

---

## Възстановихме доверието на Европа към нас

---

**Интервю на министър Александър Цветков за в-к Политика, 20.11.2009 г.**



### Железниците са източени, ограбени и докарани до фалит

- Г-н министър, кои бяха акцентите в управлението ви през първите 100 дни от мандата ви?
- Най-важните неща, които направихме са пълен анализ на икономическата ситуация в министерството ревизии и проверки на голяма част от по-крупните сделки. Възстановихме доверието на Европа към нас. Разчитаме много на европейските 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. Очакваме много сериозни финансови постъпления в страната по тази линия. Стартирахме тръжната процедура за железопътната магистрала Тракия, участъка от Пловдив до Бургас. Тази рехабилитация е на стойност 366 млн. лева. Направихме проекти за някои много важни закони - за движение по пътищата и за автомобилните превози. Предлагаме нов подход при обучението на водачите, при изпитите, както и при техническите прегледи. С този нов подход считам, че ще решим проблема с черния пазар на книжки.
- Убеден 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 анонимният изпит и въвеждането на квесторния принцип. По отношение на техническото осигуряване даваме гратисен период на всички фирми.
- Искате да кажете, че про-форма прегледите ще останат в историята?
- Точно така. Няма по-надежден механизъм за контрол от техническото средство.
- Ще ви върна отново към наболелия 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 поредица, които и по мнение на проверяващите са неизгодни. Направили сме пълен анализ както от процедурна гледна точка, така и от финансова. Заключениета са налице и са подадени на прокуратурата. Както вече знаете вече има повдигнато обвинение срещу бившия директор на БДЖ за неизгодна сделка, с

която е оцетил БДЖ с доста крупна сума. С тази поредица от сделки не е чудно че финансовото състояние на железниците е такова каквото е в момента.

В момента тече пълна ревизия в БДЖ.

- Един от абсурдите е примерно броят на счетоводителите в железниците.

- Трябва а ви кажа, че хората не могат да си представят мащабите на тази администрация. Като кажем, че има 59 отдела, това не е толкова стряскащо за обикновения човек, но като кажем, че има 200 счетоводители, това вече е абсурдно. Това е един своеобразен рекорд по раздути щатове в държавата.

- Можем ли да кажем, че поради ниското качество на спалните вагони на БДЖ е една от причините за трагедията при Кардам?

- Можем да го кажем, и това е мнението и на близките на загиналите. Има една сделка която предшества трагедията При която БДЖ продава най-новите си пътнически спални вагони на 'таен' търг на една фирма. Остават в експлоатация само 40-годишните с аргумента, че новите вагони много бързо се износвали. Четох предложението за продажба на тези вагони и не мога да повярвам, че без експертиза без каквото и да било анализ се предлага продажбата на най-новите вагони и това предложение е прието.

- На какви цени са продадени?

- Продавани са по около 30 000 евро всеки.

- Това май е доста под пазарната цена?

- Смятам че цената е сериозно занижена. Всъщност на търга не е имало реална конкуренция. Вагоните просто са били продадени на една фирма. Ако съпоставим цената на придобиване с тази на сделката с 'Арвекс', за която към бившия директор на БДЖ има повдигнато обвинение -там става въпрос за 550 хил. евро. За г<sup>г</sup>циклирани вагони с производство от 1974 г.

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

- Точно така, а за да се поевтини още сделката железниците дават същия брой стари вагони на фирмата доставчик, които си ги оценяват на 15 хил. евро единия. Интересно е, че оценителят ги е оценил срещу лев на вагон. Естествено възниква въпросът дали този оценител изобщо си е направил труда да ги погледне. Срещу 1.30 лева на вагон. Толкова е възнаграждението му. Само транспортните му находи не му се покриват от този хонорар. Виждам, че не ви се вярва. Вие случайно да познавате някой, които за лев и тридесет да оценява вагони?.

- Очевидно в БДЖ познават...

- Не е смешно. Това са смущаващи факти и тяхната съвкупност юди до това състояние на железниците. Железниците са източени, ограбени и докарани до фалит. Това е реалността. Аз заварвам БДЖ с над 150 млн. лева задължения към доставчиците Ежегодно 100 млн. са вноските по кредитите, които са изтеглени, субсидията е изхарчена през първата половина на годината и хората, които работят в БДЖ протестират и то с пълно право. Те полагат труд и този труд трябва да бъде заплатен и то на време, но тези хора трябва да знаят кой е виновен за това положение, за закъснението на заплатите. Това че всичко е изхарчено и нищо не е останало не само в железниците , но и в държавата. Тази дестабилизация е направена умишлено.... Разликата в декемврийската и януарската субсидия е три пъти. Да не би декември да е три пъти по-малък от януари.

- На какво се дължи това?

- Дължи се на това, че са си разписали да изхарчат субсидията до изборите. Тя върви намаляващо. Същото е положението с Национална компания железопътна инфраструктура. От всички средства-субсидия и капиталови разходи - те са са 180 милиона, те са изхарчили 82 процента до края на юни. При това положение естествено, че няма да има пари за възнаграждения. Наистина не си представям ако тези хора бяха останали на постовете си какво щяха да обясняват на хората.

Има плащане от 37 млн. лева към кредитори самов рамките на тази година. Вие виждате затрудненията със заплатите, а ни висят и тези задължения. За следващата година са 100 млн. При тази финансова криза е меко казано безотговорно да бъдат похарчени по този

начин средствата.

Имахме среща с кредиторите по въпроса за финансовото състояние на железниците. - Там представихме реструктурирането, което вече правим. Целта е да отложим шшщанията до края на 2010 г., за да може БДЖ да изплуват от това състояние

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

- Вижте, ние назоваваме нещата с истинските им имена.

Реално компаниите са фалирали. Те могат да бъдат обявени в несъстоятелност. Реално ние не плащаме на кредиторите, не плащаме на доставчици, не плащаме заплати това са две фалирали дружества докато никой няма интерес да фалират железниците. Най-малко пък кредиторите. Това е във взаимен интерес.Примката около железниците трябва малко да се отхлаби.

- Какви са основните моменти в програмата за реструктуриране?

- Първо, драстично намаляване на административния персонал. Той тежи като огромни разходи и като тромави структури. Необходими са силни маркетингови звена В условията на криза трябва да променим политиката на БДЖ, да направим компанията пазарно ориентирана, с по-агресивна политика. Защото железниците са загубили страшно 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 пасивната позиция, при която те просто чакат някой да се качи на влаковете, а държавата да даде субсидии. Това според мен не е правилният подход. БДЖ трябва да предлага нови 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 тировете, които преминават транзитно през България по дестинацията Капитан Андреево - Драгоман. Така че да предложим тази услуга която ще има много положителни аспекти -ще разтоварим шосетата 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 Комбинираните превози са много слабо развити в нашата страна.

- Споменавате проекти свързани с пътническите превози. Значи ли това, че 'Товарни превози' могат да бъдат продадени като структура.

- Не е невъзможно.

- От какво зависи вземането на подобно решение?

- Такова решение дали да се приватизират товарните превози предстои да бъде взето. Все пак нека да приключат разговорите с кредиторите, да приключи реструктурирането. Необходимо е да дадем и нашите оценки за възможните приходи от една такава сделка, защото средствата от евентуална продажба трябва да отидат в 'Пътнически превози' Всичко е въпрос на преценка.

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

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

Винаги съм казвал, че до закриване на линии и на отделни участъци ще прибегнем в абсолютно краен случай.

- С реструктурирането ще се вдигне ли качеството на самата услуга? Не знам кога за последно сте пътували с влак, но условията са меко казано отвратителни.

- А във вагон, произведен през 1968 година какви биха могли да бъдат условията според вас, освен ужасни?

