

Държавният транспорт трябва да се управлява като частна фирма

Продажбата на имоти в момента не е добро решение за финансовите проблеми, казва министърът на транспорта Александър Цветков

в. Сега | Николай МАРЧЕНКО | 2009-12-02 | 02:57:29

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков е роден на 26 август 1967 г. в Плевен. Завършил е магистратура в УНСС и в Университета по архитектура, строителство и геодезия. Беше зам.-кмет на столицата по транспорта, а преди това бе член на борда на столичното дружество "Паркинги и гаражи".

- Господин министър, четете ли редовно какво пише пресата и излъчват електронните медии за корупцията в транспорта и съобщенията и как реагирате на изнесените скандални факти?

- Всичко чета. И винаги давам на инспектората на министерството за проверка информацията, която съдържа данни за нарушения или злоупотреби. Такива проверки сме направили немалко досега, по-голямата част от дружествата са проверени, има извършени одити върху цялостната им дейност или проверки на конкретни сигнали. Смените, които са направени в някои от дружествата, са свързани именно със злоупотребите, които са констатирани. Тези материали вече са предадени на прокуратурата, имаме 6 преписки.

- Как ще предотвратите готвените нови протести в железниците?

- Тези дни имах среща със синдикатите в БДЖ. Те са абсолютно наясно с причините за затрудненията с изплащане на заплатите, положението в дружеството е тежко, защото на практика това е една фалирала компания, има огромни задължения към кредитори и доставчици. Затова отпуснахме допълнителни субсидии т.г., правим реструктуриране, затегнахме финансовата дисциплина и направихме събрание на кредиторите с оглед да се отложат плащанията във времето. Гарантирахме до Нова година да се съблюдава график за изплащане на заплатите и затова мисля, че напрежение не трябва да има.

- Но няма средства за обезщетения за съкратените железничари, а в системата предстоят масови съкращения.

- Мисля, че ще можем да изплатим и обезщетения, защото за 2010 г. осигурихме субсидия, не по-малка от тазгодишната. Но обезщетенията ще бъдат изплащани постепенно, както вече е уговорено със синдикатите.

- А защо железниците не си продадат имотите, вместо да ги дават под наем за жълти стотинки?

- Позволете да не се съглася за жълтите стотинки. Продажбата на имоти в момента не е най-доброто нещо, спрял съм всички такива сделки и продаваме само в краен случай. Сега планираме продажбата на една почивна база близо до Варна, която се оценява на 20 млн. лв., и мисля, че това е добра сума. Надявам се конкурсът да мине успешно и тези средства да отидат за основната дейност и за изплащане на заплатите на хората. Окончателната продажба е под моя личен контрол.

Като антикризисни мерки в БДЖ сега съкращаваме административните звена между 20% и 50%, създаваме маркетингово силно звено с добри експерти, за да може дружеството да е по-конкурентноспособно.

- Кой добър маркетингов експерт ще дойде да работи при средни заплати от 500-600 лв.?

- За съжаление въпросът със заплащането стои не само в БДЖ, но и в другите държавни дружества. По-високи възнаграждения на този етап не са възможни, така че в тези условия ни предстои да работим.

- Преди време назначихте проверка в РВД, какви изводи направи тя?

- Известно е, че в РВД се изплащат високи възнаграждения, това не е случайно - начинът на финансиране в това дружество е по-особен, тъй като то се издържа от таксите на авиопревозвачите. Затова си и позволяват високи заплати, още повече, че спецификата на работата изисква много висококвалифицирани кадри. Но проблемът е, че използвайки тези

условия, на много постове там са назначени хора, които нямат нищо общо с основния предмет на дейност на това дружество и са назначени там без необходимата квалификация и без да са полезни за дружеството.

Освен това са направени някои разходи, които са недопустими. Например твърде голям брой закупени нови автомобили, без в същото време да се отделят средства за техническото оборудване за основната дейност. Представете си - предлагат за купуване столове на цена, която лично мен ме озадачи - по 4000 лв. бройката. Това е абсолютно разхищение, което не мога да допусна. Така че одитният доклад и тези констатирани нарушения са причината за отстраняването на предишния шеф на дружеството Емануил Радев.

- Много рокади, които направихте, не са ли просто смяна на едни хора в едни и същи схеми?

