
Равносметката: Пресякохме черния пазар на шофьорски книжки, започнахме реформа в БДЖ. Колекционирам силни усещания

Интервю на министър Александър Цветков за вестник "Стандарт", 30.12.2010 г., с министъра разговаря Таня Киркова

Обичам да си пия кафето на скала с убийствена гледка, казва Александър Цветков.

Има ли прилика между офроуда и управлението на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията?

Кое е по-трудно - да управляваш автомобил извън пътя или да реформираш БДЖ? За риска и адреналина в кръвта, за трудностите и победите през изминалата година разказва министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков.

- Г-н Цветков, как се чувствате сега в Министерството на транспорта в сравнение с преди година?

- По-добре, защото в края на 2010 година мога да кажа, че съм доволен от резултатите на министерството, без да се хваля и да ръся суперлативи. Постигнахме някои много важни неща. Само за година, година и нещо успяхме да пресечем черния пазар на шофьорски книжки. Нещо, което се чака от години да се случи. Може би България беше единствената държава в Европа, в която беше останала тази практика. Затова съм много доволен, убеден съм, че съм спасил много човешки животи. Бях си поставил няколко ясни приоритети в работата. Този беше един от тях и съм доволен, че го реализирахме. Успяхме да подготвим и закона за автомобилните превози, който е толкова важен. Той засяга много сериозно проблема с такситата, който чака решаване също от години, със сивия сектор в транспорта, който е най-големият бич в бранша. Това, че успяхме да договорим отпускане на заем със Световната банка и те оцениха нашите усилия за реформа, за реструктуриране на железниците, означава, че сме поели по пътя на стабилизиране, по пътя на развитието на железницата, а не към глухия коловоз и към фалита на БДЖ. Никой не дава даром 600 млн. евро. Парите се дават срещу конкретна реформа. Цяла година се доказваме с това реструктуриране на БДЖ, цяла година работим. Неслучайно загубата на БДЖ тази година е с 15 млн. лв. по-малка.

Резултат е от усилията ни през годината, на плана за реструктуриране, който направихме, на реалните действия, които предприехме.

- Важно е и правителството да повярва, че промяната в БДЖ е възможна.

- Тя се случва. С празни обещания не става. Реформата нито е фиктивна, нито може да бъде фиктивна, защото на всеки е дошло до гуша от т. нар. реформи. Като се спомене за реформа в БДЖ, всички казват: нали я реформирахте 4-5 пъти? Ами железницата затова е доведена до фалит, защото така е реформирана. Този път нещата са различни, защото планът за реструктуриране гони определени финансови параметри, резултати. И всичко се отпуска след изпълнение на определени показатели.

- Какво очаквате догодина да се случи в сектора на транспорта и информационните технологии?

- Очаквам в железницата да има спокойствие, защото вървим към финансово стабилизиране на БДЖ и на НКЖИ. Разбира се, не може да стане без редуциране на разходи и без държавна субсидия. Но това е правилният път, по който трябва да вървим, и всички са убедени в това.

В морския транспорт очаквам догодина да има повече кораби под български флаг, защото променихме най-важния закон - кодекса за търговското корабоплаване. В авиацията нещата вървят нормално. Имаше опасения, че няма да издържи на проверките на ЕАСА. Нищо подобно - писаха ни 5, което означава, че авиацията в България се управлява много добре. Много усилия положихме да провокираме интереса на големи компании към българските пристанища и летища и се надявам догодина да имаме успешни концесии. Мисля, че това е много важно за развитието на българския транспорт и на инфраструктурата в България. Друга много важна задача е да бъдат положени много усилия оттук нататък за бързата реализация на проектите по Оперативна програма "Транспорт", за да може повече пари да влизат в икономиката.

- Вие сте човек на силните усещания. Остава ли ви време да практикувате хобито си офроуд?

- Обикновено хората, като кажат хоби, разбират някакво колекциониране на предмети. Аз не обичам натрупването на предмети. По-скоро колекционирам приятни усещания, впечатления. Рискът съпътства офроуда, но той също е приятно усещане, дава повече адреналин и повишава настроението. Офроудът е начин човек да се отърси от стреса, от рутината на ежедневието. Занимание, което е различно от това, което правиш в някакви граници. Според мен освен разтоварваща роля, той зарежда с положителна енергия и положителни впечатления.

- Значи сте добър шофьор?

- Офроудът изисква по-специфични умения, начинът на управление извън пътя е доста по-различен от този на пътя...

- Съвсем извън шосето ли се движите, или по стари коларски, горски и други пътища и между дърветата? Как си определяте маршрута, по карта ли се ориентирате?

- Различно е. Имам и карти, имам и джипиес. Ориентирам се и по местността. Когато тръгнеш на някакъв поход, добре е да имаш крайна цел. Обикновено това е някакъв връх, определена местност, до която трябва да стигнеш. По пътя натрупваш хубави гледки, преживявания. Освен това офроудът предполага непрекъснато да си поставяш някакви изпитания и да ги преодоляваш, което дава чувство на удовлетворение. Сам си поставяш препятствия и сам си ги преодоляваш.

