
Александър Цветков, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Усвоили сме само 1,5% от оперативна програма „Транспорт“

Източник: Весник "Класа", 26.08.2009 г.

Интервю с министър Александър Цветков във в-к 'Класа', 26.08.2009 г.



Поставяме си амбициозната задача да пресечем черния пазар на шофьорски книжки

- *Г-н министър, имате ли вече пълна яснота какво е състоянието на транспортния сектор в момента? Какво е влиянието на кризата?*

- Проблемите са твърде много. Кризата се отразява навсякъде доста негативно. Тази ситуация засегна най-вече железниците, където негативно влияние оказа и затварянето на "Кремиковци". Така товарите, които БДЖ превозва, спаднаха с около 40%, което пък повлия на НКЖИ. Разбира се, кризата затрудни и автомобилните превозвачи. Натрупаните през годините проблеми също оказват своето влияние. Започнахме поредица от срещи с браншовите организации. Проблемите са разнообразни, но биха могли да бъдат решавани с административната намеса на държавата.

- *Какво ще предприемете, за да подкрепите бизнеса?*

- Нелоялната конкуренция и нерегламентираните превози са основните проблеми, с които се сблъсква бизнесът. Браншовите организации от доста време настояват пред министерството за решителни мерки. Тъй като такива до момента не са предприети, направихме работни групи с представители на превозвачите. До септември те трябва да съставят пакет от мерки, така че силно да ограничим нерегламентираните превози, които често се представят като "случаен превоз" или "за собствена сметка".

- *Какво ще включва този пакет от мерки?*

- Както законодателни промени, така и подобряване на механизма на контрол от страна на автомобилната администрация. Тъй като до този момент контролните действия не доведоха до ефективна промяна, е необходимо и да се направят организационни и кадрови промени. Те започнаха с освобождаването на директора на автомобилната администрация и на ДАИ, тъй като основните слабости в тяхната работа бяха констатирани веднага.

- *Ще има ли още уволнения?*

- Ако се налага, разбира се. Там, където структурите вършат добре своята работа, кадрови промени няма да се правят.

- *Превозвачите отдавна искат да се обяви криза на пазара. Каква е вашата позиция?*

- Ако сега се прибегне до тази мярка, тя ще бъде твърде закъсняла, тъй като проблемът със свръхлицензирането и свръхпредлагането вече е факт. Така че на този етап съм скептично настроен към обявяването на криза. Въпреки това сме поставили проблема пред Съвета по европейските въпроси. Ако мярката бъде разрешена от ЕК, ще я приложим.

- *Ще има ли прелицензиране на автомобилните превозвачи?*

- Категорично условията за лицензирането в бъдеще ще бъдат преразгледани. Работната група ще излезе със становище дали е необходимо прелицензиране на превозвачите, които вече са на пазара. Просто трябва да вдигнем бариерата за достъп до професията. Изискванията трябва да станат по-високи, тъй като режимът е твърде либерален. В момента имаме свръхпредлагане. Регистрирани са твърде много превозвачи дори такива без автомобили. Вдигането на бариерите засяга финансовата стабилност и благонадеждността на фирмите.

- *Пътническите превози на БДЖ са субсидирани от държавата, на практика бюджетът плаща на всички пътници без значение какво е социалното им положение. Ще промените ли тази система?*

- Пътническите превози винаги са били субсидирани от държавата, такава е и практиката в Европа. В бъдеще този процес ще продължи. По принцип не субсидираме пътниците, а дейността по превозването им. Много от линиите, по които оперира БДЖ, не носят печалба. Но ние сме длъжни да осигурим транспортно обслужване на съответните райони. За съжаление, почти нищо не е направено през последните 15 г., за да се повиши пазарната ориентация на БДЖ. Дружеството разчита преди всичко на държавната субсидия и на пътниците. Стремехът е да се подобри услугата и привлекателността на този транспорт, така че той да бъде в синхрон с другите превози, да се предлагат нови услуги - по този въпрос почти нищо не е направено. Има сериозен потенциал за развитие в тази посока.

- *Как ще се случи това при 22 млн. лева загуба на БДЖ за полугодieto, НКЖИ пък са на минус 48 млн. лв.? В същото време се очаква БДЖ да дължи на НКЖИ 80 млн. лв. за такси до края на годината - нещо, което частните жп превозвачи тълкуват като нелоялна конкуренция?*

- Тази загуба се дължи най-вече на спада на товарите, превозени от БДЖ. Затова първите ни стъпки са изцяло антикризисни. Трябва драстично да намалим разходите и да реструктурираме дружествата, включително със съкращения на работници след спада на дейността. По отношение на задължението от 80 лв. - надявам се, че към края на годината няма да има такъв дълг. Освен това трябва да бъдат разпродадени неоперативни активи на двете дружества. Следващите стъпки са по-добра търговска ориентация, модернизация на инфраструктурата и подвижния състав.

- *Това означава ли, че ще одобрите продажбите и бракуването на излишните вагони?*

- Да, разбира се, че ще ги одобря. Това са неоперативни активи, които трябва да бъдат оползотворени. На този етап по-скоро имам предвид бракуването на вагони. Ще се продава само в краен случай.

- *Защо разпоредихте проверки за рециклирането на вагоните и има ли проблем с безопасността им?*

- При вагоните, за които разпоредих проверка, има технически проблеми. Изнесоха се сериозни факти по отношение на сделката. Затова е задължително да бъде проверена нейната законосъобразност. Всички по-крупни сделки ще бъдат проверени. Хората имат право да знаят какво се е случило.

- *Отчетохте сериозно закъснение при проектите по оперативна програма "Транспорт".*

Какъв процент от средствата по програмата сме усвоили? Кои са най-проблемните проекти?

- Трудно ми е да открия най-проблемните, почти всички са такива. От 2007 г. до сега са усвоени 1,5% по оперативна програма "Транспорт". Причините за това са твърде много и разнообразни. Основният проблем - проектите се управляват лошо и няма добро менажиране. Нашите усилия ще бъдат насочени главно в тази посока - да подобрим управлението им. Както и да увеличим усвоените средства - това е най-главната ни задача. 1,5 на сто - това е нищожен процент, особено като се има предвид, че това са пари основно за техническа помощ, семинари и обучения. Човек трябва да си поставя високи цели, включително да ускорим всички проекти и да реализираме програмата в пълния ѝ размер.

- Как се развиват нещата при Дунав мост 2?

- Между 12 и 14 месеца е реализираното закъснение. То трудно може да се навакса и се дължи на комплекс от фактори. Пак стигаме до новия модел на управление.

- Какво ще представлява този нов модел?

- Проджект мениджмънт с ясни отговорности за реализацията на проектите. Моделът предполага възнаграждението да бъде обвързано със спазването на сроковете, така че да има стимул да се строи навреме.

- Мислите ли, че е възможно да се намали корупцията при издаването на шофьорски книжки?

- Да, смятам категорично, че това е възможно. Готовим сериозни промени при методологията за обучение и изпитване. Трябва да пресечем черния пазар на шофьорски книжки.

Всичко сега е съсредоточено в един орган, няма механизми за контрол, създадена е корупционна среда. Затова механичните смени на хора няма да дадат ефективен резултат. Новият подход трябва да се осъществи със съдействието на браншовите и неправителствените организации, така че да няма условия за купуването на книжки.

- Какво ще се случи с Авиоотряд 28?

- На този етап ще стабилизираме и оптимизираме дейността на Авиоотряд 28. С прекратяването на договора за доставката на двата правителствени самолета звеното трябва да работи със съществуващата техника, доколкото това е възможно - самолетите "Фалкон" и "Ту-154 М", както и един вертолет. Подготвили сме и процедура за извършване на специални полети чрез чартиране.

- Ще продължат ли звената, които разследват транспортните произшествия, да са подчинени на транспортния министър?

- В момента тези звена са подчинени на министъра на транспорта. Европейската практика е те да са независими. Разбира се, ще се стремим да приложим европейския опит. Тепърва ще преценим как да реорганизираме тази структура.

- Какви задачи възложихте на зам.-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Първан Русинов, който беше назначен последен от зам.-министрите?

- На първо време, той трябва да работи по прехвърлянето на информационните технологии към министерството, както по устройствения правилник. Следващите му задачи включват средносрочна и дългосрочна програма за стимулиране на развитието на информационните технологии.

Приложение

» [Александър Цветков, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Усвоили сме само 1,5% от оперативна програма „Транспорт“ \(324.81 KB\)](#)