

---

## **Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Не платим ли електричките, ще тежат на немския бюджет**

---

**Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "24 часа", 12.10.2011 г.**

### **Автобусите на пътя най-много до 15-годишни**

Роден на 19 юли 1972 г. в Плевен

Завършил е Стопанската академия в Свищов и УНСС

От 1999 до 2003 г. е търговски директор на "Сата" ООД, шеф на борда на "Монтана" АД, търговски директор на "Бал-текс комерс".

След пребиваването си на мениджърски длъжности в български фирми от 2003 до юли 2009 г. е управител на официалното представителство в България на STOLL - Германия

От юли 2009 г. е зам.-министър на транспорта

От май 2011 г. сменя Александър Цветков на министерското кресло

Знае немски и английски.

### **- Г-н Московски, ще връщате ли електричките "Сименс" на банката KfW?**

- Казусът е по-скоро финансов, отколкото технически, затова в момента Симеон Дянков е поел ангажимент да преговаря с немската страна. Надявам се, че няма да се стигне до връщане, никой няма интерес от това. Малко съм изненадан, защото в момента на закупуване на влаковете всички са били наясно, че БДЖ няма как да върне тези заеми. При положение, че двете предишни правителства демонстрираха огромни излишъци от 3-4 млрд. лв., много просто и лесно е било част от тях да се вкарат в железниците. И самите доставчици на влаковете, убеден съм, са били наясно, че БДЖ няма как да им върне тези пари.

### **- Вие срещали ли сте се с KfW?**

- Говорили сме, но въпросът е по-сложен. KfW е застраховала сделката в "Хермес", която е държавната експортна немска застрахователна компания. Това директно рефлектира в бюджета на Германия. KfW си прибират парите от "Хермес", а тя си взема парите от бюджета на Германия.

### **- Значи ли, че нервността на немската банка идва от нервността на Ангела Меркел?**

- Не знам дали е стигнало до г-жа Меркел, считам, че на ниво вицепремиер Дянков и колегата му в Германия ще се намери изход. Вероятно банката трябва да изчака малко. Започнали сме реструктурирането и реформите в БДЖ. Предстои освобождаване от неоперативни активи, очакваме до края на годината приходи от 15 млн. лв., следващата - над 30 млн. Това заедно с приватизацията на товарните превози ще осигури сериозен приход в железниците, ще я стабилизираме. Правим анализ на губещите линии, на губещите влакове, там ще се разредят до максимум.

### **- Няма да закривате линии ли?**

- Може да се стигне и до закриване на линии, където са много губещи и има алтернативен транспорт. Това, което гарантирам, че ще се изпълни, са линиите по транспортните коридори. 1,2 млрд. лв. вече са договорени и се изпълняват в железопътната инфраструктура. Това е нашата логика. Да направим жп линиите по основните направления и тогава да купим нови влакове. До 3-4 години категорично ще се види

разликата. Ако реализираме линиите Пловдив - Бургас, Септември - Пловдив, Пловдив - Свиленград -турска и гръцка граница, то 2014 г. ще имаме 300 млн. евро от ЕК за нови влакове. Паралелно текат анализите в БДЖ за линиите.

**- Какви анализи, едни вагони не може да си намери БДЖ? Чак става смешно.**

- Аз съм шокиран, не знам защо хората се смеят. Чета някакви информации, че едва ли не съм приемал нещата спокойно. Нали аз поисках тази инвентаризация. Тези вагони не липсват от вчера, за последните 6-7 години е било процес на изчезване. Когато излязоха тези липси, се обадохме на Криминална полиция и тя проведе разследване.

**- Какво показва то, колко са липсващите вагони?**

- Най-вероятно са около 1000. Този доклад отива в прокуратурата, при финансовите ревизори.

**- Г-н министър, ей сега мога да открадна вашия мобилен телефон, но как да свия 1000 вагона?**

- Затова казвам - предишните превителства са се отнасяли към железниците безотговорно, битували са корупционни практики. Убеден съм, че във времето компанията е използвана с политически цели. И много моля тези, които се опитват да критикуват подхода ни, да си мълчат, защото те са довели железницата до това състояние -800 млн. дългове. Тя е в технически фалит.

**- Този технически фалит го слушам вече две години. Хайде да отидем по-нататък.**

- Мога да коментирам нещата от три месеца, от толкова време съм министър. Това, което правя са тези действия.

**- Чудя се как не се знае колко са вагоните в Сърбия? Вчера ми казват версиите - от 12 до 300. А това са пари. Само ако нарежа на скрап 300 вагона, ще стана един заможен човек.**

- Нека да видим по времето на кое управление, на кой директор, на кой борд. Нека това да излезе. Но да ви кажа как се стигна до това. Когато станах министър, поисках инвентаризация на вагоните. Направи ми впечатление, че много се водят непреброени. Настоях тази дума "непреброени" да изчезне. Вагоните или ги има, или ги няма. При вътрешната инвентаризация непре-броените бяха 300. Проверката на Криминална полиция ги показва около 1000. Голяма разлика. Оказа се, че тези вагони просто липсват и щетата за БДЖ е двойна - един път ги няма, а се водят активи, втори път им се начислява амортизация. Пълен абсурд. Та след разследването се надявам да бъде потърсена наказателна отговорност.

**- В предното интервю обещахте да качите финансовия министър Дянков на раздрънкан влак. Кога?**

- Няма проблем, ще го качим Дянков на влак. Но той в случая иска да помогне.

**-Хубаво, че иска да помогне, но бави заема от Световната банка, нали?**

- Сега да обясним. Този заем се дава на държавата. И като го даде тя на железниците, това вече е държавна помощ. И колкото сме дали на БДЖ, толкова, умножено по две, ще ни го вземат от Брюксел. Затова трябва да мине така наречената нотификация от Еврокомисията.

**- Този заем не се преговаря от вчера, защо не е питано в Брюксел?**

- Министър съм от три месеца. Питайте предишния. Но да продължим - нотификацията минава през дирекция "Конкурентос-пособност" на ЕК. За да се случи тя, се иска или БДЖ да осигури 50% съфинан-сиране, или да се откаже от половината си пазарен дял, а той е над 83%. Категоричен съм, че "БДЖ товарни превози" трябва да се приватизира, иначе няма откъде да дойдат 230 млн. Откажат ли се от 50% пазарен дял, цената им ще бъде много по-ниска. А заем от Световната банка е крайно необходим, защото не можем да направим реформите. Само че, за да го получим, трябва реформи. Ако се направят до Нова година, няма причина януари да не подпишем със Световната банка.

- **Какво става с цените на билетите? Май не смеете да ги пипнете?**

- Получих доклад през август, който предлагаше 5% увеличение. Върнах го. Поисках диференцирано плащане. По определени маршрути поскъпването да е под 5%, а за определени дестинации да бъде доста над този процент.

- **Имате предвид линиите до морето ли?**

- Да, тези, които са по-натоварени и по конкурентоспособни.

- **Играта на "24 часа" и на министерството на транспорта с новите листовки свърши. В понеделник изтеглихме печелившите. Но забелязахме, че хората се объркват, когато има повече от един верен отговор на въпрос.**

- Считам, че беше доста успешна тази инициатива. Вярвам, че новите листовки с повече от един верен отговор ще доведат до по-знаещи и по-можещи шофьори на пътя. Ако човек е добре подготвен и научен, той ще знае не само единия верен, ще знае втория и третия. Това, което решихме, е в тестовете да бъде отбелязано колко са верните отговори. Това е жокерът. Но имам принципно становище - компромиси с живота на хората няма да правя. Колкото и строги да са мерките, ще бъдат приложени.

- **Стигаме до Закона за автомобилните превози. Какво се променя, защото и там всяка буква е свързана с живота на хората?**

- Основно променяме техническите параметри на автобусите. Те ще бъдат завишени. Кое ще ограничи възрастта им. Автобуси на по 30 години няма да се движат по пътищата.

- **Каква възраст им разрешавате, до 10 години?**

- Там някъде - 12 до 15 години. Това е най-основната промяна.