
Александър Цветков, министър на транспорта: Не е нужно да говориш високо, за да проявиш твърдост

Източник: Списание "ТЕМА", 30.08.2009 г.

Интервю с министър Александър Цветков за списание 'ТЕМА', 30.08.2009 г.



- *Господин Цветков, публикация в сп. "ТЕМА" през есента на миналата година стана повод за освобождаване на заместник-кмета на София Велизар Стоилов. Вие заехте неговото място. Смятате ли, че в политиката има случайности, които дават тласък за стремглава кариера?*

- Известна доза случайност има във всяка стъпка на човешкия живот. Но не смятам, че всичко е случайност. Упоритостта е много важна и в личен, и в професионален план. За мен водещ е принципът: "Когато вършиш работата си по най-добрия начин, резултатите не закъсняват."

- *Искате да кажете, че при вас пътят до министерския кабинет е бил дълъг?*

- Би могло да се каже, че не е къс. Досега съм работил в държавната и в общинската администрация и съм минал през почти всички нива на йерархията.

- *Кое ви дава основание да мислите, че ще се справите на този горещ стол?*

- Строителството на софийското метро. То е най-добре реализиращият се обект по линия на оперативната програма "Транспорт".

- *Дали скоро София ще има удобни метровръзки като в други столици?*

- След изграждането на втория метродиаметър ще се осигури много добро обслужване на града. Полагаме големи усилия това да се случи. Веднага след встъпването ми в длъжност с директора на Метрополитена направихме предложения за техническа помощ за разработването на третия метродиаметър. Не след дълго ще е готов и идейният проект за четвърта линия на метрото.

- *Постът на зам.-кмет помогна ли ви като упражнение за бъдещ министър?*

- Не бих казал, че съм се упражнявал за сегашната си позиция. Беше просто етап от моята професионална биография. Работил съм за решаване проблемите на града и не съм го ползвал като трамплин.

- *С какво спечелихте доверието на Бойко Борисов?*

Навярно с работата си. Инфраструктурата и транспортът в София са сериозно изпитание.

- В какво са удобствата и в какво неудобствата на министерското кресло?

- Удобствата са в лостовете, които министерският пост предоставя за решаването на конкретни задачи. Неудобствата навярно са повече. Дори и в личен план. Проблемите са много, има редица въпроси, които не търпят отлагане, а липсват възможности за решаването им. Всички те изискват финансови ресурси, а в момента те са наистина оскъдни. Липсва и достатъчно административен капацитет. По отношение на европейските програми има голямо изоставане. Всичко това създава напрежение.

- Но кабинетът си постави амбициозни инфраструктурни задачи. Изчислихте ли с какви финансови ресурси ще разполагате?

- Големите обекти ще се изграждат със средства от ОП "Транспорт", има и проекти, които се финансират от кохезионните фондове. В най-скоро време ще внесем нов модел за управление на проектите по тези програми. Огромният проблем е в недобрия синхрон между институциите и 6-ото управление на проектите. За пример ще дам ИСПА - тя съществува от 2000 г., срокът ѝ е до 2010-а, а досега изпълнението по нея е само 39%. По ОП "Транспорт" на този етап са усвоени едва 1.5% от средствата, като индикативната стойност на проектите е за над 3 млрд. лв. Процесът трябва по най-бързия начин да се задвижи.

- Кои обекти ще се финансират от ОП "Транспорт"?

- Автомагистралите "Тракия", "Марица", "Люлин", връзката на магистрала "Хемус" с Околовръстния път, магистрала "Струма", рехабилитацията на железопътната инфраструктура в някои основни направления. Залагаме много на европрограмите.

- Отпадна ли вариантът за концесиониране на магистралите?

- Определено! Защото магистралите ще се строят с пари от еврофондовете. А когато са готови, няма смисъл да се отдават на концесия. Проектите са залегнали в ОП "Транспорт" и имат одобрението на Брюксел. От нас обаче зависи да ги реализираме.

- Концесионирането на пристанища и летища стои ли на дневен ред?

- Да, това е успешен вариант на публично-частно партньорство, който дава възможности за доброто управление на тези структури. На първо време ще търсим концесионери за по-малките летища, за речни и морски пристанища. Но това ще стане след внимателен анализ на състоянието им и на перспективите за развитие на региона, в който те се намират.

- Според вас дали със средства по програма ИСПА ще успеем да построим Дунав мост II?

- Дунав мост II се изгражда с огромно закъснение, което се дължи на много фактори. Има забавяне поради неизвършено отчуждаване, липса на стиковка между институциите, лошо управление на проекта. Струва ми се, че трудно ще наваксаме пропуснатото. ИСПА завършва през 2010 г. Специална група вече работи по мерките за ускоряване на изграждането.

- Ако загубим финансиране, с какви пари после ще правим този обект?

- Тогава ще бъдем принудени да ползваме собствени средства или заеми. По ОП "Транспорт" обектите вече са определени и няма свободни ресурси.

- Кои други проблеми са най-парещи?

- БДЖ и Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) са изправени пред сериозни финансови проблеми. Товарните превози на БДЖ са намалели с 37%, а това води и до по-малко постъпления в НКЖИ. Натрупани са много задължения. Трябва да предприемем непопулярни мерки. От бюджета се наливат пари в двете дружества, но трябва да се смени и подходът на управление в тях.

