

Николина Ангелкова, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Държавна фирма ще интегрира мрежите на ведомствата | Единният администратор ще е дружество, което ще даде смисъл на досегашната електронизация на правителствените служби

Интервю на министър Николина Ангелкова за в. „24 часа“, 19 август 2014 г, с министъра разговаря Марияна Бойкова

Родена на 30 ноември 1979 г.

През 2003 г. се е дипломирала право с отличен успех от УНСС

През 2010 г. завършва програма за ръководни кадри "Развитие на лидерски умения,, в Harvard Business School - САЩ.

От 2005 г. до 2007 г. е стажант в ГД "Околна среда, на Европейската комисия и съветник към ръководителя на българската делегация в групата на ЕНП в Европейския парламент

През 2011 г. е член на УС на Агенция "Пътна инфраструктура а до 2013 г. е зам.-министър на регионалното развитие. През март 2014 г. е избрана за един от 214те млади световни лидери. Владее английски, испански, италиански, френски и руски език

- Г-жо Ангелкова. знаехте ли, че ще сте първата жена - министър на транспорта в тази държава?

- Едва след като президентът потвърди моята номинация, разбрах, че съм първата жена - министър на транспорта. Навремето е било министерство на железниците и се е приемало, че това е мъжка работа. Мисля, че към днешна дата една жена може да се справи.

- Знам, че имате малка дъщеричка и че сте прекратили майчинството си, кой я гледа?

- Дъщеричката ми Далия е на 6 месеца, да са живи и здрави свекървата и свекърът, както и бавачката Люси. Родителите ми също помагат и благодаря на всички за подкрепата.

- Каква е историята с „Харвард“?

- Отговорът на университета е ясен и еднозначен и аз не мисля, че имам какво повече да коментирам. Никога не съм твърдяла, че имам магистърска степен от „Харвард бизнес скул“, а че съм възпитаник на тяхната програма за ръководни кадри, която е на изключително високо ниво. Това не е единствената ми специализация в "Харвард" преминала съм отделни обучения за водене на преговори, сливания и придобивания, капиталови пазари и бизнес стратегии.

- Казахте, че по програма „Транспорт“ има вероятност да ни санкционират с около 24 милиона лева, които са рискови след одита по проектите.

- Това е предварителен доклад от Изпълнителната агенция за одитиране на средствата от ЕС в България. Като всеки предварителен доклад, той показва, че са нужни спешни мерки, за да отговорим на направените констатации, така че да ги минимизираме или те изцяло да отпаднат.

- Кажете рисковете?

-Тези констатации са на база проверка на пътни и **жп** проекти и са свързани с прилагането на Закона за обществените поръчки и контрола на изпълнение на проектите. Ако ние успешно се защитим при всяка констатация, санкциите може и да паднат, или да бъдат минимизирани. Важно е да се знае, че дори и да ни наложат финансова корекция, парите няма да бъдат загубени и могат да бъдат пренасочени към други проекти. Голямото ни предизвикателство е, че до края на 2015 г. трябва да разплатим 1,5 млрд. лв., или по 100 млн. лв. на месец, за да не загубим пари.

- Безнадеждно ли е?

- Не е безнадеждно, амбицира ни. Започвам детайлна инспекция на всеки от рисковите **жп** проекти, а пътните ще проверим съвместно с колегите от регионалното министерство. Към момента са идентифицирани следните високорискови проекти **автомагистрала** „Марица“ - лот 1, „Струма“ - лот 4, **жп** линията Първомай Свиленград и ж.п. линията Септември-Пловдив. Предстои да изготвим стриктен план за максимално активизиране на строители и бенефициенти, да засилим ежедневния контрол по изпълнението, за да сме сигурни, че тези пари ще бъдат усвоени. В момента е разгарът на строителния сезон и следващите 2 месеца ще са решителни за цялостното изпълнение на програмата до 2015 г. Вярвам, че до края на 2014 г. няма опасност да загубим пари, тъй като до този момент сме усвоили 63% от бюджета и до края на годината трябва да разплатим само още 82 млн. лв., което е постижимо.

