
Александър Цветков: Съкращенията в железниците са неизбежни

Интервю с министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков, Българска национална телевизия, 'Денят започва', 2 октомври 2009 година, 08.10 часа

Водещ:

Напрежение в БДЖ заради неизплатени навреме заплати и заради предстоящи съкращения. В същото време скандални разкрития, обвинения за, така, най-общо, далавери, за безстопанственост, за разхищения на средства от страна на предишните управляващи и в железниците, и по отношение на опита за продажба на летище 'Търговище', и по прословутите правителствени самолети еърбъси, няма да изброявам всичко. В същото време пък се задават промени в 'Български пощи'. Чуждестранен инвеститор май ще се появи. . . щял да се появи там. Ще падне монополът на дружеството по отношение на писмата и на малките пощенски пратки, след време ще падне. Ще се повиши ли обаче качеството на услугата или напротив? Има ли реален контрол по отношение на локомотивите, вагоните, автобусите, самолетите и т.н., които се движат в България, или пътуването с тях си е до голяма степен руска рулетка? Всичко това като рамка на разговора с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков, който е на горещия стол пред вас. Добро утро. Благодаря ви, че приехте поканата.

Александър Цветков:

Добро утро.

Водещ:

Нека започнем с тази тема - за железниците, доста, така, гореща и доста раздухваща страсти. От вчера би трябвало да е започнала процедура по съкращаване на служители, а до днес пък би трябвало да е приключило изплащането на юлските заплати, нали така?

Ал. Цветков:

Да, действително е така.

Водещ:

Приключи ли едното и започна ли другото?

Ал. Цветков:

Напрежение в момента в железниците действително има, но бих искал да кажа, че съкращенията не започват от сега. Съкращенията текат през цялата година и вече има съкратени над 1600 души в железниците. Тези съкращения обаче трябва да продължат, тъй като ситуацията е доста тежка. Спадът на товарните превози е изключително голям, около 40 процента е спадът в сравнение със същия период за миналата година, и това се отразява доста тежко на дружеството като цяло. Имаме и спад в пътническите превози около 7-8 процента. Така че това драстично намаляване на

работата всъщност определя и необходимостта от съкращения.

Водещ:

Спад заради кризата, предполагам, 'Кремиковци' вече . . .

Ал. Цветков:

Кризата е. . . да, кризата една от причините, а другата причина е затварянето на 'Кремиковци' и намалението на работата на другите структуроопределящи предприятия.

Водещ:

И в тази връзка съкращенията, казвате, са неизбежни.

Ал. Цветков:

В тази връзка съкращенията са неизбежни и нашите социални партньори знаят това нещо, ние сме го обсъждали многократно. Това е нещо, което не може да не се случи на този етап. Вие виждате, че имаме в момента и затруднения при плащането на заплатите. Това обаче не се дължи само на намалението на приходите, разбира се. Тук има и един субективен фактор. По-голямата част от субсидията, която се плаща на БДЖ всяка година, е изразходвана преди полугодieto и в момента ежесечно ние получаваме един много по-малък размер субсидия, който е недостатъчен, за да покрием заплатите.

Водещ:

Тоест това, което е трябвало да се осигури като пари за заплати до края на годината, голяма част от него е изхарчено от предишните управляващи, така ли?

Ал. Цветков:

Да, БДЖ се субсидира, пътническите превози се субсидират и държавата ежегодно заделя едни доста сериозни суми за субсидия на железниците. За съжаление тази година субсидията не е разпределена равномерно по месеци, през първите месеци на годината субсидията е много по-голяма, отколкото през последните месеци на годината.

Водещ:

Не е ли било ясно, че заплати трябва да се плащат до края на годината, а не само в първите шест месеца?

Ал. Цветков:

Разбира се, че е било ясно. Също така капиталовата програма е изразходвана, тоест реализирана, на 80 процента на полугодieto и останалите 20 процента от тази програма. . . аз спрях, тоест спрях реализацията на едни капиталови разходи, това са обекти, това са ремонти, които всъщност сега ще бъдат проблемни. Ние ще ги спрем, ще ги замразим, но това е. . .

Водещ:

За какви ремонти става въпрос?

Ал. Цветков:

Всички ремонти са свързани с поддръжката на железопътната инфраструктура. И ние ги спираме само и само да пренасочим тези средства за заплати, за да можем да плащаме на работниците.

Водещ:

Ние след малко ще включим и Надя Томова, която е на Централна гара. Там със синдикалисти и с обикновени железничари, хора, които работят в железниците, разговаря. Само преди това да уточним колко. . . Всъщност колко души ще бъдат съкратени, защото различни цифри се чуват, в БДЖ и 'Железопътна

инфраструктура'?

Ал. Цветков:

Ами, в БДЖ и в 'Железопътна инфраструктура' планът за съкращения предвижда по около 2 хиляди души във всяко едно от дружествата. . .

Водещ:

Общо 4 хиляди.

Ал. Цветков:

. . . като това ще бъде разсрочено до края на годината и в началото на следващата.

Водещ:

Това са съкращения, след които не се предвиждат други.

Ал. Цветков:

Да, това са съкращенията. Следващи съкращения не се предвиждат, да.

Водещ:

Това ще се отрази ли на качеството на услугата, на сигурността?

Ал. Цветков:

Не, не би трябвало да се отрази по никакъв начин на качеството и на сигурността. Искам да подчертая, че това не са само работници, които ще бъдат съкратени, в тази бройка, разбира се, има и много голяма част административен персонал.

Водещ:

Съотношението какво е работници и администрация?

Ал. Цветков:

И действително тази цифра е доста голяма и смущаваща, но. .

Водещ:

Да, да, наистина. Виждам вече как се промениха физиономииите им като чуха. . .

Ал. Цветков:

Но искам да ви кажа, че това на фона на общата численост на железниците представлява около 12 - 13 процента.

Водещ:

Дванадесет-тринадесет процента съкращения. А съотношението администрация - работници сред съкратените?

Ал. Цветков:

Точното съотношение в момента не бих могъл да ви го цитирам, но се стремим колкото се може повече администрация да съкратим. И предвиждаме едно реструктуриране като цяло на системата на железниците с оглед на това да намалим ненужната и дублираща се администрация, тъй като железниците са разделени на различни. . . на отделни дружества, има много мултиплицирана администрация. И се стремим всъщност да започнем от администрацията.

Водещ:

Добре, нека да включим Надя Томова. Така, около нея има хора, които са ангажирани с темата. Наде, неизбежни са съкращенията, казва министърът. Как посрещат думите му хората?

Репортерка Надя Томова:

Ами, нека да попитаме това Петър Бунев, който е председател на Синдиката на железничарите към КНСБ. Добро утро. Кое предизвиква повече, така, реакции и повече напрежение тук в железницата - дали съкращенията, за които и министърът говори в

студиото, дали, така, неизплатените заплати? Какъв е проблемът по-скоро? Къде го виждате вие основния проблем?

Петър Бунев:

Значи, проблемът не е един, проблемите са три основни. Единият е наистина закъсняването на изплащането на заплатите, другият е съкращението и третият е бъдещето на железницата. Аз от това, което чух сега от министъра, той каза, че в инфраструктурата ще има около 2000 човека съкращения. Заявявам от тук, че 2000 съкращения в инфраструктурата могат да станат само при закриване на линии. И това ли в момента иска да каже министърът - че ще има закриване на публична държавна собственост или на инфраструктура?

Репортерка:

Ами, това, което успях аз да чуя от него, е, че това по никакъв начин няма да навреди на качеството на обслужването тук на. . . така, на железницата. Така ли е?

П. Бунев:

Значи, в това не мога да. . . аз не съм убеден, че няма да се отрази, особено говоря сега в случая за инфраструктурата. Няма как да се извършат 2000 човека съкращения, ако не се закрие линия. Или тогава значи, че ще намалим количеството на ж.п. линиите или дължината им ще трябва да се намали, а това знаем, че става с решение на Министерски съвет. Ако. . . знаем, че го има в антикризисните мерки. И в случая министърът това ли казва - че ще внесе това постановление за закриване на линии?

Водещ:

Наде, нека да чуем отговор от министър Цветков. Наистина това ли означава, ще се закриват ли линии?

Ал. Цветков:

Линии могат да бъдат закривани само в краен случай. Аз пак казвам, че предстои реструктуриране на железниците. Опитваме се да започнем от административния персонал. И всъщност това е максималната бройка, която казах аз, че е предложена за съкращение от дружествата. Това са разчети на дружествата.

Водещ:

Добре, Наде, склонни ли са хората, които работят в железниците, да проявят разбиране? Разбрахме, че голяма част от субсидията, така, е похарчена в първите месеци на годината, има финансови затруднения при изплащането на заплати, тоест при забавянето им. Склонни ли са някакво разбиране да проявят синдикатите, въобще работещите в железниците?

