

---

## **Транспортният министър Ивайло Московски: С 300 млн. лв. за 7 г. ще стегнем БДЖ**

---

### **Със сигурност започваме АМ "Хемус" и тунела под Шипка**

Интервю на министър Ивайло Московски за в. „Телеграф“, 13 февруари 2015 г, с министъра разговаря Деян Дянков

#### **- Г-н Московски, защо през декември, когато стана ясно, че парите за БДЖ за 2015 г. ще бъдат орязани, не ви чух публично да се противопоставите на това решение?**

Защото от Министерството на финансите останах с грешното впечатление, че едва ли не още утре Брюксел ще ни позволи да използваме тези 40 млн. лв., предвидени за погасяване на задълженията към кредиторите. Впоследствие разбрах, че преди това Брюксел иска от нас гарантирана средносрочна стратегия за развитието на БДЖ. След като ударихме на камък, бяхме длъжни да си направим разчетите с тази намалена с 40 млн. лв. субсидия. И така заложихме мерките за съкращаване на влаковете.

#### **- Бяхте ли наясно, че това ще се извърши без обществено обсъждане?**

Ръководството на БДЖ ме информира какво ще направят. Разглеждат списъка с влаковете и спазват заръката ми да не оставят населени места без влаково покритие. Оттам насетне започнаха да „задраскват“ най-губещите влакове.

#### **- Но хората разбраха, че ще спирате влакове два дни по-рано. Сякаш сами си просехте протести.**

Приемам, че в самата технология вероятно има допуснати грешки и ако трябва, и аз ще понеса отговорността за това.

#### **- Докъде стигнахте с дългосрочната стратегия за БДЖ ?**

До седмица-две стратегията ни ще е готова и ще я внесем в парламента. Тя ще включва план за инвестиции и оптимизация в „БДЖ - Пътнически превози“, с които да се гарантира устойчивост на компанията в 7- или 10-годишен план.

#### **- Какво ще представлява самата стратегия?**

Рамката на стратегията е да се фиксира един капиталов трансфер от държавата към железницата, който да се спазва за тези 7 или 10 години. Целта е този трансфер да позволи на железницата да закупи нови влакове. От друга страна, ще продължим по оптимизацията. Ще продължа да настоявам тези губещи влакове да бъдат спрени от движение. На тяхното място могат да бъдат въведени значително по-икономичните шинобусове. Ако пък инвестицията не си струва, просто ще спрем жп транспорта до дадени населени места и ще създадем автобусна компания към БДЖ, която да осигури транспортните нужди на хората. Искаме и да възложим на БАН да актуализира математическия модел, върху който се основава националната транспортна схема. Идеята е да не се позволява 5 или 10 минути преди влака да заминава някакво транспортно средство и да обира пътниците.

#### **- Имате ли политическата подкрепа за толкова дългосрочен план?**

На извънредното заседание на транспортната комисия на 14 януари абсолютно всички партии подкрепиха това намерение, което ми дава надежда, че най-вероятно и в пленарна зала ще бъде подкрепено.

**- В крайна сметка за колко пари става дума?**

Ще се стремим за този период да инвестираме 250-300 млн. лв. в БДЖ. Източникът ще е държавният бюджет, но не съм зачеркнал и темата „заем“, с който да се рефинансират част от задълженията и да се инвестира в компанията. В момента обаче нямам споразумение с Министерството на финансите за държавна гаранция, а без такава никой не би отпуснал заем на железниците.

**- Имате ли някакво усещане, че държавата уж помага на жп транспорта, но то е сякаш насила и само защото от ЕС натискат?**

Категорично е вярно и това е от 20 години. Ние сме на последно място в ЕС по ниво на инвестициите в жп транспорта на база километър жп мрежа. Просто не се приема, че железницата е приоритет. Когато говорим за държавна помощ, трябва да е ясно, че срещу тези пари ние получаваме екологичен транспорт. На второ място - получаваме безопасен транспорт. Тези пари не са просто каприз с цел да си имаме влакове. В Европа скоростните линии конкурират самолетния транспорт на къси разстояния. Надяваме се да можем и ние да предложим това, когато пуснем направление София-Бургас със 160 км/ч - скорост, която ще бъде конкурентна на автобусния транспорт. Ако продължава да няма политика в този сектор, жалко за държавата.

**- Защо ви е така важно да приватизирате „Товарни превози“?**

Защото към момента на пазара има осем частни превозвачи, които са изключително гъвкави и в това си състояние държавната компания не може да ги конкурира. Нямам нищо против либерализацията на бранша, но това се прави, след като се реструктурира държавната компания, за да бъде конкурентна. У нас е направено на сляпо. Аз не знам защо предишното правителство спря приватизацията. Компанията всяка година прави загуби.

**- Тогава кой и защо би я купил?**

И аз съм скептично настроен, но сме длъжни да опитаме. Ако продаваме нещо толкова добро, би трябвало да има опашка. Аз не виждам такава. Ние и затова никакви условия не искаме да поставяме. Нека Агенцията по приватизация да решат, но ние сме за възможно най-отворени условия за кандидатите.

**- Какво продаваме като финансов актив?**

Компанията има 109 млн. лв. задължения, които са обезпечени на 100% с активите ѝ. Този, който ги купи, ще трябва да поеме дълговете на дружеството.

**- Вървят сериозни слухове, че Христо Ковачки, който има дългове към компанията, ще иска да я купи. Готов ли сте и за този скандал?**

Той не е заявявал интерес да я купува, но е подал искане за лиценз за товарен превозвач. Ние няма как да му откажем този лиценз, когато рано или късно подаде изрядна документация. Друг въпрос е, че е неморално да искаш лиценз за същата дейност, за която дължиш 15 млн. лв. на държавна компания. В същото време обаче на него пък много пари му дължи НЕК, което пак си е държавата.

**- Строителни компании обжалват търга за автомагистрала „Хемус“ с мотива, че няма осигурено финансиране. Така ли е?**

АМ „Хемус“ до Ловеч и тунелът под Шипка ще започнат да се строят с бюджетни средства. Това е сигурно и категорично. Ако след търовете за АМ „Струма“ от еврофондовете останат пари, имаме уговорка с Европейската комисия с тях да си възстановим вече изхарченото от бюджета.

**- Сигурно ще останат. Не е ли това целта на преназначаването на „Струма“ през Кресненското дефиле?**

Факт е, че се прави нова екологична оценка с аргумент да се намери по-евтино преминаване през дефилето. 11-километров тунел е изключително скъпо начинание и той изпълва целия бюджет по оперативната програма. Ако новата оценка позволи друго

преминаване, ще икономисаме средства.

**- Рискувате нови екопротести.**

Екологите пък рискуват да бъдат обвинени, че тикат най-бедната държава в ЕС към разсипничество с толкова голям и скъп проект.

**- Наскоро президентът Росен Плевнелиев индиректно ви обвини за забавянето на електронното управление. Какъв е вашият отговор?**

Да, разбрах, че президентът е осигурил средствата и е дал срокове за изпълнение. Всеки ден си проверявам сметките и такива пари не съм видял. Нека е ясно, че ангажиментът за създаване на електронните услуги не е на нашето министерство, а на всички държавни и местни институции. Не може да се вменява на нас да осигуряваме електронни услуги, които не съществуват. Когато институциите са готови, тогава може да се търси отговорност от нас дали сме осигурили платформа, на която да се качат.

**- Факт е обаче, че гражданите още висят по опашки, институциите не си говорят, а хората често щъкат като куриери между тях.**

Така е, за съжаление. Единият от проектите ни е именно интегрирането на 35 публични регистъра. Иначе казано, институциите да могат да си говорят помежду си и вие да не трябва да си носите свидетелството за съдимост от една институция до друга институция. Това всъщност вече е факт.

**- Тогава защо не се случва?**

Все още сме изправени пред една концептуална дилема, чието разрешаване забавя процеса. Става дума за електронната идентификация на лицата, които ползват тези услуги. От една страна е мнението на вицепремиера Румяна Бъчварова и много други институции, че нивото на сигурност на личните данни трябва да е максимално високо - т.е. да се ползват т.нар. Карти за електронна идентичност с чип. От друга страна е становището, че нивото не трябва да е толкова високо и услугите трябва да са достъпни с така добре познатия ни начин с потребителско име и парола, ПИН, ПУК. Тази позиция се защитава от финансовите институции като НАП, НОИ и Министерство на финансите.

