
Александър Цветков, министър на транспорта: СПРЯХМЕ ПИРАТИТЕ, ЩЕ ВОЗЯТ САМО ЛЕГАЛНИТЕ ФИРМИ

Интервю на министър Александър Цветков за вестник "Монитор", 14.03.2011 г., с министъра разговаря Лияна Панделиева

Тройно проверени са плановете БДЖ да излезе на печалба до 2014 г.

- Г-н Цветков, защо започна стачка за нещо, което никога не е стояло като въпрос – масови уволнения, и беше постигнато споразумение за нещо, което беше заложено в самата същина на реформата?

- Мисля, че от всичките преговори се роди споразумение, което не изключва реформата, даже я потвърждава. Но същевременно гарантира на служителите, че те ще продължават да получават заплатите си в пълния си размер и че ще получават социалните придобивки такива, каквито са заложени в колективните трудови договори. И преди заплатите не бяха под въпрос, но за да бъде реформата успешна, едно от условията е хората да бъдат спокойни и уверени в това, което се прави. Намерихме вярната формула и така реформата и оптимизацията ще продължават, намаляването на персонала също ще продължи. Не можем да избягаме от това и синдикатите отлично го знаят, но ние категорично гарантирахме, че ще минимизираме негативния ефект върху служителите. Както бяхме обявили и преди стачката, ние няма да прибегваме до уволнения като форма за редуциране на персонала.

- Нужно ли беше чрез закана за стачка да подпишете решение, което вече бе залегнало в стратегията за реформи в железниците?

- Нямаше нужда от тази стачка. За щастие тя беше само за час и не обърка съществено движението на влаковете. Но продължителни стачни действия щяха да повлияят изключително негативно не само на железниците ни, но и на целия общественоекономически живот на страната. А железниците щяха да бъдат тласнати към фалит. За никого не е тайна, че БДЖ са във финансов колапс от 2009 г. насам. Защо? Защото са натрупали неимоверни дългове, които не могат да бъдат обслужвани, и българските железници са напълно декапитализирани. Това означава, че в съотношението между собствен капитал и дългове то е в полза на дълговете. Дори утре кредиторите да вземат абсолютно всичко от българската железница, пак не могат да покрият натрупаните дългове. Тя е изцяло ипотекирана, всичко е под залог за кредитите, които са взети, без никаква яснота как ще бъдат връщани. И влаковете, локомотиви и вагони, дори и почивните станции, всичко годно в БДЖ е заложено пред банки. Съществуването на железницата в следващите години може да стане само ако бъде направена дълбока реформа и държавата да я подпомогне. Това се случва, държавата ще капитализира отново БДЖ, вече започнахме обратния процес. Така железниците ще започнат да си купуват нови вагони, да ремонтират старите. Сега в компанията работят много хора, правят се много разходи, получава се малко продукт. По този параметър сме на последно място в Европа. Това означава, че трябва да редуцираме персонала, да си намалим разходите и колкото може повече да увеличаваме приходите.

- От синдикатите тържествено рапортуваха, че са постигнали съгласие да не се уволнява експлоатационен състав. Това беше ли планирано?

- За експлоатационния персонал и всички служители, ангажирани в движението и безопасността, винаги е било ясно, че до един остават на местата си, защото без тях

железниците не могат. Първата грижа е безопасността. Когато прилагаме механизмите за редуциране на персонала, разбира се, ще излязат хора и от експлоатационния персонал, и те се пенсионира, и те напускат. Но на тяхно място ще влязат вътрешни хора от компанията, които ще бъдат преквалифицирани със съответните курсове. С това се ангажира социалният министър, като средствата ще бъдат осигурени по ОП "Развитие на човешките ресурси". В меморандума е и подписът на социалния министър, така че средствата са осигурени, хората ще се обучават от БДЖ и НКЖИ. Така като излезе човек, без който не може, да не влиза външен човек, а вътрешен да заеме мястото му от друго звено. Това ще доведе до намаляване на състава. Ето, това е оптимизация. И затова не трябва да се спекулира с 30% намаляване на разходите за персонал. Нито ще намаляваме заплатите с 30%, напротив, гарантираме ги в пълния им обем. Така постигаме изискванията според плана си за оптимизиране и хората са спокойни. Сега сумарно двете компании – БДЖ и НКЖИ, са с 28 хил. служители. До 2014 г. включително трябва да бъдат редуцирани около 5700 човека за двете компании, което прави средногодишно свиване на съществуващите сега бройки с 5%, и ще постигнем това чрез механизмите, които обявих. Само така няма да пипаме заплатите и ще запазим социалните придобивки.

- Реалистично ли е БДЖ да излезе на печалба до 2014 г.?

- Съвсем реалистично е, защото планът за реструктуриране включва оптимизиране на всички дейности, които се извършват в железниците с конкретните финансови параметри, и резултата от всяка оптимизация. До този момент финансовият резултат за 2010 г. е подобрен с 21 млн. лв. Това е дори малко изпреварващо от този график, който сме си начертали сами. Ако продължаваме със същия темп на работа, БДЖ ще излезе на положителен финансов резултат преди 2014 г. Този план за реструктуриране и неговата реалистичност е тройно проверен. Първо от експертите на Световната банка, които със заема подкрепят изпълнението му, второ – проверен е от експертите на ЕК, които на негова база разрешиха отпускане на държавна помощ. Планът е проверен и от външен австрийски експерт, който проследи заложените параметри относно тяхната реалистичност и изпълнимост. От нас се иска да следваме, да не се отклоняваме от действията, които сме си начертали. Синдикатите са наясно и поеха ангажимента, че пътят на развитие на железниците е тази реформа. Другото е фалит.

- Резкият скок в цените на горивата ще увеличи ли пътничекото в БДЖ?

- БДЖ при всяко положение няма да бъде така засегната от цената на горивото, колкото са автомобилните превозвачи, и това поставя компанията в по-добра позиция от автобусния транспорт и неминуемо част от пътниците ще се ориентират към возене с влак.

- Предстои ли повишаване цените на билетите за влака?

- Засега не се налага. А повишената конкурентност на този вид транспорт ще увеличи приходите и ще стабилизира допълнително компанията.

- Кога ще започнат хората да купуват комбинирани билети за влак и автобус както от гише, така и онлайн?

- Много е важно да направим системата за електронно резервиране и електронни билети. Това е една от мерките, заложи в плана. За съжаление на този етап БДЖ не може да си го позволи финансово. Заложено е това да стане със средствата от Световната банка. И сега може да се купуват комбинирани билети, но само в бюрата "Рила", несъмнено е време това да се прави в интернет.

- Автобусни и тежкотоварни превозвачи заявиха, че с постоянното вдигане на цените на горивата ще настъпят фалити. Каква е прогнозата ви за автомобилния превоз, ако цените продължат да растат?

- Проблемът за автомобилните превозвачи е по-скоро от липсата на достатъчно товари и пътници. Не само защото е скъпо. Спадът в интензитета на строителството доведе до спад в обема на превозените товари. По-малко са и пътниците, покупателната способност на хората е по-малка. Ефективността на транспорта в момента е по-ниска. Повишаването

цените на горивата не е основният проблем.

Още миналата година, когато говорех за необходимостта от оптимизация на републиканската транспортна схема, като казвах, че свръхпредлагането убива превозвачите, ме нападнаха от опозицията, че съм лобист. Ето, полупразните автобуси, които пътуват, доказват липсата на ефективност. И когато се вдигат цените на горивата, те казват: "Ще фалираме." Да, ще фалират, защото за последните осем години транспортната схема се е превърнала в един урод. Тя е обрасла с линии и линийки, които са влезли в постоянна нелоялна конкуренция една с друга и затова пътуват полупразни автобуси и не им излиза сметката. Ето я истината. Необходимо е да настъпи редуциране. Но не можем да го направим от днес за утре, а това ще стане постепенно. И накрая, когато пътува 40-местен автобус, в него да седят почти 40 пътника. Сега на пътя са 10 автобуса с по 10 пътника вътре и малкото повишаване цената на горивото веднага застрашава съществуването на бизнеса.

- Как вървят акциите срещу сивите превозвачи, след като вече по закон може да се свалят номерата им още на пътя?

- Първата случка е, че транспортното обслужване в района на Перник изведнъж пострада силно. Хората нямат с какво да се предвижват. И защо? Защото в резултат на засилените проверки спряхме от движение нелегалните превозвачи. Какво излезе? Че наместо община Перник да си възложи по квотата за превоз до София автобусни линии на легални превозвачи, тя не го е правила години наред и на практика е "подарила" тази ниша на пиратите, на нелегалните превозвачи, които ежедневно возеха от Перник, от Драгичево, от Студена до София.

Но хората казват: "Държавата спря маршрутките!" Не, държавата нищо не е спирала. Новият закон спря пиратите, които са били по някакви причини много удобни за община Перник, която не е пожелала да си свърши работата. Там е причината. Но с областния управител предприехме много бързи действия и транспортните проблеми на Драгичево и Студена са вече решени и до дни ще бъде разрешен и този на Перник. Хората ще получат легитимни редовни автобусни линии, които отговарят на всички условия, издават билети, плащат данъци...

- Кога ще настъпи изряден ред и сред такситата?

- В момента сме в тримесечния срок, когато се определят таваните на цените на отделните общини. Това лято по морето всичко ще е ясно! Правим акции и за устройства за манипулиране на таксиметровите апарати, популярни като "помпи". И тъй като това е трудно за контрол, пуснахме подставени лица, хора, които се возят на определени разстояния и веднага щом засекат нередност, нататък на водача се отнема лицензът за такси водач, спира се от движение. Прилагаме в действие промените в Закона за автомобилните превози, нищо повече.

Визитка

Роден е на 26 август 1967 г.

Завършил е магистратура в УНСС, специалност международни икономически отношения, а преди това транспортно строителство във ВИАС.

Бивш зам.-кмет на Столична община от 2008 г.

От 2006 до 2008 г. е директор на дирекция "Транспортна инфраструктура" в Столична община.