Репортерка:

Нека първо да попитаме синдикатите и след това ще се насочим и към хората, които работят в железницата. Те не са, така, структура на синдикални организации, но пък имат мнение. Но първо господин Бунев.

П. Бунев:

Да, понеже и чувам. . . Вижте сега, въпросът. . . колегите знаят какво би ги успокоило. Аз бих казал така - министърът, щом е в студиото, нека да каже как вижда наваксване на тези закъснения, докога ще станат, какво ще се случи, има ли бъдеще през следващата година и че през следващата година няма да бъдат допуснати такива неща. Смятам, че това. . . ако може да

отговори на този въпрос, би било добре.

Водещ:

Нека веднага да отговори. Наде, нека веднага да отговори министър Цветков, просто да има, така, диалог, и след това към другите работници. Да?

Ал. Цветков:

Затрудненията при плащането на заплатите са във връзка с намаления размер на субсидията през тази година. До края на годината ние ще нормализираме плащанията. От следващата година проблеми с плащанията на заплатите няма да има, тъй като регулярно ще започне субсидията, която държавата отделя всяка година. Така че този проблем, който се създаде сега, към края на годината, той всъщност е породен от недостига на средства поради неравномерното разпределение на субсидията. Затова държа да подчертая, че от следващата година такива затруднения няма да имаме.

Водещ:

Тоест до Нова година наваксват. . .

Ал. Цветков:

До Нова година ще наваксаме. . .

Водещ:

. . . а от следващата година вече месец за месец редовно. .

Ал. Цветков:

С нашите социални партньори ние сме договорили един график за изплащане на заплати и на аванси, който ние спазваме съвсем скриптно. До края на годината се опитваме всячески да осигурим средства, така че максимално това забавяне да бъде намалено. Вече преговаряме за възстановяване на дългове от сръбските железници, от македонските железници. Националната агенция по приходите прояви разбиране и възстанови спешно ДДС на дружеството БДЖ в размер на 4 милиона и 800 хиляди, които веднага бяха изплатени под формата на заплати. Освен това всички плащания на двете дружества са блокирани, тоест в смисъл аз и моят заместник решаваме персонално всяко плащане, така че финансовата дисциплина в двете дружества в момента е желязна. И смятам, че хората оценяват това, което правим.

Х Х Х

Репортерка:

Марине, един последен въпрос. Остават ли тези протести, които обявихте вчера, след това, което каза министърът днес?

П. Бунев:

Вижте, смятам, че тук вече имаме една коренно различна вече обстановка. Защото един график, в който беше казано - заплатата за юли и един аванс, мога да кажа, че нищо не значеше. Това в момента, което се каза, че до края на годината ще бъде наваксано, това е вече съвсем нещо ново. . . и поетия ангажимент от министъра, че за следващата година няма да има тези проблеми, смятам, че това вече по съвсем друг начин стоят нещата.

Репортерка:

Тоест казвате, че. . .

П. Бунев:

Това ще бъде доведено до знанието на хората. Надявам се да бъде подплатено с такива споразумения, подписани. Бих помолил и министъра да стане един гарант на такова споразумение и тогава може би нещата ще имат друг обрат.

Водещ:

Добре. Наде, благодаря ти. Ставате ли гарант на такова споразумение?

Ал. Цветков:

Разбира се, тъй като субсидиите се отпускат от държавата, а железниците, както знаете, ежегодно се субсидират. И държавата, разбира се, че ще гарантира отпускането на субсидиите за следващата година, което ще нормализира ситуацията.

Водещ:

Произведохме новина в нашето студио - мост между синдикатите и ръководството на министерството, само че. . .

Ал. Цветков:

Искам да ви уверя, че ние винаги сме в диалог и до този момент диалогът ни е много конструктивен. И аз мисля, че имаме пълно разбиране за ситуацията в случая.

Водещ:

Да, с ръководството, така, установих, че го постигнахте този диалог, обаче обикновените железничари, хората, които работят, така, малко скептично бяха настроени. С тях май по-трудно ще бъде доверието да го възстановите.

Ал. Цветков:

Всеки човек, разбира се, се интересува да си вземе заплатата, това е ясно. Но всички са наясно, синдикатите също, каква е причината за тези забавяния. И аз затова смятам, че ще има конструктивизъм в диалога и ще мине успешно.