- Май и в транспортното министерство все си поставяте някакви цели, които да преодолявате..

- Различно е. Не е като в министерството. Тук поставям цели на себе си и сам си ги постигам, което е по-приятно. Освен това за офроуда е необходима не само любов към машината. Винаги съм смятал, че човек сред природата може да се зареди с полезна енергия, да разтовари и да си почине. Затова съчетавам тези две любови - към природата и към автомобилите. Смятам, че който един път усети тръпката на офроуда, както се казва - "влиза ти бензин в кръвта", оттам нататък няма мира. Жена ми, когато започнах да се занимавам с офроуд, ми казваше, че съм луд. Категорично отказваше да идва с мен. Докато след една-две разходки и при нея нещата станаха неудържими. Сега като че ли нея повече я е обхванала тази страст и непрекъснато ме подканя да организираме излизане. За съжаление през последната година и нещо нямам време. Но когато успея да откопча няколко часа през уикендите, се зареждам за дълго.

- Къде може да се практикува?

- Навсякъде около София. Голямо е разнообразието от маршрути. В Стара планина, в Лозенска планина, в Плана, Верила. Има изключително красиви местности. В радиус от около стотина километра едва ли има място, което да не съм посетил, и връх, който да не съм изкачил в радиус 100 километра от София, защото по-далечните дестинации предполагат повече време. Офроудът е много бавно занимание. Казвал съм и друг път дефиницията за офроуда - това е най-бавният, най-трудният и най-скъпият начин да

стигнеш от точка А до точка Б, където нямаш никаква работа. Дестинации на повече от 100 км са по-трудно достижими в рамките на един ден. Правил съм и по-далечни походи. Най-голям и труден беше едноседмичен моторизиран поход по билото на Стара планина от Ком до Емине. Бяхме около 15-20 джипа. Беше изключително интересно и приятно. Имаше слизане, качване. Уж не е чак толкова далече, но беше една седмица страхотно каране. Близо 1000 км е преходът. Брат ми обикновено е с мен в тези изпитания. Той също е много запален. Ту той ми е навигатор, ту аз на него.

- Каква е колата, с която предприемате офроуд походи?

- Лада Нива - изключително непретенциозен автомобил, който се справя доста добре. Изключително евтин е за поддръжка. Важно е в офроуда, понеже след по-тежки преходи се налага и да го ремонтираш. Има и много по-добри автомобили, но те изискват и повече капиталовложения.

- Мечтали ли сте за пътешествия без път по света?

- Винаги съм си мечтал за много по-дълги походи в Азия, Африка, при много по-екстремални условия. Убеден съм, че добре ще се справя и с такива маршрути. За съжаление до този момент не ми е оставало време дори да си помисля за нещо подобно. То изисква добра подготовка, а и много време.

- Случвало ли се е да изпитате страх?

- Да, случвало се е. В офроуда винаги има непредсказуеми неща, не знаеш какво ще се случи в следващите 5 минути. Дори когато най-малко предполагаш, стават изненади. Това е чарът на офроуда. Най-голям страх съмbral по време на похода Ком - Емине, при слизане от връх Ботев, по изключително неприятен път, по който втори път в живота си едва ли бих минал. Стръмен, много тесен, с голям страничен наклон. Едното колело на Нивата започна да се отлепя и аз балансирах като противотежест, за да не се обърнем. Склонът беше близо километър без един храст по него. Ако се обърнем, около километър щяхме да се търкаляме надолу.

- Обръщането става за секунди.

- Да. А тук слизането беше изключително емоционално, бавно, защото ситуацията беше критична. Нямаше връщане назад, защото пътят е съвсем тесен. Обръщане беше невъзможно, само напред и с много силен страничен наклон. Брат ми караше, а аз играех ролята на противотежест.

- По друг начин ли гледате на любимото си занимание и изобщо на транспорта, след като станяхте министър?

- Гледам по-професионално. Търся навсякъде недостатъците и не ми е толкова трудно да ги намеря.

- Казахте, че събирате впечатления и случки. Да продължим още малко с планинските ви пътувания.

- Планинските ми пътувания винаги са свързани с фотография. Аз много обичам да снимам, докато пътуваме. Всички красиви гледки си ги запечатвам и са ми най-любимите снимки. На най-хубавите места обичам да си пия кафето.

Имам бързовар на 12 волта. Стопляме си вода и си правим кафе. Пия си кафето на най-най-красивите места, които мога да открия. Обичам да седна на някоя скала, от която има убийствена гледка, и да си пия кафето. Това ми е най-любимото нещо. Имам една снимка - седя на ръба на една скала в Северния Джендем, от която се открива фантастична гледка. Беше много готино. Ако успееш да се насладиш на една гледка, тя остава в съзнанието ти. Нещата са невероятни, когато човек има време да ги асимилира. Не да минеш и да отбележиш - бил съм тук, но нищо в самия теб да не остане. Може би затова офроудът като бавен начин на придвижване има своите предимства. Бързото придвижване не ти дава възможност да усетиш нещата около теб.

