



Александър Цветков: Не е нужно да говориш високо, за да проявиш ТВЪРДОСТ

Интервю на Татяна Явашева с министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за удобствата и неудобствата на министерското кресло, за пропуснатото време и за проблемите, които не търпят отлагане

Господин Цветков, публикация в сп. „ТЕМА“ през есента на миналата година стана повод за освобождаване на заместник-кмета на София Велизар Стоилов. Вие захте негово място. Смятате ли, че в политиката има случайности, които дават път за стремглава кариера?

- Известна доза случайност има във всяка стъпка на човешкия живот. Но не смятам, че всичко е случайност. Упоритостта е много важна и в личен, и в професионален план. За мен водещ е принципът: „Когато вършиш работата си по най-добрия начин, резултатите не закъсхват.“

Искате да кажете, че при вас пътят до министерския кабинет е бил дълъг?

- Би могло да се каже, че не е къс. Досега съм работил в държавната и в общинската администрация и съм минал през почти всички нива на иерархията.

Кое ви дава основание да мислите, че ще се справите на този горещ стол?

- Строителството на софийското метро. То е най-добре реализираният се обект по линия на оперативната програма „Транспорт“.

Дади скоро София ще има удобни метроръчки като в други столици?

- След изграждането на втория метроръководител ще се осигури много добро обслужване на града. Полагаме големи усилия това да се случи. Веднага след встъпването ми в длъжност с директора на Метрополитанския департамент предложих за техническа помощ за разработването на третия метроръководител. Не след дълго ще е готов и целевият проект за четвърта линия на метрото.

Постъп на зам.-кмет помогна ли ви като упражнените за бъдещ министър?

- Не бих казал, че съм се упражнил за сегашната си позиция. Беше просто етап от моята професионална биография. Работил съм за решаване проблемите на града и не съм го ползвал като

трамплин.

С какво спечелихте доверието на Бойко Борисов?

- Навярно с работата си. Инфраструктурата и транспортът в София са сериозно изпитание.

В какво са удобствата и в какво неудобствата на министерското кресло?

- Удобствата са в джобчето, което министерският пост предоставя за решаването на конкретни задачи. Неудобствата навярно са повече. Дори и в личен план. Проблемите са много, има редица въпроси, които не търпят отлагане, а липсват възможности за решаването им. Всички те изискват финансови ресурси, а в момента те са наистина оскъдни. Липсва и достатъчно административен капацитет. По отношение на европейските програми има голямо изоставане. Всичко това създава напрежение.

Но кабинетът си постави амбициозни инфраструктурни задачи. Изчисляхте ли с какви финансови ресурси ще разполагате?

- Големите обекти ще се изграждат със средства от ОП „Транспорт“, има и проекти, които се финансират от кохезионните фондове. В най-скоро време ще внесем нов модел за управление на проектите по тези програми. Огромният проблем е в недостига синхрон между институциите и в лошото управление на проектите. За пример ще

дам ИСПА - тя съществува от 2000 г., срокът ѝ е до 2010 г., а досега изпълнението по нея е само 39%. По ОП „Транспорт“ на този етап са усвоени едва 1.5% от средствата, като индикативната стойност на проектите е за над 3 млрд. лв. Процесът трябва по най-бързия начин да се задвижи.

Кои обекти ще се финансират от ОП „Транспорт“?

- Автомагистралите „Тракия“, „Марица“, „Аюлин“, връзката на магистрала „Хемус“ с Околовръстния път, магистрала „Струма“, рехабилитацията на железопътната инфраструктура в някои основни направления. Задаваме много на европрограмите.

Отпадна ли вариантът за концесиониране на магистралите?

- Определено! Защото магистралите ще се строят с пари от еврофондовете. А когато са готови, няма смисъл да се отдават на концесия. Проектите са залезнали в ОП „Транспорт“ и имат одобренето на Брюксел. От нас обаче зависи да ги реализираме.

Концесионирането на пристанища и летища стои ли на дневен ред?

- Да, това е успешен вариант на публично-частно партньорство, който дава възможности за добротворно управление на тези структури. На първо време ще търсим концесионери за по-малките летища, за речни и морски пристанища. Но това ще стане след внимателен анализ на състоянието им и на пер-

нективите за развитието на региона, в който те се намират.

Според вас дали със средства по програмата ИСПА ще успеем да построим Дунав мост II?

- Дунав мост II се изгражда с огромно закъснение, което се дължи на много фактори. Има забавяне поради неизвършено отчуждаване, липса на стиковка между институциите, лошо управление на проекта. Струва ми се, че трудно ще навкасаме пропуснатото. ИСПА завършва през 2010 г. Специална група вече работи по мерките за ускоряване на изграждането.

Ако забудим финансиране, с какви пари после ще правим този обект?

- Това ще бъдем принудени да ползваме собствени средства или заеми. По ОП „Транспорт“ обектите вече са определени и няма свободни ресурси.

Кои други проблеми са най-парещи?

- БДЖ и Националната компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ) са изправени пред сериозни финансови проблеми. Товарните превози на БДЖ са намалели с 37%, а това води и до по-малко постъпления в НКЖИ. Натрупали са много задължения. Трябва да предприемем непопулярни мерки. От бюджета се наливат пари в двете дружества, но трябва да се смени и подходът на управление в тях.

