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

Ивайло Московски министър на транспорта: Предстоят персонални промени във фирмите към министерството

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Дневник", 30.05.2011 г., с министъра разговаряха Лили Границка, Зорница Латева

Ивайло Московски е министър на транспорта от десетина дни.Той смени на поста подалия оставка Александър Цветков, а премиерът Бойко Борисов обясни рокадата с това, че Московски е по-подходящ за мястото. Преди да оглави министерството, Московски беше заместник на Цветков и отговаряше за оперативната програма "Транспорт". Разговаряме с новия министър за това как върви усвояването на евросредствата и каква е позицията му по основните проблеми в транспорта.

Испанската FCC е поискала допълнително 45 млн. евро за Дунав мост II
За да одобрим едно плащане по ОП "Транспорт", са нужни 61 подписа
Ще има още един зам.-министър с ресор "Железници", но се търси подходящият човек

На първата си пресконференция като министър казахте, че предстоят кадрови промени в министерството. Ясни ли са вече те?

- Трябва да има още един заместник-министър, който да поеме сектор "Железници" - Български държавни железници (БДЖ) и Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ). Разговарял съм по този въпрос с вицепремиера Симеон Дянков. Уведомил съм и премиера Борисов. Имам подкрепата им. Сега е важното да намерим подходящия човек, защото за момента липсва.

Зам.-министърът на транспорта Камен Кичев за какво ще отговаря?

- Ще отговаря за въздушен, воден и автомобилен транспорт.

Ще има ли промени в дружествата, чийто принципал е министерството?

Там, където анализът показва, че може и по-добре, ще има персонални промени в ръководствата на дружествата. Финансовите резултати на дружествата са подобрени. Ще се гледа обаче и как се усвояват средствата от еврофондовете. Анализът се прави в момента, все още не е готов и за това не мога да посоча кого точно ще сменя. Не искам да се създава излишно напрежение. Има предприятия, за които ще решаваме дали да ги приватизираме. Например "Български морски квалификационен център", който има няколко кораба, които се ползват за обучение. Има обаче и много частни компании, които обучават морски капитани. Други подобни дружества са "Съобщително строителство и възстановяване" и "Транспортно строителство и възстановяване" (ТСВ). ТСВ работи по договори с НКЖИ, но има толкова много частни компании, които предлагат по-добро качество и вероятно на по-конкурентни цени. ТСВ може да стане дирекция в НКЖИ, която да се грижи за спешни ремонти.

Казахте, че ще откриете процедура за избор на консултант за приватизацията на товарните превози на БДЖ. Кога ще започне самата продажба и ще има ли интерес?

Чакаме съгласуване от Световната банка на документацията за избор на консултант. Ако

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

няма обжалвания, след около три месеца ще има избран консултант, който ще има ю месеца да работи. Ще го помолим да свърши работата, ако може, по-бързо. След това по тази стратегия наш екип съвместно с Агенцията по приватизация ще започне работа по продажбата. Липсата на интерес беше предизвикана от кризата, но нещата вече се подобряват. В момента вече има непряко заявен интерес към предприятието. Ако хипотетично предположим, че след година сме готови с процедурата, дотогава съм убеден, че ще има още по-сериозен интерес.

Казахте, че ще правите звена за управление на европроектите в НКЖИ. Как точно ще работят те?

Звената вече се създават. Досега в НКЖИ имаше хора, които управляват проекта, но между другото. Сега едната част от екипа ще са хора от НКЖИ, които ще се занимават само с това, а останалите ще са външни експерти. Ще гоня тези хора до дупка. Ще държа да извършват превенция на проектите, предварително да знаем, ако има забавяне, за да използваме всички механизми да не позволим това да се случва.

За кои участъци от магистрала "Хемус" се очаква европейско финансиране, защото се появиха противоречиви информации?

Цялата магистрала "Хемус" от София до Варна е част от европейски коридор. Отсечката от София до Велико Търново е основна. Ангажиментът ни е първо да построим основните отсечки, а след това - до Шумен. Ще включим цялата магистрала "Хемус" за финансиране през следващия програмен период 2014 -2020 г. През страната ни минават пет еврокоридора и ангажимент ни е отсечките по тях да бъдат изградени до 2030 г. Ще се опитаме да направим това до 2020 г.