Водещ:

Добре, по-големият въпрос - визията за бъдещето на железниците през следващата година, в средносрочен план?

Ал. Цветков:

В краткосрочен, както казах, темата е една - съкращения, финансова дисциплина, намаляване на разходите, за да можем да наваксаме тези проблеми, които в момента са създадени. Следващите ни стъпки са към едно по-пазарно ориентиране на железниците. . .

Водещ:

Какво значи това?

Ал. Цветков:

. . . в пътническите превози. Това означава едно подобро обслужване, едни подобрени графици, един синхрон между пътническите и между. . . железопътните превози. В момента имаме налице една абсолютно нелоялна конкуренция между автобусни превозвачи и железници.

Водещ:

Как ще се преборите с нея?

Ал. Цветков:

Това може да бъде реализирано само по един начин - с един национален транспортен план, в който всички маршрутни разписания на автобусни превозвачи и на железници са синхронизирани и те

не изпадат в ситуация на нелоялна конкуренция едни спрямо други.

Водещ:

Тоест те трябва да се съобразят с железниците.

Ал. Цветков:

До този момент това не е правено и на практика те се явяват нелоялни конкуренти.

Водещ:

Умишлено ли не е правено?

Ал. Цветков:

Не мога да кажа дали умишлено не е направено. Но правилният подход е това нещо да бъде направено.

Водещ:

Добре.

Ал. Цветков:

Също така предвиждаме да се издават комбинирани билети за влак и за автобус, тоест когато искате да стигнете до крайната дестинация . . да получите билет до крайната дестинация, независимо дали тя може да бъде постигната само с железопътен превоз или комбиниран. Също така в товарните превози предвиждаме една гъвкава политика, гъвкава политика. . . таксова политика имам предвид, за да може да се привлекат повече товари. Вие знаете, че железниците в момента функционират в условията на конкурентна среда, те не са единственият превозвач на пазара. Така че съответно тази пазарна среда изисква и съответния подход. Така че железниците трябва да се нагодят към този подход и това нещо трябва да стане много бързо.

Водещ:

Качеството, подобряване на качеството на услугата изисква ли нови вагони, нови локомотиви, защото в момента, качвали сте се скоро на влак, предполагам, много често не може да се види на коя гара си от това, което е нашарено със спрей по прозореца. Ако не знаеш горе-долу в колко часа пристигаш, може и да не разбереш, че си стигнал гара 'Септември' примерно.

Ал. Цветков:

Ами, средната възраст на вагоните в железниците е над 20 години. Има вагони, които са и над 40. Така че категорично има нужда от обновяване на вагонния парк, на локомотивния също. Това обаче е свързано. . .

Водещ:

Трябват пари. . .

Ал. Цветков:

Това обаче е свързано с ангажменти от страна на държавата, тъй като железниците, както казах няколко пъти, те се субсидират, това са дружества, които по принцип не реализират печалба, това е техният държавен ангажимент - да осъществяват тези превози, без да реализират печалба. Така че в рамките на възможното, което държавата може да подпомогне железниците, ще бъде изготвена и една такава програма през следващите години за обновяване. . .

Водещ:

Какво е възможното според вас? Какъв ангажимент би трябвало да поеме държавата, какъв финансов ресурс? Имате ли разчет?

Ал. Цветков:

Ние имаме разчет за необходимите средства, имаме разчет, разбира се, и програма за обновяване на вагонния парк. . .

Водещ:

За да се усети подобряване на качеството от пътниците.

Ал. Цветков:

Разбира се. Но вие все пак имайте предвид, че 2010 година също няма да бъде лека година от бюджетна гледна точка. Така че.

Водещ:

Тоест оставяме го за след. . . за от 2011-та най-рано. . .

Ал. Цветков:

В момента, в началото на октомври, ми е рано да се ангажирам с конкретните параметри на това какво ще бъде възможно държавата да отдели като ресурс за подновяване. . .

Водещ:

За 2010-та. . .

Ал. Цветков:

. . . за 2010-та, така че нека този разговор да го оставим за следващ месец може би.

Водещ:

Да, разбира се. Може би по-нататък отново ще имаме повод. А в същото време докде стигна. . . говорим за качество, за лоши вагони и т.н., а в същото време имаше проверки за това, че във вагонния парк има. . . в смисъл - при продажба, при закупуване на вагони има, как да се изразя по-меко, хайде, далавери. В смисъл - стари вагони, рециклирани, представени за по-нови, а пък те са по-стари. . .

