
Ще стане ли БДЖ социална бомба за новите управляващи

Интервю на Александър Цветков, БТВ, "Тази сутрин", 15.10.2009

Водещ: Прехвърлям се бързичко на вестник "Телеграф", че и времето напредна. "Бомбата в БДЖ заложена нарочно", пише вестника. Това е по повод вчерашните новини, дошли от новия транспортен министър Александър Цветков, а именно, че двете големи фирми, свързани с железниците - БДЖ и Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) - така се казва, са изправени пред фалит, буквално, защото субсидията за цялата година е изхарчена, а дълговете са стотици милиони. "Мутафчиев докара влака до фалит", това е звучното заглавие, избрано от колегите. Добро утро, господин Цветков.

Александър Цветков: Добро утро.

Водещ: Какво е положението в тези две държавни фирми? Българския народ, общо взето, БДЖ е част от неговия живот. Една голяма част от нашите пътища са преминали във влакове. Означава ли това, че няма да ги има вече?

Александър Цветков: Положението е драматично.

Водещ: Личи си.

Александър Цветков: И това, че те са докарани до фалит, не е само от тази субсидия. Субсидията е през тази година и тя е изхарчена авансово и това за мен е едно умишлено дестабилизиране на железниците в момента.

Водещ: Предизборно можем да го наречем също сигурно това харчене на субсидии.

Александър Цветков: Предизборно, да, и следизборно дестабилизиране. Но години наред дългове, неразплащане, бездействие, източване и резултатът е налице. Имаме дългове, които трябва да плащаме през следващата година в размер на над 100 млн. Това са вноските по кредити и по облигационни заеми. За тази година до края имаме още 40 млн., а да не говорим за неразплатените задължения към доставчици. Те са над 150 млн. Това е само за БДЖ. Паралелно с това субсидията, по-голямата ѝ част е изразходвана и не можем да платим заплати. Това е причината хората да не могат да си получат сега заплатите навреме и затова са недоволни. И те с право са недоволни.

Водещ: И се очакват и протести, доколкото аз разбрах, от страна на жепейците.

Александър Цветков: В правото си са. Аз не мога да ги укоря. Когато не получаващ заплата за труда си е нормално да протестираш. Но този протест трябва да е ясно към кого е насочен.

Водещ: Към кого?

Александър Цветков: И аз показах вчера хората, към които трябва да бъде насочен този протест - г-н Монов, бившият изпълнителен директор на БДЖ, и г-н Мутафчиев, бивш министър на транспорта, които умишлено са утвърдили годишното разпределение на субсидията авансово преди изборите. И аз питам: защо 25 млн. ще дадеш преди изборите в рамките на един месец, а в последните месеци на годината ще даваш по 9. Каква е причината?

Водещ: Добре, как е възможно да има такова финансово състояние на тези фирми, които общо взето през последните години станаха известни с многобройните си сделки?

Купуваха се влакове, продаваха се вагони, купуваха се нови, разпродаваха се имоти.

Идваха тук ваши министри и се шегуваха преди време като казваха, че техните

министерства били не министерства, а имотни агенции. Това, примерно, го каза вашият колега от военното министерство. Помня, че и други го казваха. Сега, точно не мога да се сетя кои имена, но като че ли и вашето е действало като имотна агенция. Пък накрая фалит.

Александър Цветков: Не само като имотна агенция. Много пъти се повдига въпросът за сделки с вагони. Тази сделка, онази сделка. Когато вземем всички сделки като поредица от сделки и да ги разгледаме, излиза една много интересна картина.

Водещ: Какво излиза? Пъзелът как се нарежда, като се съберат всички сделки?

Александър Цветков: Когато трябва да се продават вагони, се продават най-новите вагони на таен търг на една фирма на цена около 30 хил. евро на един вагон. Когато се купуват вагони, се купуват по-стари вагони на цена 550 хил. евро един вагон. Така че от поредицата сделки, която е направена, ситуацията не е учудващо, че е стигнала до тук.

Водещ: Добре, това не е ли кражба? Това не е ли някаква организирана престъпна схема за източване на една държавна компания...

Александър Цветков: Освен кражба аз друго не мога да кажа.

Водещ: ... по този начин правени нещата?

Александър Цветков: И поради тази причина всичките...

Водещ: Продава се нов вагон за 30 хил. евро, купува се стар за 550 хил. евро.

Александър Цветков: Всички тези материали са предадени на прокуратурата, тъй като, както одитният екип, така и аз, напълно споделям мнението, че това си е чиста кражба. И оттук насетне прокуратурата трябва да довърши проверката и да имаме нещо като резултат.

Водещ: Работата с тия не е като работата с розовите БМВ-та май. Тук става въпрос за по сериозни нарушения. Колко стари са тези вагони, които са купувани? Имаше информация и в журналистически разследвания, че става въпрос за 40, 50, 60-годишни вагони, опасни за здравето на гражданите. 10 човека изгоряха във влака в подобен вагон.

Александър Цветков: Тези вагони, които са купени за по 550 хил. евро, това са вагони, които, първо им е заличена годината на производство и правим разследване кога са произведени. За пет от тях е ясно, че са произведени 1974 година.

Водещ: 1974 година?

Александър Цветков: Да, 1974 година са произведени. След това, останалите вагони са със заличени години на регистрации. И ние се обръщаме към немски, към швейцарски и други железопътни компании да проучваме кога аджеба са произведени тия вагони. Но може и по-стари да се окажат от 1974.

Водещ: Щом са оставили 1974 година да стои, пък останалите са ги заличили, значи тази е била най-благоприятната година.

Александър Цветков: Възможно е.

Водещ: Това са 35-годишни вагони. Може би, за да си ги представят хората, да сравним вагона с един автомобил. Това означава да се возим в 35-годишен автомобил. Да речем един Москвич на 35 години. или една Лада, да речем.

Александър Цветков: И да го рециклираме, той си остава на 35 или на 40.

Водещ: Фирмата, което беше замесена в тези сделки, в "Цуг" ли беше регистрирана тя? Имаше там някаква връзка между...

Александър Цветков: Да.

Водещ: Нали? Дали не е възможно този доклад, който вчера лъсна в пресата, и разработката "Цуг" на ДАНС да се окаже тъкмо разработка за...

Александър Цветков: Няма да се учудя.

Водещ: Няма да се учудите. Това ви направи веднага впечатление. Ще питаме тук вашия

колега Яне Янев дали пък всъщност тази разработка "Цуг" не е за вагоните на БДЖ. Кои участвали в тази далавера? Кои са хората, които са подписвали документите?

Александър Цветков: Изпълнителният директор на БЖД и, съответно, другата страна - представителя "Арвекс", фирмата, която е доставчик на тези вагони, която всъщност нито е производител, нито е собственик на вагоните.

Водещ: Комисионер.

Александър Цветков: Комисионер. Подобно на други сделки в министерството, които са направени. Така че те са доставяли вагони. Валентин Моллов е подписал като представител на тази фирма. Така че...

Водещ: Наскоро излезе един ваш колега, бивш, от Министерски съвет, някакъв чиновник беше. Той каза: "Аз съм виновен за всичко. Аз съм подписал за самолетите, аз съм подписал за това, аз съм подписал за онова". Някакъв чиновник беше.

Александър Цветков: Главен секретар.

Водещ: Там ли трябва да се търси вината? Съгласен ли сте с това "самопризнание"?

Александър Цветков: Ами вижте, много е лесно и много е удобно някой да подписва всичко. Чудесна схема. Не носиш отговорност за нищо. В дружествата подписват директорите, в министерството подписва главният секретар. Изключително удобно е.

Водещ: Колко сигнала дадохте в прокуратурата за ревизията, която вие направихте във вашето министерство?

Александър Цветков: Те вървят много ревизии.

Водещ: Да, много ревизии, много сигнали, ама да видим какво има накрая.

Александър Цветков: Целият одитен ресурс на министерството в момента е впрегнат и извършва проверки в дружествата, в самото министерство. До този момент четири доклада са готови, и четирите са в прокуратурата. И нарушенията са доста сериозни.

