
Влакът спасява от скъпия дизел

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Труд", 12.04.2012 г.

С Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

- Г-н Московски, горещата транспортна тема е приватизацията на товарните превози на БДЖ. Кога ще стартира сделката?

- Надявам се да се случи до месец. Това е важно за компанията, защото уговорката е парите от сделката да се върнат в дружеството. По този начин, макар и не напълно, но частично то ще се стабилизира. Реформата е в ход. БДЖ успява ежемесечно да разплаща задълженията си, макар и в непълен размер. В крайна сметка кредиторите са спокойни. Няма го напрежението, което доскоро бе налице.

От приватизацията освен стабилизация на компанията се надяваме и да привлечем платежоспособен собственик. Това за държавата ще е добре, защото ще гарантира събираемостта на инфраструктурните такси към Национална компания "Железопътна инфраструктура". Това е много важно, защото знаете, че сега БДЖ е натрупала над 100 млн. лева задължения по това перо.

- Казвате платежоспособен инвеститор, но в сектора има много скептици. Вкарахте страшно високи критерии пред кандидат-купувачите на едно фалирало предприятие...

- Най-големите загуби са в пътническите превози. Товарните също са на загуба. Логиката да сложим високи критерии беше да привлечем инвеститор, който дългосрочно и устойчиво ще влага в предприятието. Според нас това е по силите само на финансово мощна компания. Ако бяхме пуснали и по-малки компании, едва ли бихме могли да очакваме дългосрочни резултати.

- Съмнението ми е по-скоро в посока дали ще го намерите този голям инвеститор за БДЖ. Ето "Дойчебан" е такъв, но не ще и да чуе за товарните ни превози. Такава е ситуацията и с "Шенкер" и като че ли с тях списъкът на отличниците свършва!

- Аз съм водил разговори в Германия. Едва ли причината е, че не искат да чуят за БДЖ. Обяснението, което на мен ми дадоха, е, че компанията е направила прекалено големи инвестиции в Централна Европа и в момента се концентрират там, тъй като кризата не им позволява да продължат с експанзията към България.

Говорил съм с посланици и имам индикации, че интерес може да бъде проявен от държави като Турция, Русия, Китай. Няма никакво значение откъде ще е инвеститорът. Въпросът е да се осигури дългосрочна перспектива за развитие.

- Чакате твърде оптимистичните 200-250 млн. лева от сделката, при положение че има и 100 млн. лева дългове. Струва ли толкова компанията?

- Потенциалът е голям. Жп транспортът е приоритет за целия Евросъюз. Съвсем скоро специално при товарните превози той ще бъде много конкурентен и ще изпревари автомобилния. Виждате какво става с горивата. Надявам се с влизането си един частен оператор да успее да реализира огромните възможности, които се появяват.

- Вас какъв инвеститор за БДЖ би ви удовлетворил? По процедура се допускат жп

превозвачи и финансови компании.

- Може би комбинацията между жп оператор и финансова институция е оптималният вариант.

- Означава ли това, че в сделката ще бъдат допуснати за участие и консорциуми?

- Да.

- Решихте да дадете летище София на концесия, но не е много ясно защо го правите?

- Няколко са. Реално ние сме принудени да го направим. До дни ще дойде официално решението на Парижкия арбитражен съд. Летище София е осъдено да плати 38 млн. долара на кувейтския консорциум, който построи новата писта. Имаме уведомително писмо, че решението е факт. Чакаме само да го получим. При положение че летището плати тази огромна сума, това ще доведе до пълна невъзможност да инвестира в развитието си.

Втората причина, заради която отиваме на концесия, е, че единствената инфраструктура, която не може да се финансира чрез ОП "Транспорт", са точно аерогарите.

Третото е, че искаме да превърнем летище София в силно регионално летище. Всички тези причини, събрани заедно, ни карат да търсим вариант да се наляят свежи капитали там и да се гарантира развитието му.

- Чу се за интерес на летище Мюнхен към тази концесия!

- При посещението ни с премиера в Германия се срещнахме с много бизнесмени и представихме всички обекти, за които могат да бъдат приложени форми на публично-частно партньорство. Презентирахме дунавските и морските пристанища, както и летищата в София, Русе, Горна Оряховица, Пловдив, факт е, че летище Мюнхен проявиха интерес към столичната аерогара. След това не сме имали срещи, но се надяваме те да са сред кандидатите.

