
Министър Александър Цветков: С камери ще спрем войната на пътя, интервю за в. "Стандарт"

С уикенд влакове и интернет на гарите железниците стават модерни.

Строим метрото с европари, за да не тежат заеми на столичани, казва Александър Цветков

Какво завари в железниците и автомобилните превози и какво промени за една година във властта, коментира Александър Цветков, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

- Г-н Цветков, какво от обещаното преди година изпълнихте?

- Още с началото на мандата започнахме активно да работим за изпълнение на обещанията, които сме дали преди изборите. В автомобилния транспорт обещахме много бързи действия срещу сивия сектор, срещу корупционните практики, които от години не са тайна за никого - а именно проблемите с черния пазар на шофьорски книжки, фиктивните технически прегледи, нерегламентираните превози и т.н. Реално купуване на шофьорски книжки вече почти няма. Казвам почти, защото остава да довършим и последната стъпка в реформата - да монтираме камери за наблюдение в изпитните зали и автомобилите, с които се провежда изпитът по кормуване. Направихме изпитите анонимни, изведохме преподавателите от изпитната зала, вкарахме на тяхно място квестори. Това веднага ограничи спекулата. Важна стъпка, защото проблемът не е само в корупционната практика. Проблемът е за цялото общество, тъй като неподготвените шофьори, които излизат на пътя, са потенциални убийци. Не е случайно, че сме свидетели на война по пътищата. Неподготвените шофьори, които са закупили своите книжки, застрашават живота на всеки от нас.

- Може ли с високи глоби да се прекрати войната по пътищата? Болшинството от нарушителите намират начин да се измъкнат от санкции.

- Считам, че войната по пътищата може да бъде спряна с много сериозни рестриктивни мерки. Въвеждането на технически средства за контрол ще ограничи субективния фактор до минимум. Всеки, който нарушава правилата, трябва да знае, че ще бъде засечен, че ще бъде санкциониран, и то много сериозно. Защото чувството за безнаказаност е най-страшно. А такова чувство години наред се насажда в голяма част от българското общество. Затова най-важните стъпки, които трябва да се предприемат, са: видеоконтрол - при шофьорските изпити, при техническите прегледи и при контрола на пътя. Предстои парламентът да приеме Закона за автомобилните превози, който е основен закон, регламентиращ превозите по шосе. С него въвеждаме таван на цените на такситата, много нови и сурови мерки за тези, които извършват нерегламентирани превози - сивия сектор в автомобилния транспорт. Убеден съм, че с предложените мерки ще се нанесе решаващ удар срещу тях. Разбира се, предстои още много работа, за да се сложи ред и да се решат всички проблеми.

- Опозицията скочи срещу промени в закона за автомобилните превози. Този път са недоволни, че междуселищни линии щели да се одобряват от Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация". Смятате ли, че има проблем?

- Няма проблем, защото идеята, заложена в закона, е друга. Съществуващата в момента национална транспортна схема включва над 2700 маршрутни разписания. Тя обхваща само автобусния транспорт, без никаква съгласуваност с железопътния. Стихийно се издават разрешителни за маршрутни разписания, които обслужват какви ли не интереси, само не тези на бранша и на пътниците. Държавата сама е създала условия за нелоялна конкуренция. Дублиращи и гонещи се разписания подтикват превозвачите към всякакви действия в борба за всеки пътник. Новата републиканска схема трябва да осигури съгласуваност между маршрутите и разписанията на жп и автотранспорта. Националната схема ще включва само градовете над 30 000 жители. Превозите между тях ще бъдат нейният гръбнак. Схемата ще оперира по единни критерии. Не може община да определя критериите и съгласуваността на линии като София - Варна например. Това не е общинска работа, а работа на държавата. След като бъде изградена основата от автобусните превози между най-големите градове, към нея ще бъдат прикачени общинските и областните разписания. Те ще се съобразят с националните. Общинските, областните и вътрешните градски превози са функция на общината и никой няма намерение да им ги отнема.

- Как от позицията на министър на транспорта съдействате и помагате за решаване на транспортните проблеми на София?

- Метрото е задължителен транспорт за един 2-милионен град. То е реалното решение срещу задръстванията. Затова работата в синхрон между общината и министерството е важна. На последния Мониторингов комитет на ОП "Транспорт" бе решено новите разширения на метрото - от "Младост" до Цариградско шосе и от надлез "Надежда" до "Обеля 2", да бъдат изградени със средства по оперативната програма. Тези две отсечки бяха започнати със заем от ЕИБ и той щеше да тежи като финансов ангажимент на Столична община и на столичани. Сега проектите ще бъдат изградени с европейски средства. Вторият метро диаметър в София също се строи с европейски пари. Така че това модерно съоръжение, което всички чакаме с нетърпение да заработи през 2012 г., цялостно ще бъде финансирано от фондове на ЕС.

- Железницата ли ви е най-голямата болка и проблем?

- Наистина, тя ми е най-голямата болка. Миналата година, когато поех управлението на министерството, железниците бяха в изключително тежко състояние, реално в състояние на фалит. Нямахме средства за заплати, за консумативи. Натрупани бяха огромни задължения към банки кредитори и над 170 млн. лв. дълг към доставчици. По всички икономически логики БДЖ трябваше да обяви фалит. Но логиката не е само икономическа. Затова положихме всички усилия да спасим българската железница. Създадохме план за реструктуриране и стабилизиране на БДЖ с над 100 мерки, които вече се прилагат и дават резултати. С нов маркетингов подход и с гъвкава тарифна политика БДЖ си върнаха ключови клиенти. За да бъде реализиран изцяло планът за стабилизиране, финансовата тежест трябва да бъде поета. Водят се преговори със Световната банка и с ЕБВР. Те отпускат средства само срещу предприети реформи, а БДЖ вече изпълняват такива реформи. Другите заеми ще се реструктурират и финансовата тежест към банките кредитори и към доставчиците ще бъде поета от тях. Нашата амбиция и цел е през 2014 г. БДЖ да бъдат модерна, печеливша компания.

- Дано да успеете. В БДЖ има трудно преодолима инерция...

- Но мисля, че целенасочените действия за модернизиране на железниците се виждат от всички. Направихме поредица стъпки. Пуснахме нови модерни уикенд влакове до Варна и Бургас, безплатен безжичен интернет в 5-те най-големи гари, до края на 2010 ще има в

още 15 гари. Мрежа ще има и в експресните влакове. Предложихме комбинирани превози с влак и автобус, които излизат по-евтино. Вече можете да си купите от бюро "Рила" билети "влак-автобус" до Созопол, Слънчев бряг - докъдето желаете.

- Какво ви удиви, като влязохте в Министерството на транспорта?

- Най-много ме удиви мащабът на ограбване на железниците. Все съм знаел за безобразията, които се вършат в БДЖ, но това, което видях, надмина всичките ми очаквания. Много лош мениджмънт и систематично ограбване е било може би водещ принцип на ръководството на железниците през последните години.

- Какво ново научихте за транспорта?

- В транспортния сектор са натрупани изключително много проблеми. Същевременно в сферата на транспорта работят високо квалифицирани специалисти. И считам, че е важно да разчитаме на тях и да решаваме проблемите заедно. За всеки въпрос се допитваме до максимално широк кръг от експерти. Смятам, че обществото трябва да бъде коректив на администрацията. Затова поканихме 26 неправителствени организации да наблюдават всички обществени поръчки.

- Изглежда, вие не се страхувате да правите промени в екипа си. Не оставяте чиновниците спокойно да се окопаят на местенцето си до края на мандата.

- Когато се работи, се допускат грешки. Трябва да ги открием и бързо да внесем корекции. Защото, когато някъде нещата не вървят, по-добре е бързо да внесем поправки. Да стоим, да не си признаваме грешките и да чакаме нещата от само себе си да се оправят - едва ли е градивно.

Приложение

» [zeleni_koli.ppt](#) (261.5 KB)

Index

Chapter 1	p. 1
Chapter 2	p. 4
Съдържание	p. 5