- Тези ваши увлечения от кога са?

- Винаги съм имал вкус към автомобилите, към двигателите. В последния клас на гимназията имахме УП практика, когато се учи някакъв реален занаят. Така беше преди 1989 година. Избрах строителна механизация. Станах тракторист, много полезна професия. Неслучайно като студент карах такси

- Значи разбирате психиката на таксиметровите шофьори?

- Много добре, тъй като съм бил такъв. Разбира се, това беше много преди колите да станат жълти, да имат таксиметрови апарати. Беше в зората на демокрацията, когато слагаш табелка и караш, както ти е кеф. А на мен ми беше кеф да карам нощно време и парите, които припечелвах, ми стигаха за всякакви нужди. Карането на такси ме разтоварваше. Учиш, учиш, пък като ми писне - вземам таксито.

- Каква кола карахте?

- Имах стара, ръждясала шкода, която беше мой набор. Изкара си парите няколко пъти. Но по офроуда се запалих съвсем случайно преди 10 години. Бях зрител на състезание и се оказа, че участник в него е мой стар приятел, когото не бях виждал от 15 години. Лесно ме запали. С фотоапарата пък колкото повече снимаш, толкова повече ти се променя погледът - особено към детайла. Интересно е. Освен това аз обичам да си гледам снимките. Те са в компютъра ми. Прехвърлям от време на време всичките си пътувания. Където съм снимал, спомените са изключително живи. Картинките ми помагат да ги възстановя не само като пътуване, но и в детайли...

- Обявихте конкурс за най-добра снимка от аерофото площадката на летище София. Кога ще съобщите резултатите?

- През януари.

- В журито ли сте?

- Би трябвало. Фотографията е едно от изкуствата, които обичам. Добрата снимка може да въздейства изключително силно. Има професионални фотографии, които за мен са шедеври.

- Разкажете спомени за Френската гимназия, в която сте учили.

- Страхотна гимназия. Едно време беше най-готината гимназия. Кой каквото ще да разправя, но Френската беше доста по-различна от останалите училища в София, предполагам и в страната. Имаше по-особена атмосфера. Аз, разбира се, съм пристрастен. Неслучайно всички, които сме я завършили, изпитваме особени сантименти към нея. Тогава, по тоталитарно време, в нея имаше лек бунтарски дух. Дисциплината не беше чак толкова строга и го позволяваше.

- Приятелите?

- Най-старите приятели, с които съм запазил връзки през годините. Има стара приказка: човек трябва да изяде една торба сол с някой, за да му стане наистина приятел. Аз като че ли нямам много нови приятелства. По-добре малко, но истински. Напълно споделям тези мъдрости. От Френската са ми останали много приятели.

- След като станяхте министър, промениха ли се отношенията ви с тях?

- Не. Няма защо.

- Казват ли ви, когато сбъркате?

- Направо. Аз да не съм им министър на тях? Това са хората, на които мога винаги да разчитам

- Семейството? По любов ли се оженихте?

- С жена ми дълго време се избирахме - близо 4 години. Запознахме се на Попа. Заедно сме от близо 20 години. Имам две дъщери. Голямата е на 14 години, вече е поела пътя на моминството.

- Любима музика?

- Любимата ми музика продължава да е тази, която съм слушал като тийнейджър - рок от

80-те години. Тогава ме вълнуваше и продължава да ме вълнува. Сега харесвам и много други неща, групи, певци и певици. Но истински ме вълнуват старите рок групи, като AC/DC. И дори когато съм най-ядосан, най-изморен, като си пусна например "Motorhead", която е ужасяваща музика за ушите на много други, за мен тя е като катарзис...

- Книгите?

- Книгите, които ме вълнуват, са много. Чета непрекъснато. Колкото и да нямам време, винаги намирам време да чета. Може би още от ученическите години ми е останал вкусът към европейската литература. И сега я предпочитам. Харесвам френски и английски автори. Категорично не чета булевардна литература от сергиите.

- Какво ви дразни?

- Двумилието.

- Приемате ли за нормално, ако някой ви каже, че не харесва нещо във вас?

- Абсолютно нормално е. Това е открито и достойно поведение, което уважавам. Приемам го много повече от двумилието.

- В сегашната си работа срещали ли сте се с двумилие?

- Постоянно. Не само сега, не само в служебен аспект. Смятам, че такъв тип поведение не само че е недостойно, но и отвратително.

- Кои са темите табу в министерството?

- Не мисля, че трябва да има теми табу и да се заобикалят. В крайна сметка човек невинаги прави нещата по най-правилния начин, невинаги успява и това е съвсем нормално. Всеки има своите лични върхове и провали. Това е човешко. Когато не успееш да направиш нещо и си сгрешил, не виждам нищо лошо да си го кажеш съвсем директно. Мисля, че хората много по-добре ще те разберат, ако си откровен и кажеш нещата каквито са, отколкото да се опитваш да замажеш нещо и да го прикриваш.