

Александър Цветков, министър на транспорта,

ВЪЗСТАНОВИХИ НА ЕВРОПА КЪМ

Железниците са източени, ограбени и докарани до фалит

ИВАН МАСТАГАРКОВ

- Г-н министър, кои биха акцентите в управлението ни през първите 100 дни от мандата ви?

- Най-важните неща, които направихме са пълен анализ на икономическата ситуация в министерството реални и проверки на голяма част от по-крупните сделки.

Възстановихме доверие на Европа към нас. Разчитаме много на еврофонските проекти. По оперативната програма това са най-крупните транспортни проекти, свързани с инфраструктурата. Те са изключително важни за развитието на транспортния сектор, както и за икономиката като цяло. Осъществихме много сериозни финансови постъпления в страната по този начин. Спритирахме тръжбата процедура за железопътната магистрала Тръкия, участва от Пловдив до Бургас. Тази реализация е с обща стойност 366 млн. лева.

Направихме проекти за някои много важни закони - за движението по пътищата и за автомобилните превози. Представихме нов подход по обучението на водителите, прилагателите, както и при техническите прегледи. С този нов подход сбиха, че ще решим проблема с черния пазар на хиляди.

- Мислите ли сте че това ще се случи и в какви срокове?

- До края на годината трябва да бъде разгледан законът и от началото на следващата ще започнем да го прилагаме. Като начало това ще е в частта, която не изисква техническо осигуряване, като автоматизират и автоматизират на хисторични принципи. По отношение на техническото осигуряване даваме гратисен период на всички фирми.

- Искате да кажете, че проформата прегледите ще остане в историята?

- Точно така. Няма по-надежден механизъм за контрол от техническото средство.

- Не ви върви отново към най-големия проблем БДЖ. В крайна сметка какво излезе от проверките в компанията? Дайте повече подробности за прословутите сделки с вагоните.

- Сделките с вагоните са няколко. Те са поредни, които и по мое мнение на провиряващите са негодни. Направили сме пълен анализ както от процедурна гледна точка, така и от финансово. Заклучиха че налице е са нарушения на прокуратурата. Както вече знаете вече има повдигнато обвинение срещу бившия директор на БДЖ за негодна сделка, с която е оцелял БДЖ с доста крупна сума. С тази поредна от сделки не е чудно че финансовото състояние на железниците е такова каквото е в момента.

В момента тече пълен ревизия в БДЖ.

- Едва от абсурдите е измерно броят на счетоводителите в железниците.

- Трябва ни човек, че хората не могат да си представят мащабите на тази администрация. Като кажем, че има 59 отдела, това не е толкова страшно за обикновения човек, но като кажем, че има 200 счетоводители, това вече е абсурдно. Това е един своеобразен рекорд по резултати шатове в държавата.

- Можем ли да кажем, че поради ниското качество на сивните вагони на БДЖ е

една от причините за трагедията при Кардам?

- Можем да го кажем, и това е мислено и на близките да знаят. Има една сделка която предшества трагедията. При която БДЖ продава най-новите си пътнически сивни вагони на "тисн" търг на една фирма. Оставя в експлоатация само 40-годишните с аргумента, че новите вагони много бързо се износиха. Често предложението за продажба на тези вагони и не мога да повярвам, че без експертиза без какъвто и да било анализ се предлага продажбата на най-новите вагони и това предложение е прието.

- На какви пени са продадени?

- Продадени са по около 30 000 евро всеки.

- Това май е доста под извършаната цена?

- Смятам че цената е сериозно занижена. В действителност тя не е имало реална конкуренция. Вагоните просто са били продадени на една фирма. Ако съгласим цената на придобиване с тази на сделката

с "Арикс", за която съм бившия директор на БДЖ има повдигнато обвинение - там става въпрос за 550 хиляди евро. За регистрираните вагони с произход от 1974 г.

- Т.е. БДЖ купува стари вагони по половин милион и продава новите по 30 хиляди.

- Точно така, а за да се повестни още сделката железниците дават същия брой стари вагони на фирмата доставчик, която си ги оценяват на 15 хиляди евро единия. Интересно е, че оценителът ги е оценял срещу лева на вагон. Естествено възниква въпросът дали този оценител изобщо си е изправил труда да ги погледне. Средно 1.50 лева на вагон.

Толкова е възмущаващото ни. Само транспортните му приходи не му се покриват от този хонорар. Виждам, че не ни е съвсем ясно, как да познаваме кой, който за лева и тридесет да оценява вагони?

- Очевидно в БДЖ по никакво.

- Не е смешно. Това са смущаващи факти и тяхната същност води до това състояние на железниците.

Железниците са източени, ограбени и докарани до фалит. Това е реалността. Аз знамвам БДЖ с над 150 млн. лева задължения към доставчиците. Ежегодно 100 млн. си вносим по кредитите, които са изтеглени, субсидията е изхарчена през първата половина на годината и хората, които работят в БДЖ протестират и то с излято право.

Те полагат труд и този труд трябва да бъде заплащан и то на време, по тези хора трябва да знае кой е виновен за това положение, за загубеното на загубеното на загубеното. Това че всичко е изхарчено и нищо не е останало не само в железниците, но и в държавата. Тази деградация е изправена умислено... Разликата в десемврийската и януарската субсидия е три пъти. Да не си декември да е три пъти по-малък от януари.

- На какво се дължи това?

- Дължи се на това, че са си разделили да изхарчат субсидията до изборите. Тя върви намалващо. Същото е положението с Национална компа-

ния железопътна инфраструктура. От всички средства субсидии и капиталови разходи - те са 180 милиона, те са изхарчили 82 процента до края на юни. При това изложението е съществено, че няма да има пари за възстановяване. Наистина не си представям ако тези хора бяха останали на постове си какво щяха да обясняват на хората.

Има плащане от 37 млн. лева към кредиторите само в рамките на тази година. Вие нека дайте затруднения със заплатите, а ни висят и тези задължения. За следващата година са 100 млн. При тези финансови кризи е много казано безотговорно да бъдат покривани

по този начин средствата. Имашме среща с кредиторите по въпроса за финансово

вото състояние на железниците. Там представихме пресреструктурирането, което вече правим. Целта е да отложим плащането до края на 2010 г., за да може БДЖ да изпълни от това състояние

- Вие хубаво искате, а плащат ли ви в положението кредиторите?

- Вие сте правите, не плащаме нещата с истинските им имена. Реално компанията са фалирала. Те могат да бъдат обявени в несъстоятелност. Реално не плащаме на кредиторите, не плащаме на доставчиците, не плащаме заплатите това са две фалирални дружества, но никой няма интерес да фалирира железниците. Най-малко пък кредиторите. Това е възмущаващо. Примахна около железниците трябва малко да се отхлещи.

- Какви са основните моменти в програмата за реструктуриране?

- Първо, drastically намалване на административния персонал. Той тежи като огромни разходи в като трован структура. Необходимо са силни маркетингови звена. В условията на криза трябва да променим политиката на БДЖ, да направим компанията пазарно ориентирана, с по-агресивна политика. Защита железниците от загубите

странно много от своите позиции на транспортния пазар в България. По отношение на пътническите превози БДЖ не предлагат нищо по-различно от това, което са предлагали преди много години. Това е



Роден е на 26 август 1967 г. в Плевен. Завършва Университет за национално и световно стопанство - София, специалност "Междисциплинарно икономическо отношение", степен магистър. Има магистърска степен от Висш институт по архитектура и строителство, специалност "Транспортно строителство". Бил е зам. кмет на София по транспорта, работил е и в Плевенско управление "Пътници". Владее английски, френски и руски.

■ БДЖ е купувала стари вагони по 550 хил. евро, а е продавала нови по 30 хил. евро ■

информационните технологии и съобщенията:

МЕ ДОВЕРИЕТО И НАС

пешната позиция, при която те просто чакат индекс да се качи на вълковете, а държавата да даде субсидии. Това според мен не е правилният подход. БДЖ трябва да предпази новите услуги за пътуващите, да бъде по-конкурентна.

Има вариант за международно сътрудничество в проектите за комбинирани превози. В момента разработваме проект за качване на влак на тиронете, които преминават транзитно през България по железницата Кантин - Андреево - Драгоман.

Така че да предложим тази услуга която ще има много положителни аспекти - ще разтоварим шосеята по това транзитно направление, има екологичен ефект и не на последно място създаваме допълнително натоварване за железниците. Искаме да развием тази услуга и по други направления Видин, Русе. Комбинираният превоз са много слабо развити в нашата страна.

- Споменавате проект свързан с изпитателските превози. Значи ли това, че "Товари превози" могат да бъдат продадени като структура.

- Не е невъзможно.

- От какво зависи вземането на подобно решение?

- Таква решение дали да се правят превозите трябва да бъде взето. Все пак нека да приключат разговорите с кредиторите, да приключи реструктурирането. Необходимо е да вземем и в а ш и т е

оценки за възможните приходи от една таква сделка, защото средствата от евентуална продажба трябва да отидат в "Пътнически превози". Всичко е изпитано на претеза.

- В условията на криза и несигурното финансово състояние няма ли да ви се наложи да закриете линии?

- Това е най-лошият вариант. Засега не го разглеждам.

Винаги съм казал, че до закриване на линии в някои отделни участъци ще прибегнем в абсолютни крайни случаи.

- С реструктурирането ще се вдигне ли качеството на самата услуга? Не знаем кога за последно сте използвали с влак, но условията си меко казано отиват наляво.

- А във вагон, произведен през 1968 година какви биса могат да бъдат условията според вас, освен ухапан?

- Реалистично ли е да се очаква в близко бъдеще влаковете да е дивизион със 160 км/ч и в управлението от София до Бургас.

- Разбира се, след като трасето бъде подготвено за таква скорост. Това може да стане реалност след 4 години.

- Г-н министър, първо нещо, което виждат чужденците в София е летнието с надналата козирка, постоянните ремонти...

- Сета сме на етап възстановяване. И го се случва в момента. Работи се не само по надналата част от няколко квадратни метра а се възстановява цялата козирка. Тя има дефекти при закрепването. Договорихме се с изпитателния "Шрабиг" и той извършва това за собствена сметка. Козирката ще е възстановена преди Коледа.

- Може ли да е бързо

равено от предишните управления?

- Може да е, но не е на правото. Така си е стовило не ме питайте закъ.

Какво искате доста бързо се разбрало с "Шрабиг" Явно сме по-настойчиви и категорични.

- В отчета си за 100-те дни споменавате за нов начин на работа в пощите. В какво се корява той?

- Първо е необходимо финансово стабилизиране. Има една неблагоприятна тенденция по отношение на финансови резултати. Затова е необходимо антикризисно по-изследване и значително намаление на разходите. Реструктурирането има пряка връзка със закона, с който се предвижда либерализация на пазара на пощенски услуги и Български пощи трябва да се адаптират към новите условия да предлагат повече и по-добри услуги, защото в условия на конкуренция те трябва да бъдат конкурентни. Предвиждаме създаването на един нов смесен дружество, които всъщност уточнявам няма приватизация на активи на пощите. Чрез тях ще се привличат нов хау и инвестиции. В съответна услуга. Пощите особено в мал-

ките населени места трябва да се превърнат в един своеобразен логистичен център. Освен универсалната пощенска услуга да може да си купиш всякакви продукти, да изпратиш и различни пакети и т.н.

- Предвидате ли промени, включително и законови за регулаторните органи като СЕМ и КРС?

- Предлагаме с министър Донков усъвършенстване на регулаторните органи, за да се постигне единен подход при който всички регулаторни органи да имат един и същи брой членове - пет.

Бройката не е обусловена трябва да работи ефективно а това не е функцията на бройката.

- Колко сделки на прокуратурата са дадени на прокуратурата?

- Седм пресиски са приети в прокуратурата по първата - тази на БДЖ вече има повдигнати обвинения срещу бившия шеф на БДЖ. Има още шест пресиски приети в прокуратурата.

- С колко човека ще се заемат прокуратурата?

Нарушенията които сме констатирани сме ги прители. Не винаги става въпрос за пряко облагодетелстване. Един от френзираните приме-

ри е фалшифициране на подписа от бившия директор на правнище Лом. Това е много странен случай - да се фалшифицират подписите на съвета на директорите, за да се извърши сделка. Това беше бързо разкрито и съответно го премахнаме на прокуратурата.

- За действия или престъпно бездействие са обвиненията в пресиските?

- Всичките са за действия. Например пресиската за "Транспортно строителство и възстановяване", където се извършват много груби нарушения на закон за обществените поръчки. Въпреки че дружеството изпитва остри затруднения при изпълнение на изпълните, правителството решило да ремонтира коридорите и покрива на сградите, с които разкопала дружеството.

- Колко "латен" е този ремонт?

- Говорим за стотици хиляди. Оценяваме че тези договори са дадени на близки фирми - нарушаваната на законите са много груби. В Български пощи има съмнения за манипулиране на процедурите. Летеще Т-гощице беше предложено на търи и спечелено на цена три пъти по-висока паричата. Та бека 450 хиляди лева а реалната цена, която установихме от друг лицензиар оценител, е милион и 400 хил. Непозволяват сделки за ремонти в пристанище Бургас. Приставническото състри финансови проблеми, тежкити съкращения и в същото време се извършват ремонтни работи без доказана необходимост, разпадени а нарушаване на закона за обществените поръчки. С една дума източване на средства.

- Кога са сключвани всички тези договори?

- Всичките - в последната година, година и половина.

Поставихме рекорд по разгътти щатове в държавата

Поставихме рекорд по разгътти щатове в държавата

Сегем пренесуки са дадени на прокуратурата. По първата вече е повдигнато обвинение

Сегем пренесуки са дадени на прокуратурата. По първата вече е повдигнато обвинение

При тази финансово криза е меко казано безотговорно да бъдат похарчени по този начин средствата

При тази финансово криза е меко казано безотговорно да бъдат похарчени по този начин средствата