През март зам.-ръководителят на отдел "България" в Генерална дирекция "Регионално развитие" на ЕК Карстен Расмусен каза, че иска да види повече искания за плащания към ЕК за пътните проекти. Министър Плевнелиев тогава коментира, че топката е в Министерството на финансите, оттам прехвърлиха отговорността на министерството на транспорта с обяснението, че не е подало искания за плащания. Защо не ги подавате?

Преди седем месеца предупредих, че се отварят нови и нови проекти, които ще доведат до вълна от много сертификати за плащания. В същото време няма достатъчно хора, които да ги обработят. Седем месеца нищо не беше направено по въпроса. Когато се изсипаха всички тези искания за плащания, работещите в дирекцията физически не смогваха да ги прегледат. Затова сега сме обявили конкурси за наемане на нови 15 души, които да работят в управляващия орган. Освен това ще оптимизираме системата по сертифициране и верифициране на разходите. В момента, за да бъде изпратен един сертификат за искане за възстановяване на средства от Европейската комисия, трябват 61 подписа. Ще се опитаме с корекция на правилата да ги намалим колкото е възможно.

Ексминистър Цветков ли не успя да вземе това решение за седем месеца?

Не искам да коментирам темата. За всичко има документи.

Има ли опасност от загуба на средства по оперативна програма "Транспорт" в края на годината? По приоритета "Железници" спасихте положението с прехвърлянето на пари към метрото, но какво ще правите с магистралите, където трябва да имате над 180 млн. евро разплатени, а към момента са около 25 млн. евро?

Всичко зависи от старта на магистрала "Марица". Ако тръгне строителството й, няма да има загубени средства.

Не ви ли притеснява фактът, че в пътния сектор освен за "Тракия" нямате нито една апликационна форма (документ, въз основа на който ЕК отпуска пари за проект), изпратена в Брюксел за одобрение?

Апликационната форма на "Марица" е почти готова. Започваме "Марица" без одобрена

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

апликационна форма и ще разчитаме на бюджетни средства. Когато Брюксел одобри документите, връщаме парите в бюджета. Държавната гаранция ни е необходима, за да можем да подпишем договора с изпълнителите и да им платим аванс. През юни трябва да излязат апликационните форми и на магистрала "Струма", за пътя Кърджали - Подкова и за връзката между гара Яна и софийския околовръстен път.

Министърът на регионалното развитие Росен Плевнелиев смята, че за "Струма" трябва да се кандидатства наведнъж, докато колегата му, отговарящ за еврофондовете, Томислав Дончев предлага да се искат пари първо за безпроблемните участъци, а после - за останалите. Какво е вашето мнение?

Трябва да се кандидатства за цялата магистрала "Струма". Не за друго, а защото, ако не го направим сега, сигурно няма да го направим и после. Факт е, че вече трябваше да сме доста напред, но се съм сигурен, че ще успеем да я направим до 2015 г.

С колко ще поскъпне строителството на Дунав мост II при Видин-Калафат? Вече веднъж правителството отпусна допълнително над 5 млн. евро за надзора на проекта. Строителят колко е поискал?

Има две искания от страна на испанската компания FCC за допълнителни плащания. Едното е за 5.5 млн. евро заради забавения достъп до румънския бряг. Одобрено е от инженера на проекта и ще го платим. Второто искане е за около 39 млн. евро. По него все още няма решение на инженера и не мога да кажа с колко ще се оскъпи мостът. Строителството върви по график и той ще бъде завършен до 2012 г.

Заместникът ви Кичев каза, че концесията на летище София няма да се прави на всяка цена. Какви условия трябва да са изпълнени, за да се случи?

Въпросът, на който трябва да си отговорим, е какво искаме от това летище. Ако искаме да се развива и да привлече повече трафик, ще са нужни инвестиции. Макар и печелившите летище София не може да осигури толкова средства. Това означава, че държавата трябва да инвестира и ако чакаме да стане от бюджета, ще бъде тежко. Затова вариантът е да се направи с публично-частно партньорство като концесията.