**\*\*\*Това е той:**

- *Магистър по финансов мениджмънт*
- *Бивш председател на борда на директорите на „Монтана“ АД*
- *Бивш управител на представителството на германския текстилен гигант STOLL за България*
- *От юли 2009 до май 2011 г. е заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията. От май 2011 до март 2013 г. е министър*
- *От ноември 2014 г. отново е транспортен министър във втория кабинет "Борисов"*

- Г-н Московски, защо през декември, когато стана ясно, че парите за **БДЖ** за 2015 г. ще бъдат орязани, не ви чух публично да се противопоставите на това решение? - Защото от Министерството на финансите останах с грешното впечатление, че едва ли не още утре Брюксел ще ни позволи да използваме тези 40 млн. лв., предвидени за погасяване на задълженията към кредиторите. Впоследствие разбрах, че преди това Брюксел иска от нас гарантирана средносрочна стратегия за развитието на **БДЖ**. След като ударихме на камък, бяхме длъжни да си направим разчетите с тази намалена с 40 млн. лв. субсидия. И така заложихме мерките за съкращаване на влаковете. - Бяхте ли наясно, че това ще се извърши без обществено обсъждане? - Ръководството на **БДЖ** ме информира какво ще

направят. Разглеждат списъка с влаковете и спазват заръката ми да не оставят населени места без влаково покритие. Оттам насетне започнаха да „задраскват“ най-губещите влакове.- Но хората разбраха, че ще спирате влакове два дни по-рано. Сякаш сами си просехте протести.- Приемам, че в самата технология вероятно има допуснати грешки и ако трябва, и аз ще понеса отговорността за това.- Докъде стигнахте с дългосрочната стратегия за **БДЖ** ?- До седмица-две стратегията ни ще е готова и ще я внесем в парламента. Тя ще включва план за инвестиции и оптимизация в „**БДЖ** -Пътнически превози“, с които да се гарантира устойчивост на компанията в 7- или 10-годи-шен план.- Какво ще представлява самата стратегия?- Рамката на стратегията е да се фиксира един капиталов трансфер от държавата към железницата, който да се спазва за тези 7 или 10 години. Целта е този трансфер да позволи на железницата да закупи нови влакове. От друга страна, ще продължим по оптимизацията. Ще продължа да настоявам тези губещи влакове да бъдат спрени от движение. На тяхното място могат да бъдат въведени значително по-икономичните шинобусове. Ако пък инвестицията не си струва, просто ще спрем **жп** транспорта до дадени населени места и ще създадем автобусна компания към **БДЖ** , която да осигури транспортните нужди на хората. Искаме и да възложим на БАН да актуализира математическия модел, върху който се основава националната транспортна схема. Идеята е да не се позволява 5 или 10 минути преди влака да заминава някакво транспортно средство и да обира пътниците.- Имате ли по-литическата подкрепа за толкова дългосрочен план?- На извънредното заседание на транспортната комисия на 14 януари абсолютно всички партии подкрепиха това намерение, което ми дава надежда, че най-вероятно и в пленарна зала ще бъде подкрепено.- В крайна сметка за колко пари става дума?- Ще се стремим за този период да инвестираме 250-300 млн. лв. в **БДЖ** . Източникът ще е държавният бюджет, но не съм зачеркнал и темата „заем“, с който да се рефинансират част от задълженията и да се инвестира в компанията. В момента обаче нямам споразумение с Министерството на финансите за държавна гаранция, а без такава никой не би отпуснал заем на железниците.- Имате ли някакво усещане, че държавата уж помага на **жп** транспорта, но то е сякаш насила и само защото от ЕС натискат?- Категорично е вярно и това е от 20 години. Ние сме на последно място в ЕС по ниво на инвестициите в **жп** транспорта на база километър **жп** мрежа. Просто не се приема, че железницата е приоритет. Когато говорим за държавна помощ, трябва да е ясно, че срещу тези пари ние получаваме екологичен транспорт. На второ място - получаваме безопасен транспорт. Тези пари не са просто каприз с цел да си имаме влакове. В Европа скоростните линии конкурират самолетния транспорт на къси разстояния. Надяваме се да можем и ние да предложим това, когато пуснем направлението София-Бургас със 160 км/ч - скорост, която ще бъде конкурентна на автобусния транспорт. Ако продължава да няма политика в този сектор, жалко за държавата.- Защо ви е така важно да приватизирате „Товарни превози“? - Защото към момента на пазара има осем частни превозвачи, които са изключително гъвкави и в това си състояние държавната компания не може да ги конкурира. Нямам нищо против либерализацията на бранша, но това се прави, след като се реструктурира държавната компания, за да бъде конкурентна. У нас е направено на сляпо. Аз не знам защо предишното правителство спря приватизацията. Компанията всяка година прави загуби.- Тогава кой и защо би я купил?- И аз съм скептично настроен, но сме длъжни да опитаме. Ако продаваме нещо толкова добро, би трябвало да има опашка. Аз не виждам такава. Ние и затова никакви условия не искаме да поставяме. Нека Агенцията по приватизация да решат, но ние сме за възможно най-отворени условия за кандидатите.- Какво продаваме като финансов актив?- Компанията има 109 млн. лв. задължения, които са обезпечени на 100% с активите ѝ. Този, който ги купи, ще трябва да поеме дълговете на дружеството.- Вървят сериозни слухове, че Христо Ко-вачки, който има дългове към компанията, ще иска да я купи. Готов ли сте и за този скандал?- Той не е заявявал интерес да я купува, но е подал искане за лиценз за товарен превозвач. Ние няма как да му откажем този лиценз, когато рано или късно подаде изрядна документация. Друг въпрос е, че е неморално да искаш лиценз за

