ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
Република България
тел: (+359 2) 940 9771;
факс (+359 2) 988 5094

# Александър Цветков, министър на транспорта: Ще произвеждаме високоскоростни китайски влакове

**Интервю на министър Александър Цветков за вестник "Монитор", 30.12.2010 г., с министъра разговаря Лияна Панделиева**

**- Г-н Цветков, за какво се договорихте по време на второто си посещение в Китай?**

- Подписахме меморандум за сътрудничество с китайския министър на железниците, който е с няколко аспекта на сътрудничество. Това, което ни се виждаше като научна фантастика, бе високоскоростен влак, който да минава през България. Но за два месеца изминахме пътя от научната фантастика до реалните преговори. Високоскоростните железници са приоритет за Китай и в следващите две години страната ще инвестира около 300 млрд. долара само в тази сфера. Турция също поставя акцент върху изграждането на скоростна железница и страната ще инвестира около 30 млрд. долара по направление изток-запад. От Анкара, Истанбул, през тунела под Босфора, който в момента се изгражда и се очаква през 2012 г. да е напълно завършен и да осигури жп връзка между Европа и Азия в посока Одрин. Това е колосален проект и предложението, което получих при първото си посещение в Китай, бе да се присъединим към този проект. Любопитното е, че той се финансира от Китай, изгражда се от китайски компании. Турската страна проявява много голям интерес към разширяването на този проект в посока към София. В по-дългосрочна перспектива тази железница трябва да стигне до Западна Европа.

**- Турция ще влага 30 млрд., но ние нямаме пари. Какво ще се случи?**

- Точно така, България не е в състояние да финансира такъв проект и нашето сътрудничество с Китай и Турция ще бъде в посока да осигурят финансирането, изграждането и оперирането на такава високоскоростна железница. Търсим своего рода концесия, като ние ще предоставим земята, а инвеститорите ще оперират тази линия.

**- За какъв период от време земята ще бъде на тяхно разположение?**

- Такива преговори все още не се водят. Предстоят предпроектни проучвания, защото и самото трасе определя каква ще е стойността на проекта, неговата рентабилност и възвръщаемост. Вече сме провели разговори в тази посока не само с китайския, но и с турския министър, с когото също се срещнахме в Пекин.

**- Кога трябва да видим нещо на хартия?**

- За отсечка от турската граница до София, която е около 250 км, проектирането продължава около година и половина. Ако стартираме предпроектни проучвания още в началото на 2011 г., през 2012 г. можем да стартираме строителството. Това обаче не е всичко от договореното сътрудничество. Особен интерес към България проявява и най-голямата фирма в света, производител на пътнически, товарни вагони и локомотиви в света. Тя също е китайска и нейните инженери и технолози са автори и на световния рекорд за скорост по железница – 486 км/ч.

**- Предложете им тогава да построят железница от София до Варна – за 1 час ще сме на морето!**

- Да почакаме следващия им рекорд, който ще бъде 550 км/ч – още по-бързо ще стигаме! Извън шегата обаче - тази компания прояви изключително силен интерес да установи производство на вагони и локомотиви в България съвместно с българската страна, която е готова да предостави производствена инфраструктура.


Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

**- От какъв тип ще е производството и ние ще можем ли да се възползваме от него?**

- На този етап говорим за конвенционални вагони, каквито могат да се движат по нашия железен път, защото това е реалният пазар в цяла Източна Европа. Именно модерният продукт, съчетан с ниската цена, е конкурентното предимство и затова има сериозен интерес тези вагони да бъдат произвеждани у нас. Още в средата на януари у нас ще пристигне китайска делегация, за да проучи възможностите за такова производство.

**- Ако си стиснете ръцете, кога може да започне производството?**

- Още в рамките на 2012 г. Разчитам на такива темпове, защото България спешно се нуждае от обновяване на подвижния си парк. Тези вагони и локомотиви, които ще се произвеждат у нас, ще отговарят на всички евростандарти и ще са на превъзходна цена.

**- Получихте одобрението за 600 млн. лв. заем от Световната банка. Как ще бъдат разпределени тези средства?**

- Споразумението със Световната банка е плод на едногодишните ни усилия да спасим железниците. Защо се стигна до подписването на такъв заем? През последните 8-9 години железниците натрупват 218 млн. лв. загуба. Паралелно с това 570 млн. лв. дългосрочни кредити, 170 млн. лв. дългове към доставчици, проведени са процедури, сключени са договори без финансово обезпечение. Това бе абсолютно фалирала компания, дори нямаше пари миналата година за заплати, за изплащане на консумативите дори. В такава ситуация бяха необходими страшни усилия от страна на целия екип на БДЖ и на министерството, за да стабилизираме ситуацията, и единственият изход бе реформата. Подготвихме по най-бързия начин план за преструктуриране на дружеството, който беше подготвен съвместно и с експертните екипи на Световната банка. Той е с чисто мениджърски подход и това е шансът на българските железници да бъдат спасени – да се реформират, да се преструктурират, да станат печеливша компания. През следващия програмен период на оперативната програма "Транспорт" БДЖ ще получи и европейско финансиране за модернизирането си.

