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

Стабилизирането на железопътния сектор е сред основните ми приоритети

Ако „БДЖ-Пътнически превози" станат част от НКЖИ, ще могат да получат европейско финансиране

Интервю на министър Ивайло Московски за сп. „Железопътен транспорт", 5 декември 2014 г, с министъра разговаря Петър Галев

На Ивайло Московски се наложи да започне втория си мандат начело на транспорта със спешни решения за гарантиране сигурността на влаковите превози. Позитивното е, че тежкото предизвикателство на ситуацията беше поето от министър, който познава в детайли и реалността в сектора, и механизмите на неговото управление. Осъзнавайки напълно сложното уравнение, в което от едната страна е необходимостта от реформи, а от другата липсата на „готови" пари, Московски не влезе в кабинета си с традиционния за началото на всеки нов мандат показен оптимизъм. В момента той е най-силно ангажиран с прекратяването на серията железопътни инциденти, които завари. В същото време е готов, работи и директно споделя план за дългосрочни решения. Включително и радикални като включването на „БДЖ-Пътнически превози" в структурата на ДП НКЖИ. От разговора ни става ясно, че министърът е поставил в центъра на вниманието си потребителите на транспортни услуги. Защото в крайна сметка и националните, и европейските програми са създадени, за да подобрят възможностите и качеството за крайния клиент, независимо дали това е пътник или фирма. Министърът на транспорта Ивайло Московски е убеден, че мерките за преодоляване на текущите проблеми трябва да бъдат съчетани с ясен план за бъдещото развитие на железниците. Опитът, който е натрупал в предишния си мандат, и познаването на европейските механизми за развитие на транспорта му дават реален шанс да откъсне БДЖ от „кота нула".

- **Г-н Московски, кои ще бъдат основните приоритети по време на Вашия втори мандат като транспортен министър?**

Един от основните ми приоритети е стабилизирането на железопътния сектор. Неразделна част от този процес е изваждане на БДЖ от затрудненото финансово състояние. Търсим варианти за оздравяването на дружеството. Другата тема, върху която съм се концентрирал, е ОП „Транспорт" 2007-2013. В края на предишния мандат оставих програмата като отличник по усвояване на средства и изпълнение на проектите, но към момента ситуацията е различна. Надявам се, че с усилена работа програмният период ще бъде успешен. Разбира се, трябва да договорим и новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020. В сектор електронно управление също е необходимо да се направят решителни стъпки, за да може българските граждани да ползват ефективно електронните услуги.

- **Стои ли на дневен ред приватизацията на „БДЖ-Товарни превози"?**

Да, стои. Работим и обмисляме варианти за рестартирането на процедурата за приватизация на „БДЖ-Товарни превози" ЕООД. Трябва да е ясно, че това не е мое

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

хрумване или приумица, а реалистичен изход от тази сложна ситуация. Ние искаме да стабилизираме дружеството и чрез приватизацията ще се влеят свежи средства. В момента загубата на „БДЖ-Товарни превози" е 14,5 млн. лв., при положение че в края на нашето управление я бяхме свели до 3 млн. лв. Освен това най-големият товародател на БДЖ е подал искане за лиценз за жп превозвач и ако отговаря на необходимите условия, рано или късно ще го получи, което на практика означава дружеството да остане без товари. Така че продължаваме да търсим решение, което ще доведе до оздравяването на БДЖ.

- **Какви мерки предвиждате за оздравяването на държавния жп превозвач?**

Един от плановете, които разработваме, е „БДЖ-Пътнически превози" да се влее в структурата на Национална компания „Железопътна инфраструктура" и по този начин да се докаже финансова стабилност на дружеството. Само така държавният железопътен превозвач може да бъде бенефициент по оперативните програми и да кандидатства с проект, за да получи средства за закупуване на нов подвижен състав. Готовият план ще бъде предложен за обсъждане на колегите от правителството и представителите на Европейската комисия, както и на Световната банка. За модернизирането на влаковете се надявам и на инвеститор, който да прояви интерес към този процес. Политиката на Европа е да се развива железопътният транспорт и аз ще се стремя към оздравяване на железницата. Въпрос на държавна политика е да се инвестират повече средства в развитие и поддържане на железопътната инфраструктура и подвижния състав. България и всички ние заслужаваме да ползваме бързи и удобни влакове по модерна железопътна инфраструктура.

- **Безопасността в железопътния транспорт е особено актуална тема. Какви действия предвиждате, за да се избягват жп инцидентите?**

Вижте, закъснението при проектите по железопътната инфраструктура влияе пряко върху управлението на влаковото движение. В момента има девет гари, които са с временни пултове за ръчно управление и в случая субективният човешки фактор е основен. Затова в най-проблемния участък пътниците ще бъдат превозвани с автобуси, защото категорично не мога да позволя отново да имаме ситуация, в която животът на пътниците и служителите да бъде застрашаван. И трябва да е ясно, че трансбордирането на пътниците ще бъде за сметка на изпълнителите на проекта. От друга страна, съм поискал от строителите да ускорят процеса по изграждане на системите на осигурителната техника и телекомуникациите, за да се възстанови нормалното функциониране на гарите.

- **Ще търсите ли допълнителни източници на средства за реализация на проектите в сферата на жп инфраструктурата през новия програмен период на ОПТТИ 2014-2020? Възможно ли е до 2020 да има поне една напълно модернизирана жп линия от граница до граница?**

Целта е до 2020-2022 да завършим изцяло модернизацията на линията от сръбската до турска/гръцка граница. Паралелно с това ще работим за завършване на рехабилитацията на линията Пловдив-Бургас. Финансирането за това ще бъде осигурено както от новата ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014-2020, така и от Механизма за свързана Европа (Connecting Europe Facility). Жп проектът Драгоман-София-Елин Пелин ще бъде първият проект, който ще подадем за кандидатстване по Механизма. Прогнозната му стойност е около 198 млн. евро. Трасето обхваща около 65 км и е разделено на три участъка, в това число част от жп възел София. Другата част от трасето е до гара

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

Септември и ще се финансира по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура". Проектът е разделен на два участъка: Елин Пелин-Ихтиман, който е с индикативна стойност от около 273 млн. евро и Ихтиман-Септември, който е с индикативна стойност около 470 млн. евро. През следващата година очакваме да започнем работа и в участъка Пловдив-Оризово и жп възел Бургас от проекта за модернизация на жп линията Пловдив-Бургас.

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