- Авиосекторът е в криза. Дали това няма да се отрази на инвестиционния интерес? Миналата година за летище Пловдив бе открита процедура, но не се появи нито един кандидат. Не се ли опасявате, че това ще се случи и сега?

- Към Балчик има определен интерес от страна на Катарския инвестиционен фонд. Това стана ясно по време на посещението ни в страната.

- Значи все пак е имало някакъв резултат?

- Да, определено има. Те проявиха интерес към голям туристически проект. Освен летище Балчик, вероятно ще построят и курортна зона в района с голф игрища и малко пристанище с марина. За Горна Оряховица и за Русе наистина няма интерес.

- За Пловдив също!

- Там случаят е малко по-различен. Там за концесиониране бе предложена само каргозоната. За нея нямаше интерес. Сега обаче я обединяваме с пътническия терминал. Почти сигурен съм, че по тази схема ще има инвеститори. Трафикът на летище Пловдив показва, че пътниците през 2011 г. са били повече, отколкото през предходните две години, взети заедно, и продължава да нараства.

- Летище София е осъдено за огромна сума, а Еврокомисията обяви, че също ще ни съди заради нагласените конкурси за мултиплексите. Какво ще правите?

- Стратегията ни е да се опитаме да минимизираме щетата, факт е, че такава е нанесена. В пряка комуникация сме с Брюксел. Имаме два месеца да дадем отговор. За толкова кратко време не е възможно да правим законодателни промени. Заедно с Брюксел ще набележим какво може да се направи. Ние така или иначе ще направим нова процедура за още един мултиплекс лиценз. Той ще бъде издаден при напълно прозрачни условия и спазване на всички принципи на обществените поръчки. И тук обаче има проблем. Дори и да направим процедурата, няма свободни честоти. Трябва да ги вземем от Министерството

на отбраната, за което трябва да се платят 132 милиона лева. Нямаме такива пари и ще трябва да говорим с финансовия министър по този въпрос.

- Ще се отменят ли търговете за първите пет мултиплекса?

- Според мен няма такъв вариант. Ако го направим, тези компании ще започнат да ни съдят и не знам докъде ще стигнат нещата.

- Значи сме в ситуацията да ни съди или собственикът на мултиплексите, или Брюксел. Значи според вас е по-добре Еврокомисията да ни съди?

- Не знам дали е по-добре Брюксел да ни съди. По-скоро имам някаква надежда, че ако дадем възможност на още един участник на пазара, това да смекчи позицията им. Така или иначе сме закъснели с цифровизацията. Не знам дали изобщо е възможно технически да се отменят конкурсите. Ако това стане, то България няма да се цифровизира още много години. Ще започнат нескончаеми дела. Ние като цяло сме закъснели много с цифровизацията. Затова трябва да мислим как бързо да освободим честоти.

Аз нямам вина за тази ситуация! Нещата са такива и се опитвам да минимизирам загубите и вредата. Не можете да си представите изобщо с какво нежелание съм в този проблем.

- Цените на горивата не спират да растат, превозвачи фалират. Може ли да се направи нещо в подкрепа на бранша?

- Полезният ход е жп транспортът. Само той е реална алтернатива, която съществува както за товарите, така и за хората. Иначе мерките, които могат да се приложат, са чисто механични и те няма да дадат дългосрочен ефект. Едната е това, което направихме миналата година, от дизела да се извади биокomпонентът. Това дава ефект от 4-5 ст. на литър, което при сегашната цена няма да се усети. Това също е временна мярка, защото после пак ще трябва да се върне. Другото - също временно - е предложението на "Лукойл" да работят без печалба. Колко би могло да продължи според вас? Могат да се намалят и задължителните запаси, но пак ефектът ще е 2-3-4 стотинки. Всички тези мерки могат да са само краткотрайни облекчения. Впоследствие обаче, ако тенденцията за поскъпване се запази, ще има шоково поскъпване. Изгледите на пазара на горива никак не са добри. Лошото е, че скъпите горива се отразяват на практика на всички стоки и услуги. Ръстът на цените ще свали допълнително потреблението. Но пак ви казвам, железницата е истинската алтернатива. Не случайно този вид транспорт е приоритетен за Евросъюза.