В момента нашите железници са с производителност три пъти по-ниска от средната в ЕС и по този показател се нареждаме на печалното 120-о място в света.

**- Ако говорим за пазарни правила обаче, 1,15 ч возене във втора класа във влака в Швейцария струва 80 лв., в Англия е 75 лв. Ако цените на билетите станат пазарни и у нас, какво ще се случи?**

- В България пътническите превози се субсидират, както и в останалите европейски държави. У нас те изпълняват и социална функция и е невъзможно да сравняваме цените с тези в Западна Европа. Приходите, които се генерират от билетите, са крайно недостатъчни, за да може железниците сами да обновят парка си, но в това е ангажиментът на държавата. С реформите първо спряхме кражбите на всички нива вътре в компанията. Спряхме възможностите за разхищения. В товарните превози вече се привличат повече товари. Компанията проявява сериозен натиск срещу гратисчиите и тези мерки ще се задълбочат.

Накратко: най-голямото ми предизвикателство през тази година, най-голямата ми тревога и болка бяха железниците.

**- Подредете по важност проблемите, свързани с транспорта.**

- Голямо предизвикателство е оперативната програма "Транспорт". Резултатите, които програмата постига през тази година, не ме задоволяват. Те не задоволяват никого, но е важно да знаем, че ОП "Транспорт" включва финансирането и изграждането на най-големите инфраструктурни проекти в държавата. Това са магистралите, метрото, жп линиите, корабоплаването. Такива проекти се подготвят и развиват с години, те са от най-голяма сложност и именно затова се нуждаят от най-голямо технологично време за тяхната подготовка. Ако можехме да стартираме всички проекти, когато започна мандатът, щяхме да сме много напред с усвояемостта. За съжаление подготовката им бе много


Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

изостанала. Но наваксваме с жп проектите, магистралите тръгват една след друга, подготовката им върви много усилено и освен по АМ "Тракия" очакваме много добри резултати по "Марица" и "Струма". Метрото тръгна добре още от началото на оперативната програма, то е отличник по реализация и усвояемост на средствата.

**- Кои начинания срещнаха най-голяма съпротива през годината?**

- През тази година изпълних някои от основните ангажименти, които поехме преди изборите. Твърдата позиция на администрацията на министерството за осветляването на начините за вземане на шофьорските изпити и ваденето на книжки първоначално бе посрещнато изключително негативно от бранша. Но тъй като за мен това явление е изключително опасно и вредно за цялото ни общество, бяхме непреклонни към този проблем и извършихме много сериозна реформа в цялостния процес. Ние разбихме утвърдените порочни практики, които с години са носели добри печалби на много хора. Още в първите дни, в които въведохме видеонаблюдението, квесторите, анонимния изпит, кандидатите да се явяват на изпит паднаха наполовина. Процесът започна да се нормализира, но успеваемостта падна с 25%.

**- Докъде стигнахте с контрола на техническите прегледи?**

- Фиктивното явяване на технически преглед също трябва да бъде преборено. Според промените в закона, които влязоха в сила от лятото, се отнема на мига лицензът на пункт, който не извършва реален преглед, а глобата достига до 5 хил. лв. За три месеца пет пункта загубиха лиценза си.

**- Голям вой се надигна срещу мерките за намаляване на нелегалните превози.**

- Сивият сектор е най-големият бич в транспорта. Той е в пътническите, таксиметровите, товарните превози и затова се надигна толкова голям вой, защото администрацията започна да си върши работата и започна огромен натиск върху тях. С промените в Закона за автомобилните превози се предвижда спиране от движение на нарушителите и сваляне на номерата. Само за 7-8 месеца сме съставили 4 хиляди акта на превозвачи, които са от сивия сектор.

**- Защо идеята за национална транспортна схема бе тълкувана толкова изопачено?**

- Атаката дойде от всички, които са се облагодетелствали от неоправданото видоизменяне и разрастване на проектираната транспортна схема от 2001 г. Тогава е била с 2100 маршрутни разписания и е променена над 800 пъти. Тя е обрасла с линии и линийки и сега налице е изключително силна нелоялна конкуренция, като по едни и същи линии и по едни и същи разписания превозвачите се надпреварват за минутата, особено на междинните спирки. Държавата сама е създала условия за нелоялна конкуренция и сега трябва да се сложи ред.

Ако десет автобуса вървят с по 10 пътници в едно направление, това не е рентабилно. Няма да бъдат закрити автобусни линии, нито населени места ще останат без транспорт. Чиста манипулация, тъй като транспортната схема ще покрива всички дестинации, но ще премахнем тази стихийност и това свръхпредлагане, което мачка автобусните превозвачи и не им дава възможност да предлагат качествена услуга.

***

*Визитка: Роден е на 26 август 1967 г.*

*Завършил е магистратура в УНСС, специалност международни икономически отношения, а преди това транспортно строителство във ВИАС*

*Бивш зам.-кмет на Столична община от 2008 г.*

*От 2006 до 2008 г. е директор на дирекция "Транспортна инфраструктура" в Столична община*


Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията