

Александър Цветков, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията

# Съгласуваме пътищата с Брюксел

Транспортното министерство ще одобрява проектите за магистрали, регионалното ще ги управлява

Илиана Тончева  
ilucheva@real.bg



Министър Цветков, кой сектор в транспорта в момента е в най-критично състояние и се нуждае от спешни антикризисни мерки, за да оцелее? Готови ли са вече анализите за финансовото състояние на дружествата в системата на транспорта?

- За някои от дружествата вече сме напълно наясно какво е техният финансово състояние. Най-критична е ситуацията в двете железопътни предприятия - Български държавни железници и Национална компания Железопътна инфраструктура. Те са приключили първите шест месеца на тази година с два пъти по-голяма загуба, отколкото полугодието на 2008 г. От една страна, това е обяснимо - в условията на финансова и икономическа криза намалява обемът на превозваните товари заради спада на производството в страната. Проблемите на големи предприятия като МК Кривопаланкско, Стомани индустри и Оловно-цинков завод в Едържали, които са и един от най-големите товародатели на БДЖ, няма как да не рефлектират негативно върху държавния превозвач, а оттам и върху жп инфраструктурата. Намалването на товарите съответно ограничават ресурсите на БДЖ и води до намаляване на инфраструктурните такси, които превозвачът плаща на националната компания. Не е ясно обаче друго - запознат ли сте през последните месеци до парламентарните избори реалните финансови резултати на дружествата не са били оповестявани докрай, а положението е било закъвявано само и само да не се разбере цялата картина.

Казват поетите поста транспортен министър, заявихте, че друг важен сектор, в който са необходими неотложни мерки за създаване на условията за легалните компании да се развиват в конкурентна бизнес среда, а не да се борят непрекъснато със синия сектор, е автомобилният транспорт. Дозволявате ли с брашца как ще се борите с неоплатната конуенция?

- Вече се срещнах с всички представители на автомобилния сектор в авто-

мобилния бранш. От повече от година транспортните фирми алармират държавата да поеме функциите си на регулатор и да предпринимат конкретни действия срещу синия сектор в областта както на товарните превози - вътрешни и международни. Досега обаче резултатът няма. За съжаление сега синият сектор е овладял пазара и

Казват поетите поста транспортен министър, заявихте, че друг важен сектор, в който са необходими неотложни мерки за създаване на условията за легалните компании да се развиват в конкурентна бизнес среда, а не да се борят непрекъснато със синия сектор, е автомобилният транспорт. Дозволявате ли с брашца как ще се борите с неоплатната конуенция?

- Вече се срещнах с всички представители на авто-

Синият сектор в автомобилните превози е овладял пазара и трябва незабавно законодателни промени и засилен контрол на пътя, за да се преборим с него

мобилния бранш. От повече от година транспортните фирми алармират държавата да поеме функциите си на регулатор и да предпринимат конкретни действия срещу синия сектор в областта както на товарните превози - вътрешни и международни. Досега обаче резултатът няма. За съжаление сега синият сектор е овладял пазара и

Визитка

Кой е Александър Цветков

Образованието и кариерата на настоящия министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков са били свързани винаги с транспорта. Той е роден през 1967 г. в Плевен. Набавил е завършила Училищна гимназия за национално и световно стопанство, специалност Международни икономически отношения, притежава степен магистър. След това продължава и във Висшия институт по архитектура и строителство, специалност Транспортно строителство, притежава също степен магистър. Работил е последователно като началник-отдел в Главното управление на пътищата и Изпълнителна агенция Пътница. От юли 2008 до юли 2009 г. е зам.-кмет по транспорта и транспортните комуникации в Столичната община, от март 2008 до юли 2009 г. е и в съвета на директорите на Паркинги и гаражи ЕАД.



го далеч по-екологичен от автомобилния. Известно е, че морският бизнес настояваше да бъде създаден гаранционен фонд, който да осигури средства чрез Българската банка за развитие за корабостроене. Кабинетът Станишев обаче отпусна само 50 млн. лв. Какво е вашето становище?

- Още при предварителните ни срещи с представителите на морския бранш, преди да поемем властта, се запознахме със ситуацията в този сектор и сме наясно с реалните проблеми там. Планирани сме да проведем срещи с Асоциацията на търговските банки и с асоциациите на корабостроителите и корабостроителите. Това ще даде представа какъв финансов ресурс ще може да бъде отделен, за да се стимулира водният транспорт. Едва тогава ще се набележат конкретни стъпки, които наистина да помогнат на бизнеса да реализира своите инвестиционни намерения и програмни.

Друг важен въпрос, който остана нерешен при предишното правителство, е стимулирането на борния транспорт, на който в Европа залага, заедно с жп транспорта ка-

Ясно ли е вече кой ще определя политиката и кой ще управлява административно пътищата?

