

# Усвоили сме само 1,5% от оперативна програма "Транспорт"

■ Поставяме си амбициозната задача да пресечем черния пазар на шофьорски книжки

Надежда Бочева

Г-н министър, имате ли вече пълана ясна каква е състоянието на транспортния сектор в момента? Какво е влианието на кризата?

Проблемите са твърде много. Кризата се отразява навсякъде доста негативно. Тази ситуация засяга най-вече железниците, където негативно влияние оказа и затварянето на "Кремиковци". Така товарите, които БДЖ превозва, спаднаха с около 40%, което пък повлия на НКЖИ.

Разбира се, кризата затрудни и автомобилните превозвачи. Нагрупаните през годините проблеми също оказват своето влияние. Започваме поредица от срещи с браншовите организации. Проблемите са разнообразни, но биха могли да бъдат решавани с административната намеса на държавата.

Какво ще предприемете, за да подкрепите бизнеса?

Неолюлата конкуренция и нерегламентираните превози са основните проблеми, с които се обмисля бизнесът. Браншовите организации от доста време настояват пред министерството за решителни мерки. Тъй като такива до момента не са предприети, направихме работни групи и представителни на превозвачите. До септември те трябва да съставят пакет от мерки, така че силно да ограничат нерегламентираните превози, които често се представат като "случаен превоз" или "за собствена сметка".

Какво ще включва този пакет от мерки?

Както законодателни промени, така и подобрение на механизмите на контрол от страна на автомобилната администрация. Тъй като до този момент контролните действия не доведоха до ефективна промяна, е необходимо и да се направят организационни и кадрови промени. Те започнаха с освобождаването на директора на автомобилната администрация и на ДАИ, тъй като основните слабости в тяхната работа бяха констатираны безпечно.

Ще има ли още уволнения?

Ако се налага, разбира се. Там, където структурите вършат добре своята работа, кадрови промени няма да се правят.

Превозвачите отдавна искат да се объят криза на



Снимка: Константин Велков

пазара. Каква е вашата позиция?

Ако сега се прибегне до тази мярка, тя ще бъде твърде закъсняла, тъй като проблемът със свърхлицензирането и свърхпредаването вече е факт. Така че на този етап съм скептично настроен към обявяването на криза. Въпреки това сме поставили проблема пред Съвета по европейските въпроси. Ако мярката бъде разрешена от ЕК, ще я приложим.

Ще има ли прелицензиране на автомобилните превозвачи?

Категорично условията за лицензирането в бъдеще ще бъдат преразглеждани. Работната група ще излезе със становище дали е необходимо прелицензиране на превозвачите, които вече са на пазара. Просто трябва да видим барьера за достъп до професията. Изискванията трябва да стават по-високи, тъй като режимът е твърде либерален. В момента имаме свърхпредаване. Регистрирани са твърде много превозвачи дори такива без автомобили. Вдигането на барьерите засяга финансовата стабилност

и благонадеждността на фирмите.

Пътническите превози на БДЖ са субсидирани от държавата, на практика бюджетът плаща на всички пътници без значение какво е социалното им положение. Ще промените ли тази система?

Пътническите превози винаги са били субсидирани от държавата, такава е и практиката в Европа. В бъдеще този процес ще продължи. По принцип не субсидираме пътниците, а дейността по превозването им. Много от линията, по които оперира БДЖ, не носят печалба. Но ние сме длъжни да осигурим транспортно обслужване на съответните райони.

За съжаление, почти нищо не е направено през последните 15 г., за да се повиши пазарната ориентация на БДЖ. Дружеството различава предимно на държавната субсидия и на пътниците. Стремим се да се подобри услугата и привлекателността на този транспорт, така че той да бъде в синхрон с другите превози, да се предлагат нови услуги - по този въпрос почти нищо не е направено.

Има сериозен потенциал за развитие в тази посока.

Как ще се случи това при 22 млн. лева загуба на БДЖ за полугодие, НКЖИ пък са на минус 48 млн. лв.? В същото време се очаква БДЖ да дължи на НКЖИ 80 млн. лв. за такси до края на годината - нещо, което частните жи превозвачи ще купуват като немалка конкуренция?

Тези загуба се дължи най-вече на спад на товариите, превозени от БДЖ. Затова първите ни стъпки са изцяло антикризисни. Трябва драстично да намалим разходите и да реструктурираме дружествата, включително със съкращения на работни дни след спада на дейността.

По отношение на задължението от 80 млн. - издavam се, че към края на годината няма да има такъв дълг.

Освен това трябва да бъдат разпродадени неоперативни активи на двете дружества. Следващите стъпки са по-добра търговска ориентация, модернизация на инфраструктурата и подвижния състав.

Това означава ли, че ще одобрите продажбите и бракуването на изпитаните вагони?

Да, разбира се, че ще ги одобрим. Това са неоперативни активи, които трябва да бъдат оползотворени. На този етап по-скоро имам предвид бракуването на вагони. Ще се продава само в крайен случай.

Защо разпоредихте проверки за рециклирането на вагоните и има ли проблем с безопасността им?

При вагоните, за които разпоредих проверки, има технически проблеми. Изнесох се сериозни факти по отношение на сдълката. Затова е задължително да бъде проверена нейната законосъобразност.

Всички по-големи сделки ще бъдат проверени. Хората имат право да знаят какво се е случило.

Отчетомте сериозно закъснение при проектите по оперативна програма "Транспорт". Какъв процент от средствата по програмата сме усвоили?

Кои са най-проблемните проекти?

Трудно ми е да открия най-проблемните, почти всички са такива. От 2007 г. до сега са усвоени 1,5% от оперативна програма "Транспорт". Причините за това са твърде много и разнообразни. Основният проблем - проектите се управляват лошо и няма добро менажиране. Нашите усилия ще бъдат насочени главно в тази посока - да подобрим управлението им. Както и да увеличим усвоените средства - това е най-важната ни задача. 1,5 на сто - това е нищожен процент, особено като се има предвид, че това са пари основно за техническа помощ, семинари и обучения. Човек трябва да си поставя високи цели, включително да ускорим всички проекти и да реализираме програмата в пълния ѝ размер.

Как се развиват нещата при Дунав мост 2?

Между 12 и 14 месеца е реализираното закъснение. То трудно може да се нависа и се дължи на комплекс от фактори. Пак стигаме до новия модел на управление.

Какво ще представлява този нов модел?

Проджект менажирант с ясни отговорности за реализацията на проектите. Моделът предполага възвращаемието да бъде обвързано със спаз-

ването на сроковете, така че да има стимул да се строи навреме.

Мислите ли, че е възможно да се намали корупцията при издаването на шофьорски книжки?

Да, смятам категорично, че това е възможно. Говим сериозни промени при методологията за обучение и изпитване. Трябва да пресечем черния пазар на шофьорски книжки. Всичко сега е съсредоточено в един орган, няма механизми за контрол, създадена е корупционна среда. Затова механичните смени на хора няма да дадат ефективен резултат. Новият подход трябва да се осъществи със съдействието на браншовите и неправителствените организации, така че да няма условия за купуването на книжки.

Какво ще се случи с Авиоопград 28?

На този етап ще стабилизираме и оптимизираме дейността на Авиоопград 28. С прекратяването на договора за дозавката на двата правителствени самолета збеномо трябва да работи със съществуващата техника, доколкото това е възможно - самолетите "Фалкон" и "Ту-154 М", както и един вертолет. Подготвихме сме и процедура за извършване на специални полети чрез чартиране.

Ще продължат ли збенаптата, които разследват транспортните произшествия, да са подчинени на транспортния министър?

В момента тези збена са подчинени на министъра на транспорта. Европейската практика е те да са независими. Разбира се, ще се стремим да приложим европейския опит. Тези трябва да приемат как да реорганизираме тази структура.

Какви задачи възложихте на зам.-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Първан Русinov, който беше назначен последен от зам.- министрите?

На първо време, той трябва да работи по прехвърлянето на информационните технологии към министерството, както по устробствения правилник.

Следващите му задачи включват средносрочна и дългосрочна програма за стимулиране на развитието на информационните технологии.