Което означава, че предстоят кадрови ролки?

- Самоцелните промени не решават проблемите. Необходимо е да се смени цялостната философия на управление. Когато е необходимо, тя ще включва и кадрови промени.

А може би този национален превозвач е с отмиращи функции?

- Не. БДЖ имат национално значение.

Стара максима гласи, че без държава няма железници и без железници няма държава. Смятам, че БДЖ трябва да се стабилизира. Държавата ще е активен участник в намирането на решения. Ще се наложи строга финансова дисциплина, ще се спре с неефективното харчене. Железниците трябва да имат пазарна ориентация, а досега в тази посока почти нищо не е направено. Трябва да преодолеем немощната конкуренция на автомобилния транспорт, като ще бъдем национална транспортна схема. Тя ще обхваща гъбата вида превози и ще ги развива в синхрон, а не в остра конкуренция.

Скоро пътували ли сте с влак?

- Преди година и впечатлението ми беше разочаровано.

Как ще се преодолее конкуренцията на автобусните превозвачи?

- Немощната конкуренция не значи да сложим шепа автобусен транспорт под един знаменател. Има обаче автобуси, които трябва да минуват преди влака.

Как гледате на идеите за премина-

“ Самоцелните промени не решават проблемите. Необходимо е да се смени цялостната философия на управление. Когато е необходимо, тя ще включва и кадрови промени. ”

ване на железниците и в частни ръце. Осъществимо ли е това у нас сега?

- Този въпрос не стои на дневен ред. Досега товарните превози бяха печелившата дейност. Но през 2009-а ситуацията се промени със спада в обема на товарите. Ето защо в близко бъдеще не предстои приватизация на жп транспорта.

Ще изградите ли центъра за нанотехнологии, който предишното правителство ви вмени като задължение?

- През тази година бихме могли да заделим само нишкови средства. Трябва ще прецениваме каква да е събата на това начинание.

Вече наясно ли сте какво очаква от вас като министър секторът на информационните технологии?

- Още преди изборите бяха проведени множество дискусии и консултации. Има необходимост да се разработи единна политика за развитието на IT бранша. Предлагам да се спрат неkoordinираните доставки на хардуер, които не върши никаква работа. Електронното правителство трябва да заработи пълноценно. Широкопътният достъп до интернет в по-малките населени места в спряната също стои на дневен ред.

Държавата ще насърчава ли развитието на информационните технологии?

- Това е и смисълът на обособяването им в това министерство.

„Български пощи“ са като забравени от времето на социализма, но продължават да са монополисти. Ще останат ли недосегаеми за принципите на пазара?

- Пазарната им адаптация е неминуема, защото монополистът няма стимул за подобряване на услугата. България има поети ангажменти към Европейската комисия, свързани с либерализация на пощенските услуги. Предстои поява на нови субекти на пазара, защото конкуренцията ражда напредък.

Как ще гарантирате прозрачност на обществените поръчки?

- Ще се спазват точката и буквата на закона. Като партньор и коректив ще привлечем бизнеса и неправителствените организации.

Как подбирате с кого да работите?

- Държа на професионализма, на компетентността и на добрия подход към работата.



Трябва ли да има „химия“ в екипа?

- Хубаво е да има, но небинаги се получава. Затова е важно умението да се работи с всякакви хора. Но и това се научава.

Нека надгледнем и в личното ви пространство. Имате ли време за хоби?

- Сега категорично не.

Кое заغبрихте?

- Дори нямам време да си почина. Еламинирах личните пътувания и туризма...

А сте министър на транспорта! Как ще се преборите с войната по пътищата?

- Преспяване е да се купуват шофьорски книжки и технически неизправни автомобили да минават презед. За всеки такъв акт се крие риск за човешки живот. Това явление няма как повече да съществува. Страхна е статистиката за броя на шофьорските книжки, които се купуват у нас. Затова съставих работна група да подготви пакет от мерки за пресичането му.

При автопревозвачите нещата също не вървят гладко...

- Има спад на превозите на пътници, а същевременно има свърхпредлагане на услуги. Държавата до момента не се е намесвала на този пазар, за да регулира бизнеса. Немощната конкуренция и нередовните превози трябва силно да се ограничат. Автомобили без лиценз масово извършват превози. До 15 септември ще има яснота какво точно трябва да се случи и в този сектор. Назначил съм работна група с представители на бранша, които да предложат конкретни мерки за справяне със ситуацията.

Тези намерения няма ли да благопри- ястват корупционните практики?

- Административната намеса от страна на държавата е свързана с поставяне на бариера за достъп до професията. А това в никакъв случай не означава корупция. Неприемливо за нас е да насърчаваме стихийното развитие на даден бранш.

Мобилните оператори да очакват ли ценони натиск от страна на държавата?

- Цените за разговори между абонати на различни оператори са доста над средните за Евросъюза. Комисията за регулиране на съобщенията предписва графика, в който цените трябва да бъдат редуцирани. В близките година-две разговорите ще поевтиняват. Слагаме европейските практики, затова и у нас трябва излязо да се съобразяваме с тях.

Изглеждаме човек с мек характер. Ще проявите ли достатъчно твърдост да се справите с толкова много проблеми?

- Не е нужно да говорим високо, за да проявим твърдост. ■