
Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Търсим европейско финансиране за БДЖ

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Монитор", 16.01.2012 г.

- Г-н Московски, след най-дългата стачка в историята на БДЖ какво предстои да се случи с компанията през 2012 г.?

- БДЖ ще може да получи европейско финансиране, за да се вдигне качеството на предлаганата услуга. За хората е важно да пътуват в комфортни вагони и в модерни влакове. Затова отсега започваме подготовка за тръжната процедура и на 1 януари 2014 г. ще влезем с нова апликационна форма в Брюксел, за да се спести време, тъй като и самата поръчка на влаковете би отнела между 18 и 24 месеца. Затова изтегляме тези дейности. На второ място е приватизацията на "Товарни превози". Заложихме по-високи критерии, за да гарантираме участие на стратегически дългосрочни инвеститори.

- Какъв е интересът досега към приватизацията на "Товарни превози"?

- Вариантите са за обединение от Турция, Русия и Китай, надявам се европейски консорциум също да вземе участие. Имам индикации, че германо-холандски консорциум също би участвал. Считам, че приватизацията на товарните превози ще е успешна.

- Кога е крайният срок?

- До няколко месеца ще е готов пакетът за процедурата от Агенция по приватизация и ще започнем преговорите с проявилите интерес кандидати. Компанията се оценява на около 300 млн. евро, считам, че тази цена ще може да бъде постигната

- БДЖ успя да изплати 1 млн. евро по вноската за мотрисите "Дезиро". Ще успеем ли да се договорим за задълженията към "Сименс"?

- Предстои да преговаряме по темата в Германия, закъдето заминаваме заедно с премиера Бойко Борисов за срещата му с канцлера Ангела Меркел. Въпреки че вече ми отказаха суап сделка, тоест дълг срещу собственост, ние отново ще опитаме да предложим товарните превози срещу погасяване на задължението за мотрисите "Дезиро". За мен идеалният вариант е да постигнем споразумение с Дойче банк, но за съжаление при разговорите, които проведох с тях, въпреки че те имат стратегически интерес към региона, в момента са натоварени с доста инвестиции в Централна Европа. Но тази тема, така или иначе, ще я отворим още веднъж и ако не стане, ще търсим механизъм, в който да се направи удължен график с параметри, които да позволят на БДЖ регулярно да си погасява задължението. Убеден съм, че до изземване на мотрисите няма да се стигне, колегите от Германия проявяват голяма толерантност към нас. Внесените 1 млн. евро не решават въпроса, но те са сигнал, че ще бъдем максимално коректни.

- Стигаме до парите от Световната банка. Ще бъде ли взет предлаганият заем от 140 млн. лв.?

- Заемът категорично е необходим. По изчисленията, направени съвместно с железниците, с всички мерки, които предприемаме, и реструктурирането на дружеството, очакванията са в най-добрия вариант от дължимите около 800 млн. лв. да останат непокрити около 50 млн. лв, а в песимистичния – малко над 100 млн. лв. Несъмнено заемът няма да е 460 млн. лв, както бе заложено в самото начало, сумата трябва да бъде редуцирана, защото тя пряко влияе на дефицита, но е необходимата за железниците

инжекция, която да ускори модернизацията и осигуряването на по-качествена услуга.

- Ще останат ли неусвоени пари от отпуснатите по ОП "Транспорт"?

- По оперативната програма не само няма да останат неусвоени средства, а ще сме с доста сериозен недостиг на средства. Работата на много силни екипи навакса успешно голямото изоставане, което заварихме, когато поехме работата по европроектите.

- За следващия програмен период само новата линия София - Видин е оценена на 2,9 млрд. евро...

- В момента тече процес за оптимизиране на тази стойност, търсят се всякакви механизми да се намали сумата, но така или иначе, този проект сме взели решение да не тежи по никакъв начин на ОП "Транспорт" за следващия програмен период, тъй като само тази сума е по-голяма от целия бюджет. Този проект обаче сме го заложили за финансиране по програмата Connecting Europe Facility (Инструмент за европейска свързаност). Проектът Видин - София е перфектен за отпусканите средства от този фонд. Този фонд е на стойност около 50 млрд. евро и ще бъде ръководен от Комисията по транспорт заедно с Генералната дирекция по регионална политика. Фонд се прави на принципа на коридорите, защото всяка държава чрез оперативните програми финансира основно национални приоритети, затова на местно ниво винаги ще остават проекти, важни за свързаността на Европа. Този фонд цели изграждането на такива проекти, като за момента са определили за финансиране основно такива, свързани с жп инфраструктура.

- Кога ще е готов проектът за жп трасето Видин - София?

- Вече активно подготвяме проекта, той се финансира от техническата помощ и ще бъде готов за изпълнение от 2014 г. Надявам се да се намерят механизми да бъде оптимизиран неговият бюджет, говорим за 160 км/ч и оптимизирането не означава сваляне на тази скорост, а инженерни решения. По моя информация цената би могла да падне и под 2 млрд. евро

- С коя част от оперативната програма се гордеете и кое е най-слабото ѝ звено?

- С дунавския проект закъсняхме най-много, макар в голяма степен за това вина да носи румънската страна. Освободих обаче шефа на агенцията "Проучване и поддържане на река Дунав" заради това, че те не предложиха алтернативни проекти. Ние нарушихме така баланса в оперативната програма, но това е по-добрият вариант, отколкото да загубим средства. Проектът, който се дава за пример в цяла Европа от самата ЕК, е столичното метро. Уникален проект, работи се по най-балансирания начин като цена-качество, още повече, че излизат прекрасни неща под София като археология, които ще са бъдещи атракции. България може да се гордее с този проект.

- Как бяха пренасочени неусвоени пари по оперативната програма?

- Оставихме бюджет от 10 млн. лв. само за подготовката на проекта за подобряване на корабоплаването и навигацията по река Дунав, а след 2014-а проектът ще бъде завършен. От останалите около 120 млн., близо 100 млн. отидоха към метрото за отсечката летище-Цариградско шосе, а останалите - към рехабилитацията на гарите.

- Това лято пак ли ще спираме тировете?

- Длъжници сме на бранша с тежкотоварните превози. Съгласен съм, че когато налагаме такива рестриктивни мерки, трябва да предложим условия за водачите и за камионите, но факт е, че ефектът от тези ограничения е положителен. Съгласен съм, не сме изрядни спрямо тези, които търпят неудобства, но в крайна сметка сигурността и животът на хората на пътя са най-важни.

- На какъв етап е изпълнението на концесионната стратегия за гарите, летищата и пристанищата?

- Като цяло спазваме определения график. Но осъдителната присъда за летище "София", което трябва да плати 38 млн. долара на кувейтската фирма - строител на пистата на Терминал 2, е много тежък удар. Случаят е от 2003 г., но сега излиза резултатът.

Летището е в състояние да плати парите. Но налагането на такава санкция го обезкървява да прави каквито и да е собствени капиталови инвестиции и то за следващите няколко години. Затова най-удачното решение за него би била концесията.

- А летищата в Русе, Горна Оряховица, карго терминала в Пловдив..

- За Пловдив приключи последното удължение за карго терминала, вече се готвим за пускане на концесия на цялото летище. В Русе чакахме интерес от две страни, но нищо не стана. Може би ще го прехвърлим на общината и тя да си намери начин да го разработва като регионално. Към Горна Оряховица за съжаление няма интерес, макар да е добро летище за карго. Такава е ситуацията. По пристанищата нещата вървят по график. По дунавските пристанища подготвителните процедури вървят по график, интересът е налице. Благодарение на разместването на средства по оперативната програма, още другия месец може да се пусне тръжната процедура за Централна гара в София и накрая и тя да стане модерна и атрактивна. Интерес е заявен и към гарите в Пловдив, Варна, Благоевград. Надяваме се до края на годината те да имат концесионери.

- Кога ще наваксаме закъснението по изграждането на електронно правителство?

- Предстои интеграция на над 30 най-важни регистри в държавата и до месец ще стартираме втория проект, който е за електронната идентификация. В същото време приобщаваме общините към електронизацията, пет държавни институции направиха помежду си електронен документооборот. Разбира се, това не е достатъчно, защото на много от тях вътрешната им система трябва също да заработи по електронен начин, както е в МВНР.

- Кога хората ще усетят ефекта от електронното правителство?

- През 2013 г. хората по електронен път ще ползват регистрите, ще могат чрез електронна идентификация да ползват много на брой услуги, които все още налагат тичането от гише на гише, висене по опашки из различни институции. Преброяването на населението показва, че българите са склонни да използват електронни услуги, защото над 42% от тях са се преброили по електронен път.

Визитка

Ивайло Московски е магистър по финансов мениджмънт и публични финанси.

Завършил е УНСС и Стопанската академия в Свищов.

Работил е в частния сектор като търговски директор на "Сата" ООД и "Балтекс комерс" ЕООД, също като управител на официалното представителство на фирма STOLL - Германия, за България.

Бил е председател на Борда на директорите и член на Управителния съвет на "Монтана" АД.

През 2009 г. е назначен за зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията.