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

Ивайло Московски, министър на транспорта: До 2-3 години железниците ни ще станат европейски

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Монитор", 25.05.2011 г.

Визитка:

Роден през 1972 г. в Плевен
Завършил Стопанска академия, гр. Свищов, специалност "Финансов мениджмънт", степен магистър
Завършил и Университета за национално и световно стопанство - гр. София, специалност "Публични финанси", степен бакалавър
От юли 2009 г. - май 2011 г. заместник министър на транспорта

Г-н Московски, министерското място е проветриво...

И заместник-министерското също е проветриво...

На какво ще заложите, за да сте добър администратор и ръководител?

На прагматичност и екипност.

Според новите изисквания на Световната банка за взаимоотношения с България те вече няма да финансират проекти, които получават и европейско финансиране. Съществува ли риск да не получим тези 400 млн. лв. помощ на БДЖ?

Не, не съществува. В конкретния случай европейските програми финансират само НКЖИ (Национална компания "Железопътна инфраструктура"), а в това финансиране по-големият процент е от Кохезионния фонд на ЕС, а останалата част се третира като държавен бюджет, но той пък ползва големия заем от Европейската инвестиционна банка на стойност 750 млн. лв. Кредитът, който дава Световната банка, се различава от идеята на еврофондовете като вид финансиране. Еврофондовете засега финансират изцяло инфраструктурата, а заемът от Световната банка ще бъде ползван в НКЖИ за тип механизация, която можем да третираме като подвижен състав. Тази механизация ще бъде задължителна след изграждането на новата инфраструктура за поддръжка и рехабилитация. Щеше да се появи конфликт, ако Световната банка финансираше инфраструктура. Част от изискванията на Световната банка във връзка със споразумението с тях е подготовката на следните процедури: избор на консултант за изготвяне на стратегия за приватизация на "БДЖ товарни превози", стратегия за оптимизация на БДЖ пътнически превози, стратегия за оптимизация на енергоемкостта в НКЖИ и лидерство и мениджмънт в двете компании БДЖ и НКЖИ. Документациите са готови, съгласувани са в нашата администрация, пращаме ги за съгласуване и с банката и с тях и до броени дни ще пуснем тази процедура за изпълнение.

Кога очакваме сумата, която Световната банка ще отпусне?

Сумата е разделена на траншове, първият може да дойде веднага след подписване на договора. Следващият борд на директорите на банката е в началото на юли във Вашингтон, веднага след това можем да стартираме с първия транш.- Преди година бе обявена стратегията на министерството за концесиите, но те много изостанаха. Как ще ускорите този процес?

Наясно съм, че много трябва да се свърши в тази насока. Несъмнено съществуват обективни причини за забавянето, защото по време на криза няма толкова желаещи,

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

липсва интерес към обектите, защото перспективата за развитието им все още не е ясна. Вероятно не е направено и всичко възможно, за да могат тези обекти да изглеждат по-привлекателни в очите на потенциалните инвеститори. Те трябва упорито да бъдат търсени и канени.

Големи дебати и неодобрение предизвика представянето на концепцията за републиканска транспортна схема, която трябваше да организира транспорта ни като в развитите западноевропейски страни. Каква е визията ви за налагането на правила и ред в транспортната схема на страната?

Считам, че правила и ред трябва да бъдат въведени възможно най-скоро. Дали това е бил най-подходящият начин, не зная, вероятно е бил нужен по-широк диалог, чуваемост на повече мнения, дори да се върви през някакъв преходен период, да не се създава шок в системата. Аз обаче съм твърдо за това да се ползва готовият опит на развитите страни, невъзможно е да си караме по нашенски отколешни практики. Категоричен съм, че трябва да бъде изградена връзка между различните видове транспорт и възможност за електронна резервация на билети и организиране на пътуване.

Какъв ще е диалогът ви с тежкотоварните превозвачи?

Започвам да ги каня всичките. Със зам.-министър Камен Кичев вече се разбрахме, че след като се върне от Лайпциг през тази седмица, заедно ще изготвим график в зависимост от неговата натовареност. Ще поканим абсолютно всички браншови организации и ще говорим за това какво не се е случило, какво ги ощетява, както и как трябва да се промени. Абсолютно никой няма да бъде пренебрегнат в тези срещи.

МС вече наложи ограничението за движение на тежкотоварни превозни средства за летния сезон по определена схема. Професионалните паркинги обаче са недостатъчно. Как ще разрешите този проблем?

