
Бизнесът се интересува от концесии на пристанища

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Банкер", бр. 49, 09.12-16.12.2011 г.

Ивайло Московски, министър на транспорта, съобщенията и информационните технологии, пред в."БАНКЕРЪ"

Ивайло Московски е роден в Плевен. Завършил е "Публични финанси" в Университета за национално и световно стопанство, има магистратура по "финансов мениджмънт" от Стопанската академия в Свищов. Бил е в управата на няколко търговски дружества, а в периода юли 2009-а - май 2011-а е заместник-министър на транспорта. След освобождаването на Александър Цветков е назначен за министър. Владее немски и английски език.

- Реформата в "Български пощи" се движи забавено
- Задълженията на БДЖ към края на октомври са над 769.5 млн. лева
- Целта ни е да усвоим всички средства по програма "Транспорт"
- Дунав мост 2 ще бъде завършен до 29 ноември 2012 година
- За 8-10 месеца може да се положи основата на реално работещо е-управление

Г-н Московски, как се отразява железничарската стачка на финансовото състояние на БДЖ и Национална компания "Железопътна инфраструктура"?

- С две думи - отразява се много тежко. Загубите на ден за "БДЖ - Пътнически превози" са средно по около 80 - 100 хил. лв., а за "БДЖ - Товарни превози" около 20 хил. лева. При "Железопътна инфраструктура" загубите са между 30 хил. и 40 хил. лв. на ден, а пропуснатите ползи от инфраструктурни такси са около 11 хил. от товарни и още 19 хил. лв. от пътнически превози. Отделно, загубата от такса резервация от отменени влакове е между 2500 и 3000 лв. на ден.

Не е за пренебрегване и фактът, че през определен период от време трябва да се извършват поддръжка и профилактика на контактната мрежа и жп съоръженията. Тези дейности са затруднени от стачката, а това се отразява на сигурността и безопасността при пътуване. Затруднено е и придвижването на материали за текущото поддържане на железния път, което води до забавяне на ремонтни дейности, намаляване на скоростта, капацитета и безопасността на движението.

Всъщност защо толкова се забавиха реформите в българската железница и само у нас ли се налага подобно преструктуриране?

- Вероятно, защото никой досега не е имал смелостта да извърши толкова мащабни реформи. До момента каквито и мерки да са предприемани за стабилизиране на железницата, то те са извършвани половинчато, поради което не се е стигало до значителен ефект от тяхното прилагане. По тази причина смятам, че е крайно време в железницата да бъде извършена цялостна реформа, която да се изпълни до последната планирана мярка, за да може да се постигне реален ефект и да се стабилизира секторът. Колкото до втората част на въпроса ви, бих искал да подчертая, че в този период на криза, която се отразява на почти всички европейски държави, ние не сме единствените, на които се налага да прилагат подобни драстични мерки. Българските железници са с най-ниска производителност в цяла Европа и по този показател се сравняваме единствено

с Румъния. Северната ни съседка обаче вече е започнала реформите. През последните три години в товарното предприятие на румънските железници са съкратени около 50% от персонала - т.е. 7000 души. Очаква се в края на 2011-а дружеството да излезе на печалба. За сравнение "БДЖ - Товарни превози" ЕООД се очаква да приключи годината с 10 млн. лв. загуба.

Неотдавна и Белгийските железници, които са далеч по-развити от нашите, обявиха, че през 2012-а ще спрат от движение 193 влака поради икономически съображения. Украинските железници също започнаха изпълнение на оздравителна програма, която ще доведе до съществено намаляване на загубите и дълговете им. До края на годината те спират от движение десетки нерентабилни пътнически влакове по вътрешни и международни линии, а по други губещи маршрути редуцират броя на съставите и разписанията им.

Колко точно са задълженията на БДЖ и кои са най-големите й кредитори днес?

- Към края на октомври дълговете са 769.5 млн. лв., като дългосрочните заеми са за 414.7 млн. лева. Малко над 175.5 млн. лв. от тях са към германската банка KFW, 165.7 млн. лв. са към Българска банка за развитие, а 58.7 млн. лв. е сумата, която БДЖ дължи на EUROFIMA {бел. ред. - "Европейската компания за финансиране на железопътния транспорт"). Още 10.8 млн. лв. дружеството трябва да връща на Първа инвестиционна банка, а 4.1 млн. лв. са към Световната банка. Краткосрочните задължения пък са около 350 млн. лева. От тях 117 млн. лв. са към банки, като най-голяма е сумата към KFW - 69.7 млн. лева. Близко 162 млн. лв. са задълженията към доставчиците - 97 млн. лв. са към НКЖИ, а 7.5 млн. лв. са към "Лукойл България".

От това, което казахте, излиза, че най-големият кредитор на компанията е KFW, която всъщност финансира покупката на мотрисите "Дезиро" от "Сименс". Ще се наложи ли да връщаме композициите в Германия?

- Лично водих преговорите с KFW по въпроса за мотрисите "Дезиро". С Ернст Бургбахер, парламентарен държавен секретар на федералното министерство на икономиката и технологиите на Германия, успяхме да договорим дългът на БДЖ да бъде разсрочен и до края на годината да платим само 15 млн. евро по заема. Първоначално германската страна настояваше в същия срок да бъдат изплатени всичките 24 млн. евро просрочени задължения, което щеше да е невъзможно за нас. Радвам се, че те проявиха разбиране и намерихме компромисен вариант. Сега правим всичко възможно да изпълним поетите ангажименти.

Преди време заявихте, че "Български пощи" вървят по стъпките на БДЖ. Наистина ли е толкова трагично положението и с пощите?

- През последните години дружеството е правило неефективни инвестиции и е натоварено с обслужването на тежки дългове. Само 24% от активите на "Български пощи" са финансирани със собствен капитал. Това логично води до високи разходи за лихви, които трудно се покриват от реализираните от дружеството финансови резултати. Либерализирането на пазара на универсалната пощенска услуга (бел. ред. - обикновени писма и малки колети) от 1 януари 2011-а е една от основните причини за намалението на приходите през тази година. Не бяха подновени договори с ключови клиенти, а големи обществени поръчки не бяха спечелени поради факта, че "Български пощи" имат фиксирани и публично известни цени, с които конкурентите се съобразяват. Намалява пряката пощенска реклама, по-малко хора получават пенсии чрез "Български пощи". Компаниите масово преминават към електронни фактури и извлечения.

Какво ще правите тогава, след като вече е ясно, че поне засега дружеството няма да се приватизира?

- Ръководството на компанията реализира пакет от спешни мерки, който включва

емитиране на облигационна емисия от 15 млн. евро с петгодишен срок и с гратисен период от две години. Целта е реструктуриране на задължения за преодоляване на ликвидната криза. След внимателен анализ беше съставен и списък с неоперативните имоти, с отпаднала необходимост от използване. Вече е започнала и процедурата за продажбата им чрез Агенцията за приватизация. Очакваните приходи, както и икономии от поддръжка и охрана ще позволят да се подпомогне финансовото оздравяване на дружеството.

Планира се и въвеждането на все повече нови, печеливши услуги като входящи и изходящи международни парични преводи, подаване и получаване на документи в пощенските станции за издаване на електронна здравноосигурителна карта и други. Догодина ще бъде осигурена IT свързаност в почти всички пощенски станции. Ще се въведе интегрирано пощенско гише и нова счетоводна система, която ще позволи добро управление на паричните потоци и лик-видността в реално време. Освен това услугата "Те-лепоща" ще бъде допълнена. Тя ще е насочена предимно за ползване от юристи, тъй като ще бъде еквивалент на нотариално заверената покана, но около четири пъти по-евтина. В началото на 2012-а предстои пускане и на услугата "Експресни международни парични преводи" в около 1000 станции. Така паричните преводи ще стават в рамките на няколко часа и ще се изпращат до почти всички държави.

А какво мислят синдикатите за всичко това?

- "Български пощи" са едно социално чувствително дружество, поради което процесите за оптимизация и реформа се движат забавено. Общественото мнение не е подготвено за тях. Непрекъснато сме в диалог със синдикатите. Но на всички трябва да ни е ясно, че без спешно реструктуриране и оптимизиране на дейността, без въвеждането на съвременни информационни технологии в пощите бъдещето им не е оптимистично.

Преди повече от година Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията обяви доста амбициозна програма в областта на концесиите. Докъде стигна работата по нея?

- Искаме да привлечем финансово стабилни концесионери с необходимия опит, което да гарантира модернизиранието на транспортните инфраструктурни обекти. В момента тези цели са непостижими с ограничените средства от държавния бюджет. През последните две години се забелязва по-голям интерес от страна на бизнеса към концесионирането на пристанища. От 2010-а до сега сме отдали части от портовете Бургас и Видин. Подготвяме концесионните процедури за строителство на каргозоната на "Летище Пловдив", за летищата Горна Оряховица и Русе. Работим и по концесионирането на Централна жп гара София и жп гара Подуяне, както и на централните гари в Пловдив и Варна. Предвиждаме публично частно партньорство и за части от пристанищата Варна, Бургас, Видин, Русе, Лом, както и на "Летище София".

Защо се налага да се търси концесионер и за "Летище София", след като е сред най-печелившите държавни дружества?

- Въпреки обновената му инфраструктура то вече приближава максималния си капацитет. Необходимо е да се извърши актуализация на генералния план на летището, с което да се определят основните направления за развитието му. За това са необходими инвестиции. В момента държавата не разполага с такива средства и поради тази причина се налага да търсим публично-частното партньорство.

Чрез предоставянето на концесия на "Летище София", се стремим също така да осигурим управленски познания и опит, както и да подобрим качеството на предлаганите услуги. Летището може да се развие и като логистичен център на Балканите с привличане на транзитни пътници. Преди това обаче ще направим концесионни анализи - правен, финансово-икономически, екологичен и технически. Те ще покажат дали е законосъобразно и финансово изгодно публично-частното партньорство.

Според Вас колко средства ще успее да усвои министерството по оперативната програма "Транспорт"? Някои проекти сигурно няма да могат да бъдат реализирани и парите за тях ще "изгорят"?

- Нашата цел е да усвоим успешно всички средства, които са предвидени по програмата "Транспорт". Даваме си сметка, че това звучи амбициозно, но е постижимо, факт е, че през миналите години са били натрупани огромни забавяния. Когато правителството на ГЕРБ дойде на власт, заварихме малко над 440 млн. лв. договорени средства, а разплатените пари бяха едва 14 млн. лева. Резултатите от нашата работа са налице и фактите са неоспорими. Днес договорените средства са над 1.7 млрд. евро и това поставя "Транспорт" на първо място спрямо другите оперативни програми с цели 83% дял от бюджета на програма. Сумата на реално разплатените средства също бележи ръст - към днешна дата те са повече от 800 млн. лв., а анализите показват, че до края на годината тя ще нарасне на над 1 млрд. лева. В изпълнение са десет големи инфраструктурни обекта, които имат ключово значение за развитието и модернизацията на транспортната инфраструктура на България.

Много работа свършихме и това ни кара да сме оптимисти, но същевременно си даваме ясна сметка, че има още много задачи пред нас. Ние нямаме право да губим европари и не вярвам да има нереализирани проекти.

Като говорим за проекти, финансирани с европейски средства, преди дни в румънската преса се появиха публикации, че заради забавяне на българската страна Румъния ще изтърве европейското финансиране за "Дунав мост" 2. Докъде стигна работата по съоръжението и кога в последна сметка ще бъде завършен мостът?

- Не мисля да коментирам публикации в медиите, още повече че поддържаме постоянен и много добър диалог с румънската страна. Всеки проблем се обсъжда оперативно и смятам, че до този момент не е имало раздалечаване в позициите ни. Доказателство за това са и добрите темпове, с които напредва проектът, физическото изпълнение по договора за проектиране и изграждане на съоръжението към днешна дата се оценява на 70 процента. Производствената база за нуждите на строителството функционира с пълен капацитет. Произведени са 417 от общо 479 елемента за връхната конструкция на моста и вече са монтирани 332 от тях. Досега са платени 88.5 млн. евро, което е около 84% от стойността на договора. Колкото до прилежащата към моста българска инфраструктура, тя е изградена на 78 процента. Приключило е в основни линии строителството на всички пътни и жп надлези. Изградени са новите сгради на товарна и пътническа гара Видин и се изпълняват довършителните работи. Направена е ре-хабилитация на 7.5 км жп линия и завършва изграждането на железопътната линия към моста.

Строителството от румънска страна практически е завършено с изключение на дейностите по свързване на електрозахранването, контактната мрежа, сигнализацията и телекомуникациите на железниците и по свързването на автомобилната толстанция със системите за контрол на моста. Те обаче могат да бъдат завършени след изграждането му. Според наличните данни от румънска страна досега са разплатени към 41 милиона евро. Съгласно последната актуализация на Работната програма на изпълнителя - испанската компания FCC, се предвижда основният мост да е готов до 29 ноември 2012-а. При този график обектът ще бъде завършен в рамките на удължения срок на финансовите меморандуми и няма опасност нито България, нито Румъния да загубят финансиране от европейските фондове.

А кога ще е напълно завършено електронното ни правителство, обявено от премиера Бойко Борисов за приоритет?

- Електронното управление е сложен, динамичен и непрекъснат процес. Между осем и десет месеца е срокът, в който може да се положи основата на реално работещо е-управление. Първият конкретен резултат е електронният обмен на документи между

държавните администрации, който представихме през тази седмица. На този етап се включват министерствата на транспорта, на икономиката, енергетиката и туризма, на външните работи и Агенция "Пътна инфраструктура". Една от следващите конкретни цели е догодина да бъдат създадени условия за подаване на годишни финансови отчети на едно място, а не както досега, в данъчна администрация, НОИ и Агенцията по вписвания. Нашето ведомство вече работи и по проекта "Развитие на административното обслужване по електронен път", както се финансира с 18 млн. лв от оперативната програма "Административен капацитет". Целта е най-важните около 30 регистъра да обменят данни помежду си по служебен път. Така информацията, която веднъж е постъпила в администрацията, вече няма да се иска всеки път от гражданите и бизнеса. В рамките на проекта "Подобряване на административното обслужване на потребителите, чрез надграждане на централните системи на електронното правителство", пак ще бъде създадена система за електронна идентичност, както в много развити държави. Тя ще позволи всеки да може да се идентифицира защитено и удобно по електронен път, от всяко местоположение и пред всяка администрация - чрез собствен електронен документ за самоличност.