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

ТРАНСПОРТНИЯТ МИНИСТЪР ИВАЙЛО МОСКОВСКИ: СТАЧКАТА БУТА БДЖ КЪМ ФАЛИТ

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Телеграф", 09.11.2011 г.

Г-н Московски, изненадаха ли ви железничарите с обявената за 24 ноември стачка?

- Това е едно безотговорно решение, тъй като проблемите в железниците са наслагани години наред и не съм видял толкова активна позиция от тях, докато са се трупали заеми. В момента, в който се търси истинско решение на проблема и оцеляване на компанията, точно тогава ни се пречи с обявяване на стачка. Но след като са взели такова решение, да си носят отговорността.

- Защо така рязко и точно след изборите се обявява съкращаване на 2000 души?

- Тези анализи се правят от няколко месеца. В крайна сметка това е числото, което ще минимизира загубите на БДЖ. През 2010 г. те са 50 млн. лв. Тази година ще завърши на 25-27 млн. лв. Целта ни е през 2012 г. БДЖ да бъде на нула. Синдикатите винаги са били наясно с тези числа.

- Само преди 8 месеца обаче бе сключено стачно споразумение между синдикатите и вашия предшественик Александър Цветков? Защо трябва да се променя?

- Първо, ако моят предшественик се справяше добре, щеше още да е министър. Второ, тогава бе подписано на база икономически ръст от 2,5-3%за 2012 г. При тази ситуация в Европа такъв растеж не се предвижда вече. Няма да има растеж, който да позволи държавата допълнително да инвестира средства в железниците. Затова посоката е намаляване на разходите.

- Какво ще стане с тези железничари, които не приемат доброволния пакет от 6 заплати при напускане?

- В БДЖ си имат юристи, които се занимават с трудовоправната страна на въпроса. Знам, че са заложени компенсаторни механизми. Между 300 и 500 души са предвидени за прехвърляне към метрото в София. Другият механизъм бе обсъден на среща със Световната банка като част от онези 460 млн. лв. заем, които се очакват. Идеята е да се предложи на служители в БДЖ, които са една година преди пенсия, да бъдат компенсирани с паричен пакет.

- **Каква част от предвидените за съкращение са служители в експлоатацията?**

- 25% са административен персонал.

- **Значи 75% са редовите железничари. Това няма ли да доведе до компромис с безопасността и задължителните технически инспекции?**

- А каква е безопасността в момента? Свидетели сме на непрекъснати повреди и инциденти и сега. Ако безопасността се измерва в това дали ще има жертви, или няма да има, на мен ми е малко в повече това.

- Докъде бихте отстъпили в намеренията си на фона на заплахата от стачка?

- Има някакво неразбиране от страна на работниците. Проблемът е толкова сериозен и голям, че няма как да се отстъпва. В момента БДЖ е във фактически фалит и във всеки един миг може да влезе в процедура по несъстоятелност. Стига само един кредитор да си

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

заяви исканията и да почне овъзмез-дяване. 300 млн. лв. само са задълженията към KFW, фонда, от който са парите за мотрисите "Сименс". Сещате се какво ще се случи, ако заведат иск. Ето защо стачката бута дружеството още повече към несъстоятелност.

- Железниците са намалели от 50 000 на 28 000 души за последните 20 години, а не са цъфнали от тези съкращения. Не са ли работниците грешният враг?

- А аз откъде да сваля разходи? На мен съкращенията са ми най-неприятното. Това, да останат хора без работа. При положение че знам в какви нечовешки условия работят. Заради това искаме БДЖ да се реформира. В тези обеми, в които тя съществува сега, това не може да се случи. Тази жп мрежа е от други времена, за друга икономика. "Кремиковци" е правил 40% от товарооборота. Няма го вече. Няма ги големите машиностроителни и химически заводи, откъде да дойдат тези товари? Железницата е много скъпо нещо. Тя изисква много пари. Само отсечките Септември-Пловдив, Пловдив-Свиленград-турска/гръцка граница, Пловдив-Бургас струват 1,5 млрд. лв., за да ги направим така, че влаковете по тях да се движат със 160 км/ч. Представете си, ако трябва цялата жп мрежа в държавата да я направим така? Говорим за 10-15 млрд. лв. Откъде да дойдат тези пари, за да изградим скоростни линии по всички трасета? Ето защо сме се концентрирали поне по трансевропейските коридори, за които знаем, че ще генерират приходи.

- Какво ще кажете на обикновения железничар, който не е слагал подписа си под тези заеми, но утре ще бъде съкратен?

- Че нашата цел е да развиваме железница толкова, колкото можем да си позволим. Че излизането на БДЖ на печалба е важно с оглед на това да стане бенефициент по програма "Транспорт" на ЕС и да получи 300 млн. лв. за нови влакове. И тогава хората ще имат модерен и бърз влак до морето с интернет и с всички удобства, с чиста тоалетна. Това е целта ни. Иначе можем да поддържаме тези 600 влака, които сега имаме, и повечето са губещи. Да наливаме пари отново във влакове със средна скорост 44 км/ч. Това е безперспективно.

- Искате да съкратите 150 влака, защото са губещи. Знаете ли обаче, че голяма част от тях са пълни, но просто хората си купуват билети с левче в джоба на кондуктора.

- Проблемът с гратисчиите наистина е сериозен. Има проект за електронни билети, който ще предотврати тази порочна практика. За този проект обаче също трябва финансиране.

- Кой ще отговаря за това нагълтване със заеми в БДЖ?

- Всички сделки и заеми са направени законосъобразно. Въпросът не опира до престъпления, колкото до безхаберие и безотговорност в цялата държава през последните години. Държавата веднъж тегли 130 млн. лв. заем за БДЖ от Световната банка, защото няма пари, нали? Само пет месеца по-късно обаче вкарва като гаранционен депозит 750 млн. лв. във френска банка, за да обезпечи покупката на кугъри, пантери, катери, корвети и какво ли не още. Въоръжаваме се, сякаш ще воюваме с целия свят. И сега мен ме обвиняват, че не искам да дам пари за железницата? Предните правителства са показали абсолютно престъпно поведение спрямо железницата, но самите сделки са били законни. В транспортното ведомство заварихме сделка за два самолета "Еърбъс". Два. Той само единият не може да си направи нальотите, а предишните чак два купили. Единия поне успяхме да го върнем. А фолксвагенът файтон, който БДЖ бяха купили? Може ли компания със задължения за милиони да си купува служебни автомобили за 120 000 лв.? Това са правили от предишното правителство.

- **Синдикатите поискаха да обявите заплатите на шефовете на БДЖ. Ще го направите ли?**

-Да. Веднага. 1200 лв. е заплатата на член на борда на директорите. 2000 лв. е заплатата на изпълнителния директор. Няма нищо тайно.

- Планирате увеличение на цените на билетите с 5-15%. Това няма ли да доведе

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

до отлив на пътници?

- Вероятно ще доведе, но нетният ефект ще е увеличаване на приходите. Не са пипани цените от 2008 г. все пак.

- **Имате ли пълната подкрепа на Бойко Борисов и Симеон Дянков? Спирането на влаковете няма как да не подрони почвата под краката ви.**

- Надявам се на подкрепата им. Аз си върша работата. Предпочитам да изляза оттук като реформатор, като човек, който иска да постигне нещо, а не като поредния некадърник. Аз съм готов да си изпия горчивата чаша и не се притеснявам.

- **Синдикатите казват, че са готови на преговори. Вие мислите ли, че ще се стигне до стачка?**

- Силно се надявам да не се стига дотам. Ние си говорим със синдикатите. Те казват, че няма диалог, защото не приемаме исканията им. Проблемът е, че техните искания са свързани с допълнителни разходи, а това няма как да стане. Откъде да вземем тези пари? Държавата няма да остане без железница, но при един фалит всичко става много по-сложно. Ще се създаде нова компания, но тя ще работи в много по-малки обеми. И при този вариант не 2000, а всичките 13 000 от БДЖ ще останат на улицата. Нито синдикатите, нито аз искаме това.

- Последно, да ви отклоня от стачните бури с един личен въпрос. Вярно ли е, че ви е била отнета шофьорската книжка?

- Не ми е отнета, а аз я върнах. Чистосърдечно си признавам, че през 2007-2008 г. от време на време нарушавах ограниченията на скоростта. Имах натрупани актове, които изчерпаха контролните ми точки. Категорично нямам актове за употреба на алкохол. През 2009 г. реших, че е най-добре, за да не се спекулира някой ден, да си върна книжката в КАТ и да си възстановя точките. Изтърпях си наказанието. 6 месеца бях без книжка. Сега съм с пълен обем точки. Поведението ми не е добър пример.

- Сега коригирахте ли го?

- Да, карам по правилата и спазвам всички ограничения.

***

Това е той

- Магистър по финансов мениджмънт

- Бивш председател на Борда на директорите на "Монтана" АД

- Вивш управител на представителството на германския текстилен гигант STOLL за България

- От юли 2009 г. до май 2011 г. - министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията

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