
Напредваме - ЕС няма да ни спре парите

Интервю на министър Александър Цветков за в-к Труд, 10.12.2009 г., с министъра разговаря Светослав Метанов

- Г-н Цветков, еврокомисията ви изпрати писмо, че ще наложи санкции на България заради недопускането на конкуренция при наземното обслужване на летище София. Възможно ли е Брюксел да започне наказателна процедура срещу страната?

- Смятам, че това няма да се случи, защото това е казус, започнал през 2008 г. По това време са се появили проблеми с втория летищен оператор 'Суис порт'. Противоречията им с летище София и липсата на пълни условия за конкуренция не са били разрешени от предишния екип на министерството. Затова 'Суис порт' са подали жалба в Европейската комисия. Съвсем стандартна практика е Брюксел да изпрати предупреждение. Писмото от комисията съдържа фактите отпреди два-три месеца.

- Кога дойде писмото?

- Преди няколко дни. Оттогава насам обаче проблемът вече е решен. Направихме среща с летище София и със 'Суис порт' и противоречията бяха изчистени. Частният оператор оттегли жалбата си в Брюксел и на практика в момента реално няма проблем. Всичко, което ни се дава като препоръка, реално вече е направено.

- Вярно ли е, че България няма да получи отсрочка за проектите по програма ИСПА?

- За проектите по ИСПА водим диалог с Брюксел още от септември. Двата крупни проекта по програмата са Дунав мост 2 и жп линията Пловдив - Свиленград. Те са много силно закъснели. Затова направихме нов график и срещи с изпълнителите и звената за управление на проектите. Мисля, че набелязахме мерки, които вече дават резултат. Ускори се и строителството на Дунав мост 2, и на жп линията. Представихме новите графици в Брюксел и аз съм оптимист, че по отношение на жп линията тя ще бъде завършена в срок. Там в момента има ежедневен мониторинг и няма да допуснем неусвояване на средствата.

- До края на 2010 г.?

- Да, а при Дунав мост 2 и теоретично не е възможно да бъде завършен. Но той е изключително важен не само за България. Това е европейски проект и се надявам на положително решение за парите по ИСПА. Към лятото на 2009 г. забавянето бе от порядъка на 12-14 месеца. Вече сме го редуцирали до 6 месеца. Смятам, че в момента там темпът на работа е много по-добър, отколкото през август. Така или иначе обаче проектът не може да бъде завършен до края на 2010 г. Европейската комисия проявява разбиране по този въпрос. Оптимист съм, че няма да загубим парите.

- Какъв е поредният реален срок за завършване на моста?

- Средата на 2011 г.

- Знаете ли, че в морските среди във Варна се говори, че не вие, а групировката ТИМ управлява пристанищата?

- Чудя се кое провокира такъв въпрос.

- Може би последните назначения в Държавно предприятие 'Пристанищна инфраструктура'.

- Аз съм озадачен от такива твърдения, че някой ни ръководи. Смятам, че водим политиката, която сме обявили преди изборите и че сме праволинейни в провеждането ѝ. Подобни твърдения нямат основания, никой не ни нарежда.

- Да, но напоследък доста често се появяват съмнения за конфликт на интереси във вашия ресор. Назначихте директор на Морска администрация, който е разследван.

- Не мисля, че е разследван за злоупотреби. Името на г-н Църнаклийски фигурира в доклад на инспектората, който касае едни нарушения в Морска администрация. В случая става дума за неправилно тълкуване на един термин. Доклада съм го изпратил без каквато и да е редакция в прокуратурата.

Направих втора проверка по изнесените данни и докладът вече е готов. В него има категорично твърдение, че в случая с г-н Църнаклийски няма какъвто и да било конфликт на интереси.

- Нарушенията в доклада са свързани с отдаването на кораба 'Перун'.

- Точно така - има много сериозни констатации за нарушения. Точно заради това освободих бившия шеф на ИА 'Морска администрация' и предадох доклада на прокуратурата.

- Правили ли сте оценка щети на каква стойност са настъпили заради отдаването на кораба на 'Интернет агенция'?

- Корабът е отдаден на нереално ниска цена. Нанесени са му сериозни щети. Трудно е да се каже точната сума, но надделява мнението, че 'Морска администрация' е била ощетена с около 1 милион лв.

- Каква ще е съдбата на 'Перун'?

- От една страна, много корабни специалисти твърдят, че съдът е изключително ценен и незаменяем при спасителни операции. Твърдят и че новите катери не могат да са алтернатива. От друга страна, има експерти, които казват, че 'Перун' е морално остарял, че има много високи разходи за поддръжка и че не си заслужава държавата да го експлоатира. Това е трудно експертно решение и на този етап не бързам да предопределям съдбата на кораба.

- За конфликт на интереси се заговори и когато назначихте председателя на Асоциацията на вносителите на употребявани коли Атанас Тодоров за зам.-шеф на 'Автомобилна администрация' (АА).

- Как се заговори и кой заговори? А кого да назнача? Председателя на Асоциацията на млекарите ли? А и няма нищо общо с вноса на коли. Те се занимават с обучението и изпитите на шофьорите, техническите прегледи, обществените превози и таксиметровите услуги. Така че не виждам никакъв конфликт на интереси.

Управлението на държавата трябва да е като в частна фирма. Не трябва да разхищаваш, а да пестиш всяка стотинка. Трябват ни хора, които да работят, които са експерти и са подготвени по материята. Ако Тодоров бе превозвач, би имало конфликт на интереси, но той не се е занимавал с нищо, което попада в компетенциите на АА.

- Проблемите в БДЖ стават все по-сериозни. Закърпвате положението с по някой милион за заплати, но кога ще започнат реалните реформи?

- Без радикални действия бъдещето на железниците е съмнително. Именно затова започваме истинската реформа с реструктурирането на БДЖ и НКЖИ. В момента сме ограничили драстично всички разходи и търсим стратегически партньор. Във вторник заместникът ми Камен Кичев бе на посещение в Германия. Водил е разговори с 'Дойче бан' за такова стратегическо партньорство. Ние определено се нуждаем от ноу-хау и стратегически партньор, който да подпомогне железниците. Бъдещето специално на товарните превози го виждам именно чрез сътрудничество с някоя голяма фирма. Надявам се да е от ранга на 'Дойче бан'. Кризата при товарните превози продължава да се

задълбочава в края на годината и в сравнение с м. г. спадът е с над 50%. При пътниците намалението е с 8-10%, колкото е средното за целия транспортен сектор. Липсата на товари обаче на практика доведе до проблемите с изплащането на заплатите. Независимо от това наваксваме и в момента изоставането е три седмици. До края на годината забавянията ще бъдат изчистени.

- За пътническите превози ще търсите ли инвеститор?

- Засега считам, че товарните са приоритет. Тъй като България има потенциал да предложи на партньорите си географско положение, възможности за товарни превози и очаквам силен интерес. Ще очакваме ноу-хау и инвестиции, за да издърпаме железниците от тази криза.

- Смесено предприятие ли ще правите с 'Дойче бан'?

-В момента преговаряме за различните форми. През януари у нас ще пристигне германският зам.-министър и представители на 'Дойче бан'. Тогава ще уточним параметрите на сътрудничеството.

- КАТ предлага нормата на алкохола да падне до 0 промила, а скоростта в населените места да стане 30 км/ч. Вие какво мислите за тези идеи?

- По отношение на пълната забрана за употреба на алкохол от шофьорите аз категорично подкрепям това предложение. Считам, че всички мерки, които можем да предприемем, за да ограничим това безумие по пътищата, трябва да бъдат предприети и да не се допускат компромиси. По отношение на скоростта в градовете смятам, че има европейска норма и това са 50 км/ч. Тя е добре преценена. Важното е да се спазва, защото за голяма част от шофьорите и това ограничение не важи. Ако се спазва скорост от 50 км/ч, смятам, че условията за тежки пътнотранспортни произшествия рязко ще намалят.