Ал. Цветков:

През последната година има поредица от сделки, които са, меко казано, смущаващи. Продажба на най-новите спални вагони на ниска цена. . .

Водещ:

А оставяне на по-старите.

Ал. Цветков:

. . . покупка на по-стари на изключително висока цена и т.н. Така че. . .

Водещ:

Имате предвид тези, които са били 1986 година произведени, са продадени, а тези от 1968-ма - запазени, така ли?

Ал. Цветков:

Ами, вижте, в железниците има вагони, които са доставени от Германия в четири, на четири партии - 1968 г., 1978 г., 1986 г. и 2001 г. Взима се решение, продават се най-новите вагони, всички, които са доставени 1986 г., и 2001 г. доставка, те се продават.

Водещ:

Добре, но четох някъде техническа експертиза... да?

Ал. Цветков:

Остават, остават за експлоатация вагоните на 40 години, от 1968 г.

Водещ:

Четох някъде...

Ал. Цветков:

След това купуваме вагони, които са производство 1974 г.

Водещ:

Това наистина звучи смущаващо, което казвате.

Ал. Цветков:

Меко казано.

Водещ:

Но някъде четох техническа експертиза, че тези, които са продадени, по-новите, те могат да се движат по направлението Инстанбул - Виена, но не могат да се движат по направлението София - Кардам, примерно. И тогава изглежда логично да ги продадеш тях, след като така или иначе не можеш да ги пуснеш по София - Кардам.

Ал. Цветков:

Виждате, те са производство 1986 г. и от 1986 г. са вършили чудесна работа. В един момент някой решава, че тези вагони не са подходящи за железниците.

Водещ:

Тоест те са се движели по вътрешни направления, след това са спрели и почват да се движат само по международни направления.

Ал. Цветков:

Разбира се, те са се движили навсякъде. Имало е, имало е определен интерес за покупката на тези вагони, проведен е таен търг с един участник, всички тези неща са констатирани, всичко е предадено на прокуратурата, има една поредица от нарушения, които не бих искал да ви занимавам конкретно.

Водещ:

Да, добре, да не мине целият разговор само за железниците. Само последно да ви питам - вярно ли е, че ще има намаление на заплатите в 'Железопътна инфраструктура' с 30 процента до края на годината?

Ал. Цветков:

Това не бих казал, че е намаление на заплатата. Това по-скоро е изплащане в непълен размер.

Водещ:

Е, да, де, ама...

Ал. Цветков:

Но тези пари ще бъдат възстановени на служителите след началото на следващата година.

Водещ:

А-ха, те до Нова година получават по-малко пари, след това...

Ал. Цветков:

Недостига ще го компенсирате през следващата година, т.е. те ще си получат тези пари, заплатите им няма да бъдат намалени, те ще си ги получат...

Водещ:

Без лихви, без лихви, предполагам, нали?

Ал. Цветков:

...те ще си ги получат през следващата година.

Водещ:

Лихва няма да има за тримесечен депозит? Не, питам.

Ал. Цветков:

Ако сме ги въртели тия пари и сме ги ползвали за нещо, нормално е да предложим и лихва, но за съжаление това не е така.

Водещ:

Добре, кажете за пощите. Вярно ли е, че ще влезе там стратегически, е, да не е стратегически, чуждестранен инвеститор, че ще влезе в 'Български пощи'?

Ал. Цветков:

С последната промяна на закона, който внесохме за пощенските услуги, се предвижда либерализация на пазара за пощенски услуги. Това е абсолютно в синхрон с европейското законодателство и европейската практика. Паралелно с това обаче ние гарантираме пощенската услуга, минималната пощенска услуга във всички населени места, т.е. това е, от една страна, либерализация на пазара, от друга страна, е и гаранция, че 'Български пощи' ще изпълняват ангажимента си във всички населени места. Паралелно с това даваме възможност...

Водещ:

Съкращенията, съкращенията?

Ал. Цветков:

...даваме възможност на частни оператори да осъществяват тази дейност, било то в национален мащаб, било в регионален.

Водещ:

Това по отношение на писмата и малките пратки, нали така? Защото и досега по някои направления има конкуренция.

Ал. Цветков:

Не само, има комплекс от услуги. И това, което се предвижда в реструктурирането на пощите, е влизането, реструктуриране по дейности, ако мога да се изразя, по вертикала, така че всяка дейност да може да бъде обособена, да бъде създадено едно отделно търговско дружество със смесено участие, в което да привлечем частни инвеститори, които да инвестират средства и ноу-хау за развитието и за конкурентоспособността на съответната дейност.

Водещ:

Има ли интерес вече от такива чуждестранни инвеститори?

Ал. Цветков:

Има интерес, има интерес и това е нормалната практика, ние да привлечем ноу-хау, тъй като имаме доста архаична и структура, и технология, и за да бъдем конкурентни на този пазар, либерализиращ се, ние трябва съответно да бъдем гъвкави и да се обърнем с лице към пазара.

Водещ:

От повече от едно място е интересът или? В смисъл имали сте разговори...

Ал. Цветков:

Има, има достатъчно много интерес, разбира се, на този пазар. И ние това предвиждаме всъщност, да направим едни публично-частни партньорства, които са на конкурсен принцип, абсолютно открити и прозрачни, разбира се, така че пощите да могат да предлагат едни добре пазарно ориентирани услуги.

Водещ:

И това как ще стане?

Ал. Цветков:

Амбицията ни е да превърнем пощата в един логистичен център за малките населени места, където, извинявайте, ще може да се

правят бързи парични преводи, ще могат да се ползват редица услуги, така че пощата да бъде едно място притегателно и всъщност да бъде един обслужващ център за малките населени места.

Водещ:

Да се продават и лекарства, дори и такава идея имаше, макар и...

Ал. Цветков:

Те се продават в момента, те не са точно лекарства, това са санитарни материали и те нямат статута на лекарства.

Водещ:

Добре. Ще има съкращения сигурно. Това реструктуриране, за което говорите, започна ли?

Ал. Цветков:

Не бих казал съкращения, това е реструктуриране, по-скоро оптимизация на дейността, отколкото съкращения.

Водещ:

Добре, за да вървим към финал, последно самолета, ербъса на правителството, единия го запазвате, в смисъл по-малкото зло избирате, нали така?

Ал. Цветков:

Това категорично е най-малкото зло, което можем да изберем.

Водещ:

Да, той трябва сигурно нещо да се преустрои, за да може да бъде ползван, или?

Ал. Цветков:

Не, той ще бъде ползван във вида, в който е. Дълго време, както виждате, правихме анализи, мислихме, преговаряхме, за да изберем най-безобидния вариант, т.е. най-безболезнения вариант за държавата. И това, което направихме, е, така, един, мога да кажа, един сериозен успех в преговорите, тъй като доставчикът на самолетите се отказа от всякакви претенции за щети и пропуснати ползи за самолета, който връщаме. Още повече че си възстановяваме всички средства, които са платени за неговото придобиване, и ги приспадаме към другия самолет.

Водещ:

Загубата е само един милион, това излезе като информация, за хазната.

Ал. Цветков:

Ами, това е загубата, но бих искал да кажа, че това са лихви, това е право на ползване, каквото всъщност де факто ние го имаме, тъй като самолетът е доставен и е стоял на летище София през цялото това време.

Водещ:

Така, и в момента правителството, президентът, Народното събрание разполагат с един самолет и един резервен, нали така?

Ал. Цветков:

Точно така. Този самолет ще бъде готов...

Водещ:

Не трябва ли още един да се купи, по-малък, по-нов...

Ал. Цветков:

На този етап не е необходимо, на този етап не е необходимо, този самолет върши, ще върши отлична работа, той все пак е един

чудесен самолет 'Ербъс'. Седалките действително са от нискобюджетната, нискотарифната компания, но все пак ще изпълнява своите функции.

Водещ:

Не е чак толкова лошо, колкото в началото изглеждаше, така излиза, този самолет...

Ал. Цветков:

Не, това не е нов самолет, все пак е втора употреба самолет.

Водещ:

Втора употреба, да, но може да лети, може да върши работа.

Ал. Цветков:

Разбира се, че може да лети и ще върши работа.

Водещ:

Добре, пък има и такива все пак граждански линии, ако в един момент се окаже, че самолетът е на едно място, а пък делегация спешно трябва да замине на друго. Благодаря ви много за този откровен разговор. Синдикатите в БДЖ, най-горещата тема, има възстановен диалог, има график за изплащане на заплати, има гаранции от страна на министъра, че този график ще се спазва и че догодина няма да има проблеми. Благодаря ви за участието.