- Кое означава, че предстоят кадрови рокади?

- Самоцелните промени не решават проблемите. Необходимо е да се смени цялостната

философия на управление. Когато е необходимо, тя ще включва и кадрови промени.

- *А може би този национален превозвач е с отмиращи функции?*

- Не. БДЖ имат национално значение. Стара максима гласи, че без държава няма железници и без железници няма държава. Смятам, че БДЖ трябва да се стабилизира. Държавата ще е активен участник в намирането на решения. Ще се наложи строга финансова дисциплина, ще се спре с неефективното харчене. Железниците трябва да имат пазарна ориентация, а досега в тази посока почти нищо не е направено. Трябва да преодолеем нелоялната конкуренция на автомобилния транспорт, като ще въведем национална транспортна схема. Тя ще обхваща двата вида превози и ще ги развива в синхрон, а не в остра конкуренция.

- *Скоро пътували ли сте с влак?*

- Преди година и впечатлението ми беше разочаровашо.

- *Как ще се преодолее конкуренцията на автобусните превозвачи?*

- Нелоялната конкуренция не значи да сложим целия автобусен транспорт под един знаменател. Има обаче автобуси, които тръгват минути преди влака.

- *Как гледате на идеите за преминаване на железниците и в частни ръце. Осъществимо ли е това у нас сега?*

- Този въпрос не стои на дневен ред. Досега товарните превози бяха печелившата дейност. Но през 2009-а ситуацията се промени със спада в обема на товарите. Ето защо в близко бъдеще не предстои приватизация на жп транспорта.

- *Ще изградите ли центъра за нанотехнологии, който предишното правителство ви вмени като задължение?*

- През тази година бихме могли да заделим само нищожни средства. Тепърва ще преценяваме каква да е съдбата на това начинание.

- *Вече наясно ли сте какво очаква от вас като министър секторът на информационните технологии?*

- Още преди изборите бяха проведени множество дискусии и консултации. Има необходимост да се разработи единна политика за развитието на ИТ бранша. Предлагат да се спрат некоординираните доставки на хардуер, който не върши никаква работа. Електронното правителство трябва да заработи пълноценно. Широколентовият достъп до интернет в по-малките населени места в страната също стои на дневен ред.

- *Държавата ще насърчава ли развитието на информационните технологии?*

- Това е и смисълът на обособяването им в това министерство.

- *"Български пощи" са като забравени от времето на социализма, но продължават да са монополист. Ще останат ли недосегаеми за принципите на пазара?*

- Пазарната им адаптация е неминуема, защото монополистът няма стимул за подобряване на услугата. България има поети ангажменти към Европейската комисия, свързани с либерализация на пощенските услуги. Предстои поява на нови субекти на пазара, защото конкуренцията ражда напредък.

- *Как ще гарантирате прозрачност на обществените поръчки?*

- Ще се спазват точката и буквата на закона. Като партньор и коректив ще привлечем бизнеса и неправителствените организации.

- *Как подбирате с кого да работите?*

- Държа на професионализма, на компетентността и на добрия подход към работата.

- *Трябва ли да има "химия" в екипа?*

- Хубаво е да има, но невинаги се получава. Затова е важно умението да се работи с всякакви хора. Но и това се научава.

- *Нека надникнем и в личното ви пространство. Имате ли време за хоби?*

- Сега категорично не.
- *Кое загърбихте?*
- Дори нямам време да си почина. Елиминирах личните пътувания и туризма...
- *А сте министър на транспорта! Как ще се преборите с войната по пътищата?*
- Престъпление е да се купуват шофьорски книжки и технически неизправни автомобили да минават преглед. Зад всеки такъв акт се крие риск за човешки живот. Това явление няма как повече да съществува. Страшна е статистиката за броя на шофьорските книжки, които се купуват у нас. Затова съставих работна група да подготви пакет от мерки за пресичането му.
- При автопревозвачите нещата също не вървят гладко...
- Има спад на превозите на пътници, а същевременно има свръхпредлагане на услуги. Държавата до момента не се е намесвала на този пазар, за да регулира бизнеса. Нелоялната конкуренция и нерегламентираните превози трябва силно да се ограничат. Автомобили без лиценз масово извършват превози. До 15 септември ще има яснота какво точно трябва да се случи и в този сектор. Назначил съм работна група с представители на бранша, които да предложат конкретни мерки за справяне със ситуацията.
- *Тези намерения няма ли да благоприятстват корупционните практики?*
- Административната намеса от страна на държавата е свързана с поставяне на бариера за достъп до професията. А това в никакъв случай не означава корупция. Неприемливо за нас е да насърчаваме стихийното развитие на даден бранш.
- *Мобилните оператори да очакват ли ценови натиск от страна на държавата?*
- Цените за разговори между абонати на различни оператори са доста над средните за Евросъюза. Комисията за регулиране на съобщенията предписва график, в който цените трябва да бъдат редуцирани. В близките година-две разговорите ще поевтиняват. Следваме европейските практики, затова и у нас трябва изцяло да се съобразяваме с тях.
- *Изглеждате човек с мек характер. Ще проявите ли достатъчно твърдост да се справите с толкова много проблеми?*
- Не е нужно да говориш високо, за да проявиш твърдост

Приложение

» [Интервю с министър Александър Цветков за списание "ТЕМА", 30.08.2009 г. \(442.24 KB\)](#)