същата дейност, за която дължиш 15 млн. лв. на държавна компания. В същото време обаче на него пък много пари му дължи НЕК, което пак си е държавата.- Строителни компании обжалват търга за автомагистрала „Хемус“ с мотива, че няма осигурено финансиране. Така ли е?- АМ „Хемус“ до Ловеч и тунелът под Шипка ще започнат да се строят с бюджетни средства. Това е сигурно и категорично. Ако след търговете за АМ „Струма“ от еврофон-довете останат пари, имаме уговорка с Европейската комисия с тях да си възстановим вече изхарченото от бюджета.- Сигурно ще останат. Не е ли това целта на преназначаването на „Струма“ през Креснен-ското дефиле?- Факт е, че се прави нова екологична оценка с аргумент да се намери по-евтино преминаване през дефилето. 11-километров тунел е изключително скъпо начинание и той изпълва целия бюджет по оперативната програма. Ако новата оценка позволи друго преминаване, ще икономисаме средства.- Рискувате нови екоп-ротести.- Еколозите пък рискуват да бъдат обвинени, че тикат най-бедната държава в ЕС към раз-сипничество с толкова голям и скъп проект.- Наскоро президентът Росен Плевнелиев индиректно ви обвини за забавянето на електронното управление. Какъв е вашият отговор?- Да, разбрах, че президентът е осигурил средствата и е дал срокове за изпълнение. Всеки ден си проверявам сметките и такива пари не съм видял. Нека е ясно, че ангажиментът за създаване на електронните услуги не е на нашето министерство, а на всички държавни и местни институции. Не може да се вменява на нас да осигуряваме електронни услуги, които не съществуват. Когато институциите са готови, тогава може да се търси отговорност от нас дали сме осигурили платформа, на която да се качат.- Факт е обаче, че гражданите още висят по опашки, институциите не си говорят, а хората често щъкат като куриери между тях.- Така е, за съжаление. Единият от проектите ни е именно интегрирането на 35 публични регистъра. Иначе казано, институциите да могат да си говорят помежду си и вие да не трябва да си носите свидетелството за съдимост от една институция до друга институция. Това всъщност вече е факт.- Тогава защо не се случва?- Все още сме изправени пред една концептуална дилема, чието разрешаване забавя процеса. Става дума за електронната идентификация на лицата, които ползват тези услуги. От една страна е мнението на вицепремиера Румяна Бъчварова и много други институции, че нивото на сигурност на личните данни трябва да е максимално високо - т.е. да се ползват т.нар. Карти за електронна идентичност с чип. От друга страна е становището, че нивото не трябва да е толкова високо и услугите трябва да са достъпни с така добре познатия ни начин с потребителско име и парола, ПИН, ПУК. Тази позиция се защитава от финансовите институции като НАП, НОИ и Министерство на финансите.\*\*\*Това е той:- Магистър по финансов мениджмънт- Бивш председател на борда на директорите на „Монтана“ АД- Бивш управител на представителството на германския текстилен гигант STOLL за България- От юли 2009 до май 2011 г. е заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията. От май 2011 до март 2013 г. е министър- От ноември 2014 г. отново е транспортен министър във втория кабинет "Борисов"\*\*\*Със сигурност започваме АМ "Хемус" и тунела под Шипка