
Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Ако трябва, ще хвърлям столове, но ще спазим сроковете за проектите

Предстои разговор с МВР за електронен чип в личните карти от 2016 г.

Интервю на министър Ивайло Московски за в. „24 часа“, 18 ноември 2014 г, с министъра разговаря Маряна Бойкова

- Г-н Московски, става все по-опасно да се пътува с влак. Преди 2 седмици стрелочници пратиха композиции една срещу друга, преди ден - пак. Докога?

- Рехабилитацията и модернизацията на жп линиите Пловдив-Бургас и Пловдив-Свиленград извадиха от действие системите за сигнализация и осигурителната техника в девет гари. Заради това те са на ръчен режим.

- Кои са тези гари?

- Всичките от Нова Загора до Айтос. Тръгнах на инспекция, за да видя с очите си как са нещата. Има условия за рискови ситуации заради човешки грешки, за които нито аз, нито ръководството на НКЖИ искаме да носим отговорност. Стрелочникът, който допусна грешката в неделя вече е уволнен, а началникът на гарата е с последно предупреждение. Но това не застрахова от бъдещи грешки. Затова сме на мнение, че пътниците в този участък от 80 км трябва да бъдат превозвани с автобуси. Този дискомфорт ще продължи месец-месец и половина. Изпълнителят дава гаранции, че толкова време ще му трябва да въведе нормална сигнализация. За да се създаде организация за това обаче, трябва една седмица. Дотогава съм казал на НКЖИ да правят, да струват, но да няма и 0,5% риск. Двойни смени ли, повече хора ли ще пращат, но да приключим с тези ситуации. БДЖ пък ще намалят още скоростите.

- Че колко да ги намаляват?

- Ако ще и с 5 км в час да се движат, но да няма рискове, докато се върне сигнализацията.

- За втори път ще карате влака на министерството на транспорта. Какво е усещането?

- В никакъв случай не е еуфорично и празнично. Събрах преди няколко дни колегите от министерството, за да се запозная с актуалната обстановка. Някъде е имало приемственост, нормално са се развивали нещата, но има и забавяния и според мен грешни политики. За тях ще търсим промени в законодателството.

- Не изглеждате особено нахъсан както беше в началото на предишния мандат. Защо?

- Политическата конфигурация не ни позволява да бъдем по-смели и резки. А и искрено съм притеснен, знаете, че изключително много се гордеехме с ОП "Транспорт". Тя беше с най-добри показатели по договаряне и усвояване. Забелязвам, че почти всички проекти

вече са рискови - както жп, така и пътните. Рискови са магистралите "Струма" и "Марица", жп проектите. В много кратки срокове трябва да се влезе в нормално темпо, което да позволи те да бъдат завършени през 2015 г. и да не се загубят пари. Взели сме ги на ръчен режим. Викам фирмите, ако трябва, ще хвърлям столове, но ще влезем в срок.

- В интервюта за "24 часа" от предишния ви мандат през 2012 г. казвахте, че БДЖ ще изглеждат по друг начин, ще има нови влакове. Защо не се получи?

- Ако имаше приемственост и бяха продължили да работят по проекта за реструктуриране на БДЖ, това можеше да е факт. И ако нямаше забавяне по проектите по ОП "Транспорт". Искам пределно да е ясно, че приватизацията на "Товарни превози" не беше самоцел нито за мен, нито за правителството на ГЕРБ. Тя е една необходимост, защото, за да се получи рефинансиране на текущите задължения, трябва да има самоучастие на дружеството. На "Товарни превози" няма кой да му даде 1 лв. заем. Кредитът трябва да се предостави на държавата, тя да го гарантира и после да финансира железниците. А за да се нотифицира такава държавна помощ от ЕК, трябва 50% самоучастие от БДЖ. Не виждам откъде може да дойде то освен от приватизацията на "Товарни превози". Гледах справка за това дружество, ние го оставихме с 3 млн. лв. дългове. Сега задълженията са 15 млн. и едно незавидно разпределение на клиентите - 70% от товарите са на фирми на г-н Христо Ковачки. Знаете, че той е подал документи за издаване на лиценз. Ако го получи, това означава, че 70% от товарите ще си ги превозва сам. Не са добри нивата и на неговите задължения към дружеството. Хубаво е да се знае какво е състоянието към момента, а то в никакъв случай не е завидно.

- Какво ще правите с кредиторите?

- Ще предоговаряме, ако е възможно. Разчитам на съдействие от Министерството на финансите. Знаете, че Симеон Дянков ме излъга предния път. Уговорката беше ние изпреварващо да направим тези непопулярни реформи...

- Още тогава можеше да се излезе от дупката?

- Отчитам го като грешка на правителството на ГЕРБ и липса на воля на Дянков. Щеше да се пообнови подвижният състав, да се погасят задълженията.

- Върнахте в управлението на БДЖ екипа от вашето време, но има напрежение сред железничарите.

- Много ме учудва поведението на синдикатите. Тях ги дразни, че определени хора се връщат в мениджмънта, а не ги дразни, че оня ден на Министерския съвет изведнъж от бюджета изчезнаха 18 млн. лв. от субсидията на БДЖ. Виждате какво е положението в държавата и се прибират пари отвсякъде. При нас удариха БДЖ. Синдикатите дори не знаят за това. Не се притесняват, че дълговете на "Товарни превози" са нараснали на 15 млн. лв. Какво трябва да направя аз, за да ги намаля? Да съкращавам хора, влакове, все гадни неща и после да съм лош. А синдикатите си мълчат, защо не са питали.

- Говорехме за програмата за оздравяване на БДЖ, хората ги интересуват бързи и безопасни влакове и как може да стане. И вечният въпрос - кое е първо - бързите релси или новите влакове?

- Ще дам пример с метрото. Първо направихме инфраструктурата и качихме нови влакове, 365 000 души пътуват на ден. Този модел ще прилагаме и в железниците. В сегашното си финансово състояние дружеството няма как да получи пари от еврофондовете за нови влакове. Обмислям варианти - БДЖ да отидат към НКЖИ по модела на метрото и тогава да търсим еврофинансиране за влакове. Друг вариант е държавата през бюджета да помогне.

Какво ще се постигне, не зависи само от мен, а от финансите, от волята на правителството. Ще се опитам, където има нови и бързи жп линии, да има и нов подвижен състав.

- На какъв етап е Оперативна програма "Транспорт и инфраструктура 2014-2020 г."?

- Имах някакви обструкции, но ако тръгнем да я променяме, ще загубим време. В пътния сектор има недостиг от 700 млн. евро, защото вкараха в програмата и "Хемус". Не намирам логика в това, по-лесно щеше да я финансираме със заем. Но вече е вкарана, така ще работим. Жп оста е с около 100 млн. евро надпланирани проекти, ЕК я одобри.

- Каква ще ви е политиката към пристанищата и летищата?

- Концесиониране, за да вкараме частен капитал. На концесия ще отидат летищата в Пловдив и Горна Оряховица. Засега за София няма да бързае. Концесионирането на пристанищата си продължава. Видин-център е в процедура в момента, ще концесионираме пристанище Русе. Ще видим има ли интерес към концесиите на големите гари.

- Акцентите в електронното управление – имаше идея за чип в паспортите.

- Имаме си пътна карта, продължаваме да я следваме. Предстои ни дебат с МВР - да се разберем дали от 2016 г. електронната Идентификация ще влезе в личните карти с чип. Ние настояваме това да стане. Ако МВР каже, че е възможно, ще го направим. С тази електронна идентификация всеки ще може да влиза в интернет и през порталите на ведомствата да ползва услугите им.

- Ако имате 4 - годишен хоризонт - какво ще оставите?

- Искам да оставим една средноевропейска железница.

CV

- Роден на 19 юли 1972 г. в Плевен
- Завършва УНСС със специалност "Публични финанси" и финансов мениджмънт в Стопанската академия в Свищов
- През 2009 г. е назначен за зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията
- На 19 май 2011 г. става министър на транспорта в първия кабинет на Бойко Борисов
- Владее английски и немски език