- Какви схеми? Министърът на транспорта назначава борда на директорите, самият борд на директорите избира председателя и изпълнителния директор. Оттам нататък всички назначения и уволнения се изпълняват от изпълнителния директор.

- Толкова ли няма хора в ГЕРБ, че се наложи да назначите за шеф на пощите заместник-министър от правителството на тройната коалиция - Милен Керемедчиев? Освен това назначеният от вас за шеф на "Морска администрация" Сергей Църнаклийски е проверяван от прокуратурата. Мнозина смятат, че и назначението на досегашния шеф на Асоциацията на вносителите на автомобили за зам.-директор в "Автомобилна администрация" Анастас Тодоров е много съмнително.

- Защо са съмнителни според вас? Господин Църнаклийски например не е разследван от прокуратурата. Сигналът е изпратен от мен във връзка с одитния доклад в "Морска администрация" - в него се съдържат множество данни за нарушения. В една от констатациите е засегнато името на г-н Църнаклийски във връзка с погрешно тълкуване на едно понятие, така че този въпрос сме изяснили - конфликт на интереси няма и не е имало. Показахме документите на всички браншовици.

По отношение на г-н Тодоров също не виждам конфликт на интереси, защото в тази агенция е несериозно да назнача на ръководен пост човек, който никога не е работил в автомобилния транспорт. Нима очаквате човек от земеделието? А и къде да намеря човек за този пост? В крайна сметка конфликтът на интереси винаги се решава - ако е излязъл от всички фирми, в които е участвал. Иначе трябва досега да е бил безработен или да се е занимавал с околната среда и земеделието.

Колкото до Милен Керемедчиев, той е добър специалист и мениджър, който може да проведе реформата в "Български пощи". Той не е член на НДСВ, макар че е професионалист, чиито качества са използвани от тази партия. Така че аз не виждам нищо нередно в назначението.

- Опозицията вече ви обвинява, че управлявате транспорта като частна фирма...

- Това го приемам като комплимент, защото смятам, че така трябва да се управлява. Може би тази квалификация е заради това, че не разрешавам разхищения на средства, внимателно планираме всички разходи за инвестиции, паразитни назначения не се правят и има строга финансова дисциплина. Аз смятам, че така трябва да се управлява.

- Как планирате да направите съкращения в "Български пощи", чийто персонал е 15 000 души?

- Вижте, засега не говорим за съкращения, а за реформа чрез оптимизиране на структурата и привличане на инвеститори и ноу хау. Всички дейности, които са извън универсалната пощенска услуга - доставката на писма до 20 грама, ще се развиват на пазарен принцип. Ще привлечем частен инвеститор за всяко от тези дружества, които да бъдат конкурентноспособни, и то без пощите да се дават на концесия или да се приватизират активи.

- Цифровизацията на ефира в България закъснява, а и не се знае откъде ще се намерят

средства. Смятате ли, че България ще успее да спази срока 2012 г.?

- Положението наистина е сериозно. Решихме се да променим закона за публично радиоразпръскване така, че ангажиментът на държавата да осигури 150 млн. лв. за държавните БНТ и БНР да отпадне. Защото в условия на криза искаме това да се случи с частни капитали, на конкурсен принцип и прозрачно. Надявам се с помощта на частни инвестиции да спазим срока и в 2012 г. държавата да има цифрова телевизия.

- Но за цифровизация са необходими около 1 млрд. лв., които включват и техническата подготовка на БНТ и БНР, и социално подпомагане на хората, чиито телевизори не могат да приемат цифров сигнал.

- Моите разчети засега са само за преноса на сигнала. По повод социалното подпомагане работи една работна група, която да намери средства за тези хора и уверявам ви, държавата няма да абдикира от този въпрос.

- Продължава ли оперативна програма "Транспорт" да бъде с такава ниска усвояемост на средствата, както до миналата година?

- До това лято усвояването на средствата по оперативна програма "Транспорт" е 1.5%, а по предприсъединителната програма ИСПА е 39%. Има сериозни проблеми и това беше една от първите ни задачи - вече имаме и първите резултати: търгът за речната информационна система вече е напреднал, обявихме търга за жп линията Пловдив-Бургас на стойност 370 млн. лв. А до края на годината ще приключи процедурата за линията София-Пловдив, така че след 2 години от София до Бургас и до турската граница ще може да се движим по скоростен релсов път със 150 км/ч.

Стр. 10

Държавният транспорт трябва да се управлява като частна фирма

НИКОЛАЙ МАРЧЕНКО

– Господин министър, четете ли делово какво пише пресата и изтъчват електронните мени за корупцията в транспорта и съобщенията и как реагирате на изнесените скандални факти?

– Всичко чета. И винаги давам на инспектората на министерството за проверка информацията, която съдържа данни за нарушения или злоупотреби. Такива проверки сме направили немалко досега, по-голямата част от дружествата са проверени, има извършени одити върху цялостната им дейност или проверки на конкретни сигнали. Смените, които са направени в някои от дружествата, са свързани именно със злоупотребите, които са констатирани. Тези материали вече са предадени на прокуратурата, имаме 6 предлики.

– Как ще прелотварите готвените нови прегови в железниците?

– Тези дни имам среща със синдикатите в БДЖ. Те са абсолютно наясно с причините за затрудненията с изплащане на заплатите, положението в дружеството е тежко, защото на практика това е една фаярала компания, има огромни задължения към кредитори и доставчици. Затова отпуснахме допълнителни субсидии т.г., правим реструктуриране, затегнахме финансовата дисциплина и направихме събрание на кредиторите с оглед да се отложат плащанията във времето. Гарантирахме до Нова година да се съблюдава график за изплащане на заплатите и затова мисля, че напрежение не трябва да има.

– Но няма средства за обезщетения за съкращения железничари, а в системата предстои масови съкращения.

– Мисля, че ще можем да изпълним и обезщетения, защото за 2010 г. осигурихме субсидии, не по-малко от тази година. Но обезщетенията ще бъдат изплащани постепенно, както вече е уговорено със синдикатите.

– А защо железниците не си продадат имотите, вместо да ги дават под наем за жълти стотинки?

– Позволете да не се съглася за жълтите стотинки. Продажбата на имоти в момента не е най-доброто нещо, спирай съм всички такива сделки и продаваме само в краен случай. Сега планираме продажбата на една почивна база близо до Варна, която се оценява на 20 млн. лв., и мисля, че това е добра сума. Надявам се конкурсия да мине успешно и тези средства да отидат за основната дейност и за изплащане на заплатите на хората. Окончателната продажба е под моя личен контрол.

– Като антикризисни мерки в БДЖ сега съкращаваме административните звена между 20% и 50%, създаваме маркетингово силно звено с добри експерти, за да може дружеството да е по-конкурентноспособно.

– Кой добър маркетингов експерт ще дойде да работи при средни заплати от 500-600 лв.?

– За съжаление въпросът със заплащането стои не само в БДЖ, но и в другите държавни дружества. По-високи възнаграждения на този етап не са възможни.

– Преди време назначихте проверка в РВД, какви изводи направихте?

– Известно е, че в РВД се изплащат високи възнаграждения, това не е случайно – нацият на финансиране в това дружество е по-особен, тъй като то се издържа от таксите на автотревовачите. Затова

Продажбата на имоти в момента не е добро решение за финансовите проблеми, казва министърът на транспорта Александър Цветков



Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията АЛЕКСАНДЪР ЦВЕТКОВ е роден на 26 август 1967 г. в Плевен. Завършил е магистратура в УНСС и в Университета по архитектура, строителство и геодезия. Беше зам.-кмет на столицата по транспорта, а преди това бил член на борда на столичното дружество „Паркинги и гаражи“.

си и позволяват високи заплати, още повече, че спецификата на работата изисква много висококвалифицирани кадри. Но проблемът е, че използвайки тези условия, на много постове там са назначени хора, които нямат нищо общо с основния предмет на дейност на това дружество и са назначени там без необходимата квалификация и без да са полезни за дружеството.

– Освен това са направени някои разходи, които са недопустими. Например твърде голям брой закупени нови автомобили, без в същото време да се отдели средства за техническото оборудване за основната дейност. Представте си – предлагат за купуване столове на цена, която лично мен ме озадачи – по 4000 лв. бройката. Това е абсолютно разхищение, което не мога да допусна. Така че единият доклад и тези констатирани нарушения са причината за отстраняването на предишния шеф на дружеството Емануил Радев.

– Много рокади, които направихте, не са ли просто смяна на едни хора в едни и същи схеми?

– Какви схеми? Министърът на транспорта назначава борда на директорите, самият борд на директорите избира председателя и изпълнителния директор. Оттам нататък всички назначения и уволнения се изпълняват от изпълнителния директор.

– Толкова ли няма хора в ГЕРБ, че се наложи да назначите за шеф на пощите заместник-министър от правителството на тройната коалиция – Милена Керемедчиев? Освен това назначеният от вас за шеф на „Морска администрация“ Сергей Църнаклийски е проверяван от прокуратурата. Мозина смятат, че и назначението на досегашния шеф на Асоциацията на вносителите на автомобили за зам.-директор в „Автомобилна администрация“ Анастас Тодоров е много съмнително.

– Защо са съмнителни според вас? Господин Църнаклийски например не е разследван от прокуратурата. Сигналят е изпратен от мен във връзка с одитния доклад в „Морска администрация“ – в него се съдържат множество данни за нарушения. В една от констатациите е засегнато името на г-н Църнаклийски във връзка с погрешно тълкуване на едно понятие, така че този въпрос сме изяснили – конфликт на интереси няма и не е имало.

– По отношение на г-н Тодоров също не виждам конфликт на интереси, защото в тази агенция е несервизно да назнача на ръководен пост човек, който никога не е работил в автомобилния транспорт. Никома очакват човек от земеделското? А и къде да намера човек за този пост? В крайна сметка конфликтът на интереси винаги се решава – ако е излязъл от всич-

ки фирми, в които е участвал. Иначе трябва досега да е бил безработен или да се е занимавал с околната среда и земеделието.

– Колкото до Милена Керемедчиев, той е добър специалист и мениджър, който може да проведе реформата в „Български пошти“. Той не е член на НДСВ, макар че е професионалист, чийто качества са използвани от тази партия. Така че аз не виждам нищо нередно в назначението.

– Опозицията вече ви обвинява, че управлявате транспорта като частна фирма...

– Това го приемам като комплимент, защото смятам, че така трябва да се управлява. Може би тази квалификация е заради това, че не разрешавам разхищения на средства, внимателно планираме всички разходи за инвестиции, паразитни назначения не се правят и има строга финансова дисциплина. Аз смятам, че така трябва да се управлява.

– Как планирате да направите съкращения в „Български пошти“, чийто персонал е 15 000 души?

– Вижте, засега не говорим за съкращения, а за реформа чрез оптимизиране на структурата и привличане на инвеститори и ноу хау. Всички дейности, които са извън универсалната пощенска услуга – доставката на писма до 20 грама, ще се развият на пазарен принцип. Ще привлечем частен инвеститор за всяко от тези дружества, които да бъдат конкурентноспособни, и то без пощите да се дават на концесия или да се приватизират активи.

– Цифровизацията на ефира в България закъснява, а и не се знае откъде ще се намерят средства. Смятате ли, че България ще успее да спази срока 2012 г.?

– Положението наистина е сериозно. Решиме се да променим закона за публично радиоразпръскване така, че ангажиментът на държавата да осигури 150 млн. лв. за държавните БНТ и БНР да отпадне. Защото в условия на криза искаме това да се случи с частни капитални, на конкурсен принцип и прозрачно. Надявам се с помощта на частни инвестиции да спазим срока и в 2012 г. държавата да има цифрова телевизия.

– Но за цифровизация са необходими около 1 млрд. лв., които включват и техническата подготовка на БНТ и БНР, и социално подпомагане на хората, чийто телевизори не могат да приемат цифров сигнал.

– Моите разчети засега са само за преноса на сигнала. По повод социалното подпомагане работи една работна група, която да намери средства за тези хора и уверявам ви, държавата няма да абдикира от този въпрос.

– Пролетта ли оперативна програма „Транспорт“ да бъде с такава ниска усвояемост на средствата, както до миналата година?

– До това лято усвояването на средствата по оперативна програма „Транспорт“ е 1.5%, а по предприемачеството е 39%. Има сериозни проблеми и това беше една от първите ни задачи – вече имаме и първите резултати: търгът за речната информационна система вече е напреднал, обявихме търга за жп линията Пловдив-Бургас на стойност 370 млн. лв. А до края на годината ще приключи процедурата за линията София-Пловдив, така че след 2 години от София до Бургас и до турската граница ще може да се движим по скоростен релсов път със 150 км/ч.