
Служебният министър на транспорта Кристиан Кръстев: До 10 дни променям ръководството на БДЖ

Интервю на министър Кристиан Кръстев за вестник "Телеграф", 20.03.2013 г., с министъра разговаря Деян Дянков

Бивш председател, на съвета на директорите на летище Бургас.

Директор на дирекция Изпълнителна агенция "Пристанищна администрация".

До 2010 г. изпълнителен директор на "УИЗ ЕЪР БЪЛГАРИЯ ЕЪР ЛАЙНС ЕАД.

До януари 2013 г. председател на съвета на директорите на "Пристанище Варна" ЕАД.

От януари 2013 г. зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

- Как се чувствате на новия пост?

- Много добре. Бих казал – в собствени води.

- Все още сте в кабинета си на зам.-министър...

- Нямах и намерение да го сменям, но все пак ще се наложи. Тъй като предстоят някакви ремонти в сградата, ще трябва да слеза на долния етаж (б.р. – където е кабинетът на министъра).

- Кой ви покани на поста служебен министър?

- Президентът Росен Плевнелиев.

- А кой ви препоръча на Плевнелиев?

- Познавам ресорния вицепремиер Екатерина Захариева. Познавам и президента Плевнелиев. Работил съм с тях в миналото. Те познават работата ми.

- Покрай сестра ви, която е бивш областен управител и настоящ посланик, как ще убедите критиците си, че сте политически неутрален?

- Нямам намерение да ги убеждавам сега. Нека преценят в края на този служебен мандат дали кредитът на доверие, който президентът ми е дал, е оправдан. Факт е че от 10 години работя в министерството на транспорта и покрай него. Започнах кариерата си като младши експерт, след това минах през старши експерт, директор на дирекция, работил съм в летище Бургас в Национална компания "Пристанища", Изпълнителна дирекция "Пристанищна администрация", създах съм "Уизер България Еърлайнс", работил съм в пристанище Варна. Биографията ми говори сама по себе си и доказва опита, който имам като експерт. Президентът ми е възложил тази отговорност. Накрая на мандата хората ще преценят дали съм бил безпристрастен.

- Какво може да свърши един министър за 2-3 месеца?

- Аз не съм продавач на мечти. Ясно е, че за 3 месеца вълшебства няма как да се случват. Един служебен кабинет се създава основно, за да може да подготви изборите. Ще работя върху това да има плавен преход между предходната и следващата администрация. Хората ме познават тук в министерството. Няма да има сътресения в работата. Ще засилим всички вече започнати процеси. Ще оставя на следващия министър на транспорта функционираща администрация.

- Сделката с "Товарни превози" и финансовото състояние на БДЖ ли ще са най-голямото ви предизвикателство?

- Да, това ще е най-сериозният ни проблем. Не знам дали ще се състои тази сделка. Ще изчакаме до 28 март, за да видим колко оферти ще има за "Товарни превози" и дали

реално ще са такива. Паралелно с това работим по оздравителния план на холдинга. Имах среща с представители на Световната банка, както и със синдикатите. Финансовата стабилност на БДЖ все пак е пряко свързана и със социалния мир. Чух техните претенции. До края на седмицата ще имам срещи и с най-големите кредитори на БДЖ, немския фонд KfW и облигационерите (б.р. – немски и австрийски частни и държавни институции). Целта е да създадем съвет на кредиторите, в който заедно да потърсим най-добрия начин за излизане от ситуацията.

- Защо се стигна до това изостряне на отношенията с кредиторите, заплахи със запори, съдебни иски?

- За съжаление в последните години управата на БДЖ не е давала ясна информация и добри сигнали към кредиторите си. Респективно, те са доста изнервени особено след стартирането на процедурата за "Товарни превози", тъй като те не са информирани по какъв начин и дали ще бъдат обезпечени след евентуална сделка. Кредиторите съвсем нормално в такава ситуация са пристъпили към негативните мерки, като блокиране на сметки, активи и акции на задлъжнялата компания.

- Ще инициирате ли персонални промени в ръководството на БДЖ?

- Разбира се.

- Кога ще се случат тези промени?

- В следващите 10 дни.

- Шефа на съвета на директорите Владимир Владимиров, изп. директор Велик Занчев или и двамата ще смените?

- Те ли са само двамата, отговорни за това състояние на железницата?

- Те са главата.

- Аз смятам, че по принцип рибата мирише откъм главата. Трябва обаче да се разгледа и цялата структура на компанията и затова правя тези срещи с кредиторите и синдикатите.

- Какво научихте от срещата си със синдикатите?

- Не са доволни от ръководството на "Холдинг БДЖ".

- Имате ли вече подготвени имена, които ще назначите?

- Не още. Но трябва да са експерти, доказани в областта си, които да имат ясна визия как да оздравят "Холдинг БДЖ", като запазят социалния мир, и които да бъдат добре приети както от кредиторите, така и от синдикатите.

- KfW и облигационерите ли са най-изнервени?

- Да. Те са първи в линията на кредиторите.

- Коя е "адекватната" цена за "Товарни превози"?

- Това е онази цена, която ще обезпечи до най-голяма степен основните кредитори. Не искам да конкретизирам нищо. Нека видим дали на крайния срок 28 март ще има оферта и тогава ще говорим.

- Какъв е механизмът държавата да се откаже да продава при "неадекватна" цена?

- Агенцията за приватизация има един финансов модел, на който кандидат-купувачите трябва да отговорят. Ако цената е по-ниска, АП няма да предложи сделката за одобрение на Надзорния си съвет. Това е орган с широко представителство включително и на политически партии, които няма да одобри една сделка на безценица.

- И все пак, каква цена би ви зарадвала?

- 716 млн. лв., колкото са дълговете на "Холдинг БДЖ" (сmee се). За тези пари съм готов лично да преговарям с фирмата оферент.

- Какъв е план Б, в случай че сделката се провали?

- Всъщност приватизацията е план Б. План А е оздравяването на дружеството. Ето защо

създаваме експертен съвет с кредиторите. Защо да чакаме дали ще има или не сделка, вместо да предприемаме мерки още сега.

- Представете си, че не сте служебен, а редовен министър с 4 години мандат пред себе си? Каква е дългосрочната ви визия за развитието на БДЖ?

- Независимо колко време ще съм министър, аз искам да започна процеса на пълно оздравяване на дружеството, който да бъде продължен и след мен. Ако в краткосрочен период "Товарни превози" са генерирали загуби, с увеличаването на транзита това ще се промени. Транзитът е най-доходоносната дейност. С пускането на тунела под Босфора (б.р. – очаквано в края на октомври 2013 г.) се очаква транзитът през България да се увеличи с над 30%. Това автоматично би извадило "Товарни превози" на печалба.

- Пазарни или социални са вижданