

Транспортният министър Александър Цветков:

ВАГОНИТЕ НА МУТАФЧИЕВ ИЗЛЯЗОЖА ЗЛАТНИ

ДЕЯН ДЯНКОВ

- Г-н Цветков, мина една напрегната седмица за жп транспорта. Имате преговори със синдикатите? За какво си стиснахте ръцете?

- С тях проведехме разговори, в които изяснихме причините за този финансов проблем в БДЖ и НКЖИ и причините за закъснението на заплатите. Обективните причини са кризата, затварянето на "Кремиковци" и сериозното намаление на товарните превози с около 40%. От друга страна, имаме и намаление на пътническите превози с около 7-8%. Има обаче и субективни причини, а именно - неравномерното разпределение на субсидията през годината. По-голямата част е изразходвана преди полугодия и оставащите до края на годината средства са по-малко от необходимото. Това се отразява и върху изплащането на заплатите. Капиталовата програма на полугодия е изразходвана на 80%.

Останалите 20% аз ги задържах, едно трудно за мен решение, но с тях сега плащаме заплатите в НКЖИ. - Самите дружества или министерството под ръководството на Петър Мутафчиев са отговорни за това неразумно харчене?

- И двете. Разпределението на субсидията се предлагаше от ръководството на БДЖ, но се разписа от министъра на транспорта. Така че това разпределение е направено съвсем целенасочено и сега доведе до тези затруднения в изплащането на заплатите. Синди-

катите са наясно с това наше наследство и че се борим постепенно да наваксаме. НАП проявиха разбиране. Спешно възстановиха ДДС на стойност 4,8 млн. лв. и с тези средства веднага изплатихме заплати. Привличаме дългове от сръбските и македонските железници. Затегнали сме всички разходи. На практика сега в железниците не разрешавам никакви харчове извън заплати, електроенергия и гориво.

- Вече определихте графика за изплащане на заплатите. Докога обаче ще продължават изплащанията?

- Максимум до Нова година ще възстановим ритмичното изплащане. От следващата година ще имаме едно равномерно разпределение на субсидията. Вече ще имаме нов бюджет и гарантирам, че подобни забавяния на заплатите няма да допуснем.

- Думата "стачка" обаче все още се чува от синдикатите?

- Вижте, нормално е да има напрежение, когато не се плащат заплати навреме. На този етап обаче стачкуването няма да доведе до нищо по-добро, тъй като ние правим абсолютно всичко, което е по силите ни, за да осигурим заплатите. До края на година всичко ще е изплатено напълно, а

от догодина няма да има и закъснения.

- А тези 30% от заплатите в НКЖИ, които са отложени, те влизат ли в общанието?

- Нека уточня, че това не е намаление на заплатите, а едно отлагане. В момента, в който почнем да получаваме регулярната субсидия през януари, тези средства ще бъдат изплатени напълно, и то със съответните лихви за това забавяне. Синдикатите много добре знаят, че това е максималното, което можем да направим към този момент.

- Ще закривате ли линии?

- До това може да се прибегне само в изключително краен случай, когато няма никакъв друг начин. Аз лично съм противник на закриването на линии. За мен това значи тяхното пълно ликвидирание на инфраструктурата. Там, където не се движат влакове, тя не се стопанисва, а последващото е изключително трудно и скъпо.

- Текат планирани съкращения и в БДЖ и НКЖИ. Вярно ли е че се жертват работници, за да се спасят местата на хора от администрацията?

- Разбирам тези опасения. Но ние затова твърдо сме заявили, че съкращенията в БДЖ и НКЖИ започват именно от администрацията и закриването на излишната такава. Затова говорим за окупяване на административни звена и съответното намаление на техния брой. Защото целта ни е минимално да засегнем работниците и тези, които отговарят за безопасността.

- "Кремиковци" няма да възобнови товарите от миналото дори и след края на кризата? Как ще се осигуряват приходите?

- В пътническите превози идеята е по-добра пазарна ориентация на желез-

ниците. Едно съчетаване на жп и автомобилния транспорт с новия генерален транспортен план, който изготвяме. Той няма да допуска нелоялна конкуренция между автобусните и жп превозите. Залагаме силно на комбинираните превози влак-автобус с общ билет за двата превоза. Целим подобряването на гаровото обслужване и превръщането на много гари едновременно и в автогари с оглед на по-голямата удобство за пътниците. Искаме да направим железниците по-привлекателни за гражданите. В момента има много неудачни разписания, които са категорично в ущърб на железниците. Не искам да откривам фронт срещу автобусите, но в една национална транспортна схема има място за всички видове транспорт и не може да се допуска нелоялна конкуренция.

- А товарните превози?

- Действително нивата на "Кремиковци" няма да бъдат възстановени. В момента в България оперират 6 жп оператора и ние вървим към все по-голяма либерализация. От 2010 г. в България пускаме свободно и европейските товарни оператори. В условията на конкуренция БДЖ ще трябва да се нагоди към тези нови условия. Работи се върху нови пъквари агресивни тарифни ставки, защото статистиката показва сериозно намаление на товарите, но същевременно едно увеличаване на товарите при частните превозвачи. Значи БДЖ има какво да направи.

- Приватизация на БДЖ? Има ли вече ясна позиция новото правителство?

- Няма еднозначен отговор по този въпрос. Тук става дума за това кое е по-изгодно за държавата. Не мога да се ангажирам с мнение за товарните превози. Нека първо подобрим пазарната ориентация и след това да видим дали те могат да бъдат печеливши за държавата. Ако не са, може да се мисли за приватизация. За пътническите категорично приватизация няма да има. Тези превози ще продължат да се субсидират от държавата.

- Какво е развитието с рециклираните вагони, поръчани от старата власт?

- Цялата документация е предадена на прокуратурата. Проверките ни показват, че има редица нарушения в договора. Има дори промяна на предмета на поръчката. Първоначално Съветът на директорите на БДЖ гласува поръчка "рециклиране на вагони". После това се променя на "доставка на рециклирани вагони", и то рециклирани преди 7-8 години.

- В крайна сметка разбра ли се доставените вагони дали са модел от 70-те години или са произведени тогава?

- За пет от вагоните недовусмислено е ясно, че са произведени през 1974 г. За останалите не е, тъй като те са със различни номера. Ние съпоставихме тази поръчка с предишни сделки за такива вагони, произведени през 1986 г., за 30 000 евро на вагон. На фона на тази цена, да се прави поръчка за 550 000 евро на вагон от 1974 г., е меко казано смущаващо.

- Знаете ли вече по кои лица работи прокуратурата?

- Не, аз нямам подобна вътрешна информация. Документите са в прокуратурата и всичко е в техни ръце.

- Въпросът с правителствените ербъси вече е изчистен. Нека обобщим баланса по тази сделка за държавата.

- Избрахме най-малкото зло от всички възможни. След много анализи на двата договора решихме, че няма по-изгодно решение за нас от настоящото. Получаваме единия самолет на цената, на която е договорен - \$44 млн. Приспадаме си всички средства, платени за другия самолет и губим средствата от лихвата и таксата за ползване, които не могат да бъдат възстановени, тъй като реално самолетът е бил достъпен и се е намирал на летище София. Другата страна се отказва от претенциите си за над \$5 млн., които имаме. Всички платени средства за единия самолет ще ни бъдат върнати. Това аз оценявам като успех. Прекратяването на двата договора щеше да ни струва огромни средства.

- Ще има ли разходи за луксозен ремонт сега?

- Не. Само седалките са били намалени от 140 на

Това е той:

● Магистър по международни икономически отношения

● Магистър по транспортно стопроцентно стопроцентно

● Работил в Главно управление "Пътница" и в Столичната община

● Бивш зам.-кмет на София по транспорта

88, за да има малко повече свободно пространство. Но седалките си остават същите, каквито са били и докато самолетът е летял за една нископлатна авиокомпания преди покупката. Никакви ремонти повече няма да се правят. Престроенията за нуждите на властта ще струват поне \$1,5 млн. за този самолет, а ние такива средства няма да отделим. Ще си го ползваме, както си е.

- Какво е окончателното заключение на екипа, който изпратихте, за причините за трагедията в Охридското езеро?

- Тяхното становище е, че съчетание на няколко фактора е довело до инцидента. Първо, претоварването на кораба от 43 на 56 души. Второ, неправилното разпределение на пътниците, които са били високо на палубата и така са изместили центъра на тежестта на съда нагоре. Трето, несертифицираните престроения на кораба, като тенти и метални конструкции, които са попречили на бързата спасителна операция. Управляващото въже на кораба се е скъсало, получило се е залитане на кораба на една страна. Тогава той е заребал вода и е потънал изключително бързо.

- Какво показва проверката ви по нашите туристически съдове?

- Трябва да кажа, че тя е изключително satisfactorily. В рамките на един месец "Морска администрация" провери всичките 162 регистрирани плавателни съда, които превозват пътници - сезонни и редовни корабчета. Само при един бяха открити нарушения в спазването на мерките за безопасност на пътниците и му бе отнет сертификатът за ползване.



СНИМКА: ЕКАТЕРИНА ТИТОВА

До Нова година плащаме
всичко на железничарите