- Реалистично ли е да се очаква в близко бъдеще влаковете да се движат със 160 км по направлението от София до Бургас

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

- Г-н министър, първото нещо, което виждат чужденците в София е летището с падналата козирка, постоянните ремонти...

- Сега сме на етап възстановяване. И то се случва в момента. Работи се не само по падналата част от няколко квадратни метра а се възстановява цялата козирка. Тя има дефекти при закрепването Договорихме се с изпълнителя 'Щрабаг' и той извършва това за собствена сметка Козирката ще е възстановена преди Коледа
- Можело ли е да бъде направено от предишните управляващи?
- Можело е, но не е направено. Така си е стояло не ме питайте защо.
- Както виждате доста бързо се разбрахме с 'Щрабаг' Явно сме по- настойчиви и и категорични.
- В отчета си за 100-те дни споменавате за нов начин на работа в пощите. В какво се изразява той?
- Първо е необходимо финансово стабилизиране Има една неблагоприятна тенденция по отношение на финансовия резултат. Затова е необходимо антикризисно поведение и значително намаляване на разходите. Преструктурирането 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 едни нови смесени дружества, които веднага уточнявам няма приватизация на активи на пощите. Чрез тях ще се привличат ноу хау и инвестиции. В съответна услуга. Почтите особено в малките населени места трябва да се превърнат в един своеобразен логистичен център. Освен универсалната пощенска услуга да може да си купиш някакви продукти изпратиш и получиш пари и т. н.
- Предвиждате ли промени, включително и закони за регулаторните органи като СЕМИКРС?
- Предлагаме с министър Дянков уеднаквяване на числеността по отношение 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 функция на бройката.
- Колко сделки на прокуратурата са дадени на прокуратурата?
- Седем преписки са пратени в прокуратурата по първата-тази за БДЖ вече има ловдигнати обвинения срещу бившия шеф на БДЖ. Има още шест преписки пратени в прокуратурата
- С колко човека ще се заеме прокуратурата?
- Нарушенията които сме констатирани сме ги пратили. Не винаги става въпрос за пряко облагодетелстване. Един от фразиращите примери е фалшифициране на подписи от бившия директор на пристанище Лом. Това е много странен случай- да се фалшифицират подписите на съвета на директорите, за да се извърши сделка. То беше бързо разкрито и съответно го предадохме на прокуратурата - За действия или престъпно бездействие са обвиненията в преписките?
- Всичките са за действия. Например преписката за ' Транспортно строителство и възстановяване' , където се извършват много груби нарушения на закона за обществените поръчки. Въпреки че дружеството изпитва остри затруднения при изплащане на заплатите, ръководството е решило да ремонтира коридорите и покрива на един от хотелите, с които разполага дружеството.
- Колко 'златен' е този ремонт? - Говорим за стотици хиляди. Очевидно е че тези договори са дадени на близки фирми - нарушенията на закона са много груби. В Български пощи има съмнения за манипулиране на процедурите. Летище Търговище беше предложено на търг и спечелено на цена три пъти под пазарната Та беше 450 хиляди лева а реалната цена, която установихме от друг лицензиран оценител, е милион и 400 хил. Неизгодните сделки за ремонти в пристанище Бургас. Пристанището е с остри финансови проблеми, текат съкращения и в същото време се извършват ремонтни работи без доказана необходимост, раздадени в нарушение на закона за обществени поръчки. С една дума източване на средства.
- Кога са сключвани всички тези договори?

- Всичките - в последната година, година и половина.

\*\*\*

Роден е на 26 август 1967 г. в Плевен. Завършва Университет за национално и световно стопанство - София, специалност "Международни икономически отношения", 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 Главно управление 'Пътища'. Владее английски, френски и руски.

\*\*\*

Поставихме рекорд по раздути щатове в държавата

\*\*\*

Седем преписки са дадени на прокуратурата. По първата вече е повдигнато обвинение

\*\*\*

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

\*\*\*

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

---

## Приложение

» [Интервю с министър Александър Цветков във в-к Политика, 20.11.2009 г.](#) (313.49 KB)