.е. да включва разписанието на влаковете. Досега това не е правено.

Имахте ли среща по този въпрос с браншовите организации на превозвачите. Все пак там има доста сериозни лобита, които се свързват и с имената на влиятелни политици от бившата тройна коалиция?

- Направихме среща с представители на бранша и съставихме работна група, която предложи пакет от мерки. Смятам, че независимо от лобитата, бизнесът иска да работи на чисто, да няма нелоялна конкуренция. Ще бъде затегнат и контролът, който досега бе доста неефективен. Както към нерегламентираните превози, така и към изпитите за шофьорски книжки и техническите прегледи. Това стана значим въпрос, особено след трагичния инцидент с автобуса край Ямбол.

Възнамерявате ли да направите проверка и какво се е вършило в Държавното предприятие „Ръководство въздушно движение" през годините? Дали е имало злоупотреба със средства и излишни харчове?

- В момента тече инспекция, която аз съм назначил. Всички сигнали, които са стигнали до мен, са обект на проверката, включително и публикациите, изнесени във вестник „БАНКЕРЪ". Очаквам до дни да ми бъдат дадени резултатите от нея, но какъвто и да бъде, ще имаме промени. Аз лично поемам ангажимент да ви информирам.

Ще успеете ли да договорите удължаване на сроковете за проектите „Дунав мост 2" и жп линията Пловдив - Свиленград, които се финансират по ИСПА?

- Тези два проекта са изключително закъснели и вероятността да приключим с тях до края на следващата година е много малка, да не казвам нулева. Независимо от това работим в две направления - опитваме се да подобрим мениджмънта им, направихме срещи с фирмите изпълнителки и изискахме нови графици за строителните работи оттук нататък. Днес (б.а. - 1 октомври) имахме среща на българо-румънския комитет за управление на „Дунав мост 2", а на два пъти сме се виждали и с изпълнителя - испанската компания FCC. Както и с италианската „Асталди", която работи по Пловдив - Свиленград. Ежедневно наблюдаваме работата и в протокол се записва какво е свършено. Вярвам, че вече сме скъсили с няколко месеца срока за завършване. Но въпреки това започнахме разговори с Европейската комисия за удължаване на усвояването на средствата по програма ИСПА. Показахме реалните графици за изпълнение, мерките, които сме предприели, представихме план за действие. Оптимист съм, че ще имаме положително решение.

Засиленият контрол ли ще е „лекарството", за да се преодолее и закъснението на проектите по „Транспорт"?

- За съжаление при нея също сме доста назад. Вече назначихме персонален отговорник от министерството за всеки един от проектите. Пристъпваме към т.нар. проектен мениджмънт - тоест ще има възнаграждения срещу реално свършена работа и спазени срокове, а не граждански договор за период от време. Предстоят и поръчките по повечето от обектите. За по-добра прозрачност преговаряме за включването на хора от „Трансперанси интернешънал", за да си върнем доверието на Брюксел. Първият търг ще е за реконструкцията на жп линията Пловдив - Бургас и съм се ангажирал това да стане до края на октомври.

В началото на седмицата участвахте в 10-ия международен транспортен форум в Истанбул. Какви са новините оттам?

- Интересното е, че проведохме среща с турския ми колега Бинали Йълдърм. Постигнахме разбиране по няколко важни въпроса, първият от които е незабавно отпадане на времевото ограничение за българските превозвачи, използващи многократните разрешителни - СЕМТ. Също така поисках и отпускане на допълнителни 5000 разрешителни за двустранни превози от типа „празен-пълен", което ще стане доста скоро. И не на последно място се разбрахме, че още през октомври пристъпваме към ратификация на споразумението за обща гранична гара на „Капъкуле". Това драстично ще ускори преминаването на влаковете през границата.

Разговора води

Александър Цветков е роден на 26 август 1967 г. в гр. Плевен. Висшето си образование получава в Университета за национално и световно стопанство, специалност „Международни икономически отношения". Завършил е също „Транспортно строителство" във „Висшия институт по архитектура и строителство.

В периода 1994-2001 г. Цветков е началник на отдел в Главно управление „Пътища", а след това - до 2005-а, заема същата длъжност в Изпълнителната агенция „Пътища". През 2006-а става директор на дирекция „Транспортна инфраструктура" в Столичната община, а от ноември 2008-а е заместник-кмет по транспорта. От юли 2009 г. е министър на транспорта.