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

Ивайло Московски е министър на транспорта от десетина дни.Той смени на поста подалия оставка Александър Цветков, а премиерът Бойко Борисов обясни рокадата с това, че Московски е по-подходящ за мястото. Преди да оглави министерството, Московски беше заместник на Цветков и отговаряше за оперативната програма "Транспорт". Разговаряме с новия министър за това как върви усвояването на евросредствата и каква е позицията му по основните проблеми в транспорта.

Испанската FCC е поискала допълнително 45 млн. евро за Дунав мост II
За да одобрим едно плащане по ОП "Транспорт", са нужни 61 подписа
Ще има още един зам.-министър с ресор "Железници", но се търси подходящият човек

На първата си пресконференция като министър казахте, че предстоят кадрови промени в министерството. Ясни ли са вече те?

Трябва да има още един заместник-министър, който да поеме сектор "Железници" - Български държавни железници (БДЖ) и Националната компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ). Разговарял съм по този въпрос с вицепремиера Симеон Дянков. Уведомил съм и премиера Борисов. Имам подкрепата им. Сега е важното да намерим подходящия човек, защото за момента липсва.

-Зам.-министърът на транспорта Камен Кичев за какво ще отговаря?

- Ще отговаря за въздушен, воден и автомобилен транспорт.

-Ще има ли промени в дружествата, чийто принципал е министерството?

-Там, където анализът показва, че може и по-добре, ще има персонални промени в ръководствата на дружествата. Финансовите резултати на дружествата са подобрени. Ще се гледа обаче и как се усвояват средствата от еврофондовете. Анализът се прави в момента, все още не е готов и за това не мога да посоча кого точно ще сменя. Не искам да се създава излишно напрежение. Има предприятия, за които ще решаваме дали да ги приватизираме. Например "Български морски квалификационен център", който има няколко кораба, които се ползват за обучение. Има обаче и много частни компании, които обучават морски капитани. Други подобни дружества са "Съобщително строителство и възстановяване" и "Транспортно строителство и възстановяване" (ТСВ). ТСВ работи по договори с НКЖИ, но има толкова много частни компании, които предлагат по-добро качество и вероятно на по-конкурентни цени. ТСВ може да стане дирекция в НКЖИ, която да се грижи за спешни ремонти.

-Казахте, че ще откриете процедура за избор на консултант за приватизацията на товарните превози на БДЖ. Кога ще започне самата продажба и ще има ли интерес?

-Чакаме съгласуване от Световната банка на документацията за избор на консултант. Ако няма обжалвания, след около три месеца ще има избран консултант, който ще има ю месеца да работи. Ще го помолим да свърши работата, ако може, по-бързо. След това по тази стратегия наш екип съвместно с Агенцията по приватизация ще започне работа по продажбата. Липсата на интерес беше предизвикана от кризата, но нещата вече се подобряват. В момента вече има непряко заявен интерес към предприятието. Ако хипотетично предположим, че след година сме готови с процедурата, дотогава съм убеден, че ще има още по-сериозен интерес.

-Казахте, че ще правите звена за управление на европроектите в НКЖИ. Как точно ще работят те?

- Звената вече се създават. Досега в НКЖИ имаше хора, които управляват проекта, но между другото. Сега едната част от екипа ще са хора от НКЖИ, които ще се занимават само с това, а останалите ще са външни експерти. Ще гоня тези хора до дупка. Ще държа да извършват превенция на проектите, предварително да знаем, ако има забавяне, за да

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

използваме всички механизми да не позволим това да се случва.

-За кои участъци от магистрала "Хемус" се очаква европейско финансиране, защото се появиха противоречиви информации?

- Цялата магистрала "Хемус" от София до Варна е част от европейски коридор. Отсечката от София до Велико Търново е основна. Ангажиментът ни е първо да построим основните отсечки, а след това - до Шумен. Ще включим цялата магистрала "Хемус" за финансиране през следващия програмен период 2014 -2020 г. През страната ни минават пет еврокоридора и ангажимент ни е отсечките по тях да бъдат изградени до 2030 г. Ще се опитаме да направим това до 2020 г.

-През март зам.-ръководителят на отдел "България" в Генерална дирекция "Регионално развитие" на ЕК Карстен Расмусен каза, че иска да види повече искания за плащания към ЕК за пътните проекти. Министър Плевнелиев тогава коментира, че топката е в Министерството на финансите, оттам прехвърлиха отговорността на министерството на транспорта с обяснението, че не е подало искания за плащания. Защо не ги подавате?

- Преди седем месеца предупредих, че се отварят нови и нови проекти, които ще доведат до вълна от много сертификати за плащания. В същото време няма достатъчно хора, които да ги обработят. Седем месеца нищо не беше направено по въпроса. Когато се изсипаха всички тези искания за плащания, работещите в дирекцията физически не смогваха да ги прегледат. Затова сега сме обявили конкурси за наемане на нови 15 души, които да работят в управляващия орган. Освен това ще оптимизираме системата по сертифициране и верифициране на разходите. В момента, за да бъде изпратен един сертификат за искане за възстановяване на средства от Европейската комисия, трябват 61 подписа. Ще се опитаме с корекция на правилата да ги намалим колкото е възможно.

-Експредседателят Цветков ли не успя да вземе това решение за седем месеца?

- Не искам да коментирам темата. За всичко има документи.

- Има ли опасност от загуба на средства по оперативна програма "Транспорт" в края на годината? По приоритета "Железници" спасихте положението с прехвърлянето на пари към метрото, но какво ще правите с магистралите, където трябва да имате над 180 млн. евро разплатени, а към момента са около 25 млн. евро?

- Всичко зависи от старта на магистрала "Марица". Ако тръгне строителството й, няма да има загубени средства.

-Не ви ли притеснява фактът, че в пътния сектор освен за "Тракия" нямате нито една апликационна форма (документ, въз основа на който ЕК отпуска пари за проект), изпратена в Брюксел за одобрение?

- Апликационната форма на "Марица" е почти готова. Започваме "Марица" без одобрена апликационна форма и ще разчитаме на бюджетни средства. Когато Брюксел одобри документите, връщаме парите в бюджета. Държавната гаранция ни е необходима, за да можем да подпишем договора с изпълнителите и да им платим аванс. През юни трябва да излязат апликационните форми и на магистрала "Струма", за пътя Кърджали -Подкова и за връзката между гара Яна и софийския околовръстен път.

-Министърът на регионалното развитие Росен Плевнелиев смята, че за "Струма" трябва да се кандидатства наведнъж, докато колегата му, отговарящ за еврофондовете, Томислав Дончев предлага да се искат пари първо за безпроблемните участъци, а после - за останалите. Какво е вашето мнение?

- Трябва да се кандидатства за цялата магистрала "Струма". Не за друго, а защото, ако не го направим сега, сигурно няма да го направим и после. Факт е, че вече трябваше да сме доста напред, но се съм сигурен, че ще успеем да я направим до 2015 г.

-С колко ще поскъпне строителството на Дунав мост II при Видин-Калафат? Вече

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

веднъж правителството отпусна допълнително над 5 млн. евро за надзора на проекта. Строителят колко е поискал?

- Има две искания от страна на испанската компания FCC за допълнителни плащания. Едното е за 5.5 млн. евро заради забавения достъп до румънския бряг. Одобрено е от инженера на проекта и ще го платим. Второто искане е за около 39 млн. евро. По него все още няма решение на инженера и не мога да кажа с колко ще се оскъпи мостът. Строителството върви по график и той ще бъде завършен до 2012 г.

-Заместникът ви Кичев каза, че концесията на летище София няма да се прави на всяка цена. Какви условия трябва да са изпълнени, за да се случи?

- Въпросът, на който трябва да си отговорим, е какво искаме от това летище. Ако искаме да се развива и да привлече повече трафик, ще са нужни инвестиции. Макар и печелившите летище София не може да осигури толкова средства. Това означава, че държавата трябва да инвестира и ако чакаме да стане от бюджета, ще бъде тежко. Затова вариантът е да се направи с публично-частно партньорство като концесията.

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

Index

Chapter 1 ..... p. 1
Chapter 2 ..... p. 4
Съдържание ..... p. 7

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