- Да, решението вече е взето. Министерството на транспорта ще продължи да формира политиката в областта на пътищата, а Министерството на регионалното развитие и благоустройството ще управлява административно проектите по изграждането им. Това реално означава, че Управляващият орган към нашето ведомство ще остане като структура и ще одобрява проектите и условията за тържествените процедури за магистралите, финансирани по Оперативна програма Транспорт. Става въпрос за Тракия, Марица и Струма. Решението Национална агенция Пътна инфраструктура да премине към МРРБ е продължително от факта, че е необходима по-добра координация между институциите, ангажирани с управлението на големите проекти. Такава координация липсваше при предишното управление, което доведе до забавяне на проектите и до реална опасност от загубата на

средства от европейските фондове за тях.

Тежи гни от Брюксел да преобладават с България за удебеляване на сроковете на финансовите меморандуми за проектите, финансирани по програма ИСПА. Как трябва да постъпим - да преобладаваме за всеки отделен проект, или да искаме от ЕК промяна на цялата програма?

- Според мен трябва да се направят внимателен анализ на всеки отделен проект, за да се разбере какво е заключението и дали може да бъде преодоляно. Специално в транспорта има проекти, при които забавянето е драстично. Вече дадохме пример с Дунав мост 2, при който заключението е между 12 и 14

Преговори с Брюксел за удължаване на сроковете на големите инфраструктурни проекти, финансирани по програма ИСПА, ще се водят отделно за всеки обект



СНИМКИ ЕМИЛИЯ КОСТАДИНОВА

месеца. Там, където все още има възможност да се подобри управлението, ще бъдат взети всички мерки това да стане и да не предпоставяме сроковете на финансовите меморандуми.

Предвиждате ли да въведете п.нар. project management, който именно да подобри управлението на големите инфраструктурни проекти и да затегне контрола над изпълнението?

- Това е добра практика и в Европейския съюз. Звеното, което, образно казано, ще бъде на върха на проекта, може да се оглавява и от частна фирма. Въпросът е да се намери такава формула, при която финансовият модел да стимулира звеното да си свърши най-бързо и най-отговорно работата. Това, разбира се, ще трябва да се съгласува и с Брюксел. Досега тези структури, които помагали на звената за управление на проектите да оптимизират работата, нямаха подобен стимул, защото заплащането беше под формата на граждански договор месец за месец. Колкото по-дълго се

заплаща за такава услуга, толкова повече се развива отговорността.

Удачна формула ли се оказва идеята за публично-частно партньорство при модернизирани на летищата и пристанищата инфраструктура? Ще продължите ли тази тенденция?

- Публично-частното партньорство нанстина е изключително удачна формула за инвестиране в модернизацията на летищата и пристанищата, които още не са отдадени на концесия. До този момент тя е показала, че работи добре, и в никакъв случай не трябва да се отказваме от нея. Ще продължим тази тенденция и ще търсим сериозни фирми, които да се решат да поемат на концесия още летища и пристанища. Вярно е, че в условията на финансова и икономическа криза интересът може временно да е намалял, но все пак, ако заложим в процедурата параметри, които са изгодни в момента и са перспективни и за двете страни, може да се реализира подобна сделка. Ето

че един от заводите, които преди проявяваха интерес към концесията на пристанище Варна-запад, като Девня Цимент. Солвей-Соди, които на някакъв етап се оттеглиха заради намалено производство, вече се възстановяват от кризата и е възможно в бъдеще отново да станат потенциални инвеститори в порта.

Възможно ли е заради финансовата и икономическата криза държавата да се оттегли от някои логистични проекти като интермодалните терминали във Варна и Бургас, които ще се изграждат с помощта на кредит от Японската банка за международно сътрудничество (JBIC)?

- Не. Интермодалните терминали във Варна и Бургас са проекти с национално значение и държавата ще направи всички възможни, за да ги реализира. Те са важни не само за развитието на Черноморския регион и за морския транспорт, но и за развитието на железопътния транспорт, за привличането на повече транзитни товари през България. Това ще позволи на страната ни реално да се преърве в югоизточната врата на Европейския съюз и в мост между държавите

Терминалите за комбинирани превози във Варна и Бургас са проекти с национално значение и държавата няма да се отказва от тях независимо от тежката ситуация в момента

от Централна и Източна Европа с тези от Централна и Западна Азия. Така ще осигурим по-високи приходи както за страната, така и за бизнеса.

Премиерът би възложи да направите разчети за ефективността от въвеждането на нова технология при поставянето на канализационни шахти по софийските улици заради опита ви като зам.-кмет по транспорта в Столичната община. Ще има ли ефект наистина от въвеждането на подобна технология?

- Определено. Това е съвсем нова технология, която ще изравни подземната част с новото на асфалта и няма да позволи т.нар. потъване на капациите на шахтите, на което дълги години бяхме свидетели и което често предизвикваше сериозни инциденти. Убеден съм, че ще докажем ползата от смяната на конструкцията на досегашните съоръжения.