Усилията ни са съсредоточени в ускоряването на рисковите проекти и финал взирането им в срок. Моята първоначална оценка показва, че въпреки че инфраструктурни проекти са в процес на изпълнение, на някои места са допуснати забавяния заради липсата на правилно планиране на техническата подготовка, което води до възникване на допълнителни дейности в хода на проекта и искане на допълнителни пари. Едновременно с това е налице и липсата на адекватна оценка на риска по отделните проекти.

- Споменахте за преподреждане на проектите за следващия програмен период. Лобито на пътищата ли идва?

- Не, не идва лобито на пътищата. Аз имам афинитет към пътищата и няма да крия, че строежът на **магистрала** ще ми остане любима тема. За разлика от останалите държави в Европа ние нямаме нормално изградена пътна мрежа и първата си **магистрала** приключихме успешно миналата година. Това обуславяше и приоритетите в пътните проекти. Но трябва да сме обективни и да се съобразяваме и с приоритетите на ЕК, които са **железопътната инфраструктура** и водните пътища.

- А ние в отиващия си програмен период наблегнахме на магистралите.

Моята основна роля е да намерим баланс между пътните и **жп** проектите. Това е важно, тъй като финансовият ресурс е ограничен, а нуждите ни са големи.

- И още един въпрос, който задавам на всички министри, които влизат в този кабинет. Докога ще хвърляме ресурсите към Южна България? Какво става с нещастната Северна България?

- Аз направих същата констатация. Моето предложение за проекти ще бъде за балансирано развитие на районите. Неслучайно толкова много се борихме за магистрала "Хемус". Работата по

"Хемус" е един от приоритетните ни проекти за следващия програмен период - в момента се проектира.

- Какво ще става с кредиторите на БДЖ ?

- За съжаление, проблемите в това дружество са изключително много. Анализираме състоянието и това, което можем да направим през следващите 2-3 месеца, е да предприемем мерки, с които да подобрим финансовото и техническото състояние на компанията. На първо място ще продължим активния диалог с кредиторите. Вече сме поканили банките на среща през септември. Правим и анализ на обществените поръчки, за да видим къде разходите са оправдани и. къде могат да бъдат оптимизирани.

- Ще продавате ли гара Пионер? Ще разпишете ли документи за търга?

- Преди да проуча всички документи, няма да има търг. На този етап продажбата е стопирана. Искаме да направим необходимия анализ и да преценим кое решение е най-адекватно от днешна гледна точка и ще донесе най-много ползи за дружеството.

- Ще освобождавате ли ръководни екипи в дружествата на министерството?

- Вече работим активно по анализа на състоянието на търговските дружества и предприемане на мерки за оптимизация на работата им. В тази връзка може да се наложат промени. Но няма да бъдат правени смени, които не са обосновани, особено в администрацията. Защото е важно хората да са спокойни и да работят.

- Електронното управление е любима тема на президента Росен Плевнелиев. Какво ще направите в тази сфера?

-Знаете, че до този момент в различни проекти са вложени милиони левове за е-управление. Тези пари са инвестирани при липса на приемственост, без устойчивост на разработените проекти и без методика за оценка на напредъка. Това е и причината за неефективното усвояване на средствата и за неясните ползи от проектите. Затова ще работим активно за подготовката на промени в Закона за електронното управление, в създаването на държавен системен интегратор, за да може да се осигури поддръжката на вече разработените системи.

- Да обясним на хората какво означава единен системен интегратор?

- Той осигурява връзката между отделните информационни системи в администрацията.

- Разчитате да оправи пълната каша с различните електронни системи на министерствата, които не си говорят, така ли?

- Точно така. С две думи прости - това е системния интегратор.

- Колко ще струва той?

- Подобни структури съществуват и сега, но идеята е да се създаде нова организация на тяхната дейност, така че да работят по-ефективно. Хоризонтът е до края на мандата да подготвим повечето документи за законодателна инициатива.

- Какво трябва да предвиди законът?

- Той трябва да въведе този единен системен интегратор, който да бъде държавно предприятие. То ще управлява и поддържа разработения от бизнеса софтуер.