
Министър Ивайло Московски: Купуваме 100 влака с пари от Евросъюза

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Преса", 19.06.2012 г.

- Г-н Московски, от близо 3 месеца БДЖ няма спални вагони, с които да превозва пътниците си. 30-те турски моториси, платени авансово, се били забавили. Докога ще се бавят, все пак влизаме в разгара на летния сезон?

- Спалните вагони трябваше да пристигнат през април, но с директива на Европейския съюз от миналата година критериите за безопасност бяха повишени. Заради това се наложи забавянето. Утре отиваме да вземем първите 12 вагона. Ще направим всичко възможно да ги въведем в експлоатация възможно най-скоро, след като минат през задължителните прегледи и у нас.

- Както изглежда, всичките ви подопечни дружества са в състояние на колапс - железници, пощи, летища...

- Така е, това е тежък ресор. За съжаление в много от случаите държавата не е по-добър стопанин от частника. Няма и как да бъде, при положение че възможностите за възнаграждения в държавния сектор са такива. Аз виждам какво се случва веднага, след като частен оператор влезе в даден обект. Моментално мотивацията на ръководството става различна. Заплатите са в пъти, в пъти по-големи.

- Като казахте частници, да се прехвърлим на приватизацията на товарните превози в БДЖ.

- Убеден съм, че това е животоспасяващата инжекция за БДЖ. Миналата седмица обявлението бе публикувано в "Държавен вестник" и агенцията стартира процедурата по приватизацията. Но цялата рамка за стабилизиране на железниците има комплексен подход. Стъпили сме на няколко неща. Първото, разбира се, са инвестициите в железопътната инфраструктура. До 2014-2015 г. там реално ще са усвоени над 1,5 млрд. лв.

Включвам и софийското метро. Над 1,2 млрд. са инвестициите за реконструкция и електрификация на жп линиите. Проектите са в процес на изпълнение и до края на 2014 г. трябва да са готови, финансовото състояние на Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) в момента е стабилно. Тя не е на загуба, даже почти е на положителен финансов резултат. На противоположната страна са БДЖ. Те трябва да започнат да се разплащат към кредиторите си.

- Отчитате ли напредък по оперативна програма "Транспорт"?

- Заварихме програмата с 20% договорени средства, а в момента са 92%. Реално разплатени са над 30 на сто. Грубата сметка показва, че сумата е нараснала 80 пъти за последните 2 години и половина. Постигнахме и друг голям успех, свързан с БДЖ. ЕК разреши компанията "Пътнически превози" да стане бенефициент по програмата. Идеята е да ускорим усвояването на 300 млн. евро, които са обещани за нови влакове. Средствата ще са налични през 2014 г., но няма компания, която да държи на склад произведени влакове. Ако бяхме стартирали целия процес чак през 2014 г, щеше да отнеме още около година, докато траят техническата спецификация, тръжната процедура, обжалванията. Самото производство пък изисква поне още 2 години. Така влаковете щяха да дойдат в България някъде през 2017 г., когато отдавна щяхме да имаме готова инфраструктура, която да позволява пускането на по-бързите влакове. Сега вече можем да започнем подготовката по цялата процедура още от тази година. Така в началото на 2014 г.

директно ще се започне с поръчката, а в края ѝ у нас ще започнат да идват новите влакове.

- За колко влака става въпрос?

- Поне 100, ако се вземе от същия тип, от какъвто бяха мотрисите на "Сименс". Тогава за 50 влака сумата беше 156 милиона евро. Следователно за 300 млн. евро могат да се купят 2 пъти повече. Разбира се, паралелно с това трябва да вървят и останалите процеси, които всички приемат за непопулярни, оптимизацията на дружеството...

- Болната тема на синдикатите. Колко души още ще трябва да се съкратят?

- След стачката през декември разписахме за 2000 работници. Съкращенията ще приключат с цифрата, която сме договорили. Всичко останало ще бъде процес на допълнителни преговори. Но едно трябва да е ясно - ако НКЖИ купи механизация за рехабилитация на инфраструктурата, това означава автоматично отпадане на още хора.

- Каква сума е необходима за купуването ѝ?

- Около 40 милиона евро. Това вложение ще отмени необходимостта от голям брой служители. Ние гоним средноевропейските показатели. В железниците в ЕС има средно 2-ма души на километър релсов път, докато у нас са 4-ма. Когато отпаднат нерентабилните влакове и се разредят маршрутите за движение, вероятно ще се наложи да се махнат още хора. Но има възможности за компенсация. Вече 250 човека от БДЖ започнаха работа в метрото. Необходими са хора и за новите спални вагони.

- С концесионирането на летищата докъде сме?

- От декември м.г. имам уведомително писмо от Парижкия арбитраж, че летище София е осъдено на 38 млн. долара от Кувейтския фонд за развитие. Ако плати тази сума, летището тотално ще се обезкръви. Трябва да забравим варианта, в който то ще може да се развива на база собствени приходи. Единствената възможност е да прибягнем до концесия, но още сме на етап анализи. При летище Русе почти сме на финала на вземането на решение за прехвърляне към общината. Тя е значително по-заинтересована да го развие и да го запази като летище. Досега два пъти беше удължавана процедурата за концесия, не се появи заинтересована страна. За карго зоната на летище Пловдив приключихме процедурата също без интерес. Сега възложихме стартирането на процедура за цялостна концесия. И към Горна Оряховица е същото, най-вероятно ще го прехвърлим към общината. Дай боже +ущо да се случи! За жалост този бизнес търпи негативните последици от кризата.

- А Балчик?

- За летището в Балчик чакаме допълнителна среща с катарците.

- Многопосочни са интересите на Катар у нас - агнета, магистрали... Кажете кои са сериозните инвестиционни намерения на емирството по отношение на проектите във вашия ресор.

- Катарците нямат интерес само към летище Балчик. Те гледат към целия район и ще инвестират само ако то бъде част от един пакет, насочен към изграждане на туристическа зона. В нея вероятно ще се включват хотели, СПА центрове, голф игрища, marina с възможност за акостиране на плавателни съдове и т.н. Другият проект, знаете, е скоростният път Русе - Свиленград. Строежът на нашето метро също заинтригува много катарците. Те пратиха екипи да проверят как вървят строителните работи и са изключително впечатлени. В емирството тепърва започва изграждането на подземна железница и наши фирми биха могли да вземат реално участие в този процес в Доха. Това обаче вече си е ангажимент на частните компании - да бъдат по-активни и да работят в тази посока.

- Вие отговаряте и за електронното правителство, многократно изтъкван приоритет на президента Плевнелиев. Има ли напредък по проекта?

- Министерството отговаря за създаването на платформата и базата, върху която всички

останали институции да наслагват електронните си услуги. Това ще се реализира чрез три проекта. Първият е в ход - интегрирането на всички публични регистри, които да обменят по служебен път информация помежду си. С втория се създава електронната идентификация. Това означава всеки да може да влиза в един портал и да ползва услугите, предоставени от администрациите. За да може всичко това да се осъществи, трябва да има повсеместен достъп до интернет

Ще реализираме инфраструктура, която да позволява покритие във всички отдалечени краища в страната. Оттук нататък електронните услуги на всяко ведомство, община или държавна институция ще могат да бъдат използвани. Давам ви конкретен пример - хората ще могат да си вадят свидетелство за съдимост в един часа през нощта, без да се налага да си вземат почивен ден, да се редят на опашки. От началото на следващата година това ще е факт. Вече зависи от съответните институции кога ще разработят собствените си електронни услуги.