Ограниченията са факт и влизат в сила. Въвеждаме ги единствено за минимизиране на пътно-транспортните произшествия. Паралелно с това сме длъжни да създадем условия на превозвачите, които засега са недостатъчни. Ще работим с МРРБ , за да може максимално бързо тези условия да бъдат подобрени. Една част от браншовите асоциации вече ми зададе въпроса по какъв начин може да се приложи публично-частно партньорство или ще се ползват еврофондове. Тъй като някои от тях са членове на Комитета за наблюдение по оперативна програма, аз им препоръчах да зададат този въпрос към ЕК. Лично аз при първото ми посещение в Брюксел ще запитам какви са механизмите за ползване на евросредства за изграждане на необходима инфраструктура. Друг вариант е публично-частното партньорство.

Как ще увеличите разплащанията и усвояемостта по оперативната програма "Транспорт"?

За да постигнем напредък, първата крачка е в увеличаване на капацитета в отделите "Мониторинг" и "Разплащане". Това означава, че ако в момента там работят 10 човека, ако трябва, ще станат и два пъти повече, но проектите са в реална фаза на изпълнение; исканията за разплащане започват да идват в по-големи обеми и по начесто. Затова е задължително увеличаването на капацитета в тези два ключови отдела. Екипите за управление на проектите трябва да следят ежедневно изпълнението им, спазването на работните програми. Тези екипи трябва да диктуват ритъма и динамиката на изпълнение на проектите. В техните задължения ще влиза предвиждане на евентуалните проблеми и те много сериозно, много концентрирано ще се занимават само с това. В случая с железницата експертите, които се занимаваха с управлението на проектите, го правеха между другото, а после вършеха и друга работа за компанията. Това бе погрешно и вече се променя. Когато оптимизираме процеса, това ще ускори много усвояването на средствата, защото разплащането към изпълнителите ще става веднага.

В кои транспортни сектори, в които се работи по оперативната програма,

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

кадровият капацитет е най-слаб?

Пристанищна инфраструктура. Усвояемостта в държавното предприятие все още е почти никаква. Там трябва да се подготвят качествено апликационните форми. Това, което влиза при нас, е недобре оформено, с незадоволително качество и нивото на подготовка на проектите е слабо.

Кое е най-голямото предизвикателство пред вас по оперативната програма?

Всичко е предизвикателство, няма нещо лесно по нея. Но в края на програмния период, когато ще се тегли чертата, трябва да сме постигнали максимална усвояемост. Не мога да кажа какъв ще е този дял, нещата се развиват динамично. 100% няма да бъдат постигнати, сигурно и 90% няма да бъдат, но поставяме амбициозни цели и правим всичко, за да ги постигнем. - Какви експерти още ще ви трябват и на кого ще разчитате?

Един от хората, които ще ползвам сигурно ежедневно за мнения и съвети, е Стоян Братоев. Изключителен експерт, изключително успешен ръководител на проект и до него ще се допитвам много често.

С коя основна цел стартирате работата си като министър?

Поставил съм си като цел сглобяването на всички проблеми в железниците в една рамка, която ще бъде предмет на действия от Световната банка, ЕИБ, ЕК, Джаспърс и считам, че този подход ще доведе до две-три години до коренна промяна, до тотална разлика от състоянието, в което се намират сега железниците. Паралелно с това искам да направя всички активни стъпки в Брюксел във връзка с договарянето на средства за следващия програмен период за България. Можем да се борим за повече средства, трябва да го правим, имаме всички основания и аргументи.

Цялата сума обаче, на която можем да разчитаме за следващия програмен период, не може да покрие дори финансирането на проекта за нова жп линия между София и Видин.

Засега сме получили само индикации, че сумата, на която може да разчита ОП "Транспорт" за идния програмен период, ще е същата като за настоящия, което ни поставя в доста незавидно положение. Няма да постигнем изцяло целите, които си поставяме. Аз искам да постигна по-високи резултати.

Какъв е шансът да увеличите тази сума с още 50% - все пак през България минават пет трансевропейски коридора.

Чрез намиране на правилните лобита в европарламента, когато се гласува бюджетът на европарламента. Нашите позиции да бъдат защитени аргументирано и добре и в тази посока ще вървя ръка за ръка с Плевнелиев, с Томислав Дончев, с Дянков... Всички министри, чиито ведомства работят по оперативни програми, сме длъжни да работим заедно, за да сме добре разпознати.

Кога за последно сте се возили във влак?

Метрото брои ли се, защото то си е влак...

Не, говорим за жп и качване от една гара до друга.

Откакто съм бил студент, в България не съм се возил, но сега и това ще направя.

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