Водещ: Имате четири доклада в прокуратурата. За какво са сигналите в тях?

Александър Цветков: Единият е за вагоните в БДЖ. Другият доклад е във връзка с летище "Търговище". С тази скандално известна сделка. За 400 хил. лв. се продадоха такива имоти, които впоследствие с контролната оценка, която направихме, се оказа, че пазарната им цена е 1,4 млн. Развалихме, съответно, сделката. Материалите са в прокуратурата. Пристанище "Бургас" - систематично източвано с договори, които са без обществени поръчки, на завишени цени и т.н.

Водещ: Три сигнала дотук станаха. И може би за самолетите или там няма сигнал?

Александър Цветков: Не, за самолетите също. За самолетите имаме нарушение по отношение на процедурата, да не говорим за целесъобразност, да не говорим за липсата на финансиране. Тук имаме съвсем откровени нарушения във връзка с провеждането на процедурата и доставката на самолети. Така че и това е в прокуратурата. И пропуснах още един доклад, който също съм изпратил, за "Морска администрация" - наемането на кораба "Перун". Единственият ни кораб, който е за морско спасяване, този кораб е неправомерно предоставен под наем на частни фирми, които са го съсипали. Корабът в момента е негоден за действие.

Водещ: С една дума, безстопанственост, безхаберие или нещо друго, нещо по-лошо?

Александър Цветков: И тези думи може да употребим, но смятам, че нещата са станали съвсем целенасочени.

Водещ: Да се върнем към темата с БДЖ. Там нещата наистина звучат доста драматично и като че ли са най-спешни. Ще успеете ли да платите заплатите на хората и какво бъдеще предвиждате на този холдинг от някакви компании, които са? Защото аз помня, че...

Александър Цветков: Заплатите ще се платят на хората.

Водещ: ... предшествениците ви ги разделиха тези...

Александър Цветков: Хората трябва да бъдат спокойни, че заплатите ще си ги вземат в

пълнен размер. Затрудненията, които имаме в момента, са благодарение на изхарчването на субсидията. В момента субсидията идва в непълен размер. Нерегулярните плащания и в малък размер, на субсидията, водят до това - дестабилизиране.

Водещ: Тя откъде идва тази субсидия? От държавата?

Александър Цветков: От държавата идва. Но тя е разпределена в рамките на годината, определен брой пари. Когато си изхарчил 8-% от тия средства, останалите, както и да ги разпределим, не достигат. Това е причината да забавим заплатите. Но заплатите ще се отрегулизират, няма да има забавяне на заплатите и от следващата година аз гарантирам, че няма да има забавяне, защото няма да разпределим субсидията неравномерно. Тази субсидия за това служи, за да подпомогне дейността, за да може да гарантира стабилно функциониране. Така че от догодина няма да има закъснения. А тази година правим всичко възможно. И като казвам всичко възможно, вчера на заседание на Министерски съвет увеличихме субсидията за НКЖИ като трансферирахме капиталови ресурси в субсидия. И това е по капиталовата програма на НКЖИ, което са последните 10% неизразходвани от тях. Защото до полугодieto 90% от парите бяха изхарчени. От юли месец, от август реално, аз блокирах всички плащания по тези договори, по капиталовите програми и благодарение на това тези пари, които останаха, сега хората могат да си получат заплатите.

Водещ: И въпреки всичко, при тези стотици милиони лева дългове, има ли смисъл тези предприятия да продължават да съществуват, тези държавни фирми? Вярно, те досега са източвани и така са оправдавали своето съществуване, но оттук насетне?

Александър Цветков: Вижте, оттук насетне, първо, има две направления, в които трябва да пореботим много усилено. До края на годината ще свикаме събрание на кредиторите. Ще поставим нашето искане да се отложат плащанията, тъй като това е една примка, която в момента виси и, ако държавните железници фалират, това не е от интерес нито за обществото, нито за кредиторите. Трябва примката да се отхлаби. След това, това дружество трябва да стане пазарно ориентирано, а не както е в момента - един мастодонт, който губи. Губи от товарни превози, които осъществява, против всяка икономическа логика.

Водещ: И аз това се чудя. Как е възможно...

Александър Цветков: Превозваш една стока и губиш от това нещо.

Водещ: Да бе поне държавна стоката, а те вероятно превозват частни стоки.

Александър Цветков: Разбираемо, пътническите превози са на загуба. Те се субсидират. Но там имаше регулярни линии. Има, няма пътници - ти трябва да возиш. Но при товарните превози защо се получава така? Защото този мастодонт има структура, която изобщо не отговаря на пазарните условия.

Водещ: От директори, заместник-директори, началник-отдели, шефове.

Александър Цветков: Вижте какво, ние се наслушахме на оздравителни програми на железницата. Какво означава оздравителната програма? 59 отдела има в БДЖ. С 59 отдела как ще оздравим железницата?

Водещ: Борят кризата сигурно.

Александър Цветков: Не знам какво борят. 59 отдела.

Водещ: И всеки отдел си има началник.

Александър Цветков: Всеки отдел има началник, няколко отдела имат директори. Отделно има четири предприятия в тази шапка на БДЖ. И затова са на загуба. И това, което правим веднага, сега, е да направим реструктуриране и то много бързо, като започнем от административния персонал, от висшия административен персонал в БДЖ. От 59 ще ги съкратим на 25. От 16 директора ще станат 6. Това е новата структура, която предлага БДЖ, която трябва да стане много по-пазарно ориентирана, нормална за издръжка. С това ще спестяваме по 1 млн. годишно, само от тия началнически постове.

Водещ: Това е добре, че ще има съкращаване на директори. Сигурно хората ще ви подкрепят. Какво, обаче, ще правите с тези стари вагони, които сега продължават да се таралянкат по българските железници?

Александър Цветков: Нищо. Засега ще ги търкаляме също

Водещ: Защото хората продължават да пътуват. Историята с изгорелия влак е абсолютно показателна. Там беше показателен начинът, по който се пое политическата отговорност. Не се подадоха оставки, не се взеха мерки.

Александър Цветков: Въпросът със старите вагони е напълно основателен, но в момента най-непосредствената задача е да стабилизираме ситуацията и железниците въобще да продължат да возят. Защото при тези страхотни задължения, които... Ние нямам средства, с които да ги покрием. След като не достигат парите за заплатите, как да покрием вноските по кредитите? Това е изключено. 150 млн. към доставчици. Първо трябва този въпрос да отрегулируваме, да отложим малко плащанията и да стабилизираме функционирането, да си плащаме заплатите и след това тези приходи, които идват, не да отиват за заплати на някакви звена, 59 отдела, а да влизат за модернизация.

Водещ: А все пак да не забравяме, че БДЖ има и една социална функция - да вози хората, които нямат възможност да ползват друг тип транспорт. Има такива населени места, които нямат друг тип транспорт.

Александър Цветков: Точно така. Това е задължителната обществена услуга, която БДЖ осъществява. Затова за фалит не можем и да мислим в момента. И аз смятам, че това, което казах, е най-важно на този етап и до края на годината трябва с този проблем да се справим. Да отложим плащанията, защото иначе това не е в интерес на никого.

Водещ: Благодаря ви. Министърът на транспорта Александър Цветков гост на "Тази сутрин" по БТВ. Железниците няма да фалират. Въпреки тежкото си състояние те ще запазят своята основна социална функция. Министър Цветков не би се учудил зад аферата "Цуг", спомената вече като разследване на службите, да се крият продажбата на вагони, направена от предишното ръководство на компанията. Това, което чухме като цени, звучи така: нови вагони са продавани за 30 хил. евро, а стари вагони, най-вероятно 35-годишни, че и по-възрастни, са купувани на цена от 550 хил. евро. Четири или пет даже са сигналите, които министерството е дало в прокуратурата, за разследване на действията на предишните управници в транспорта. Какво, обаче, ще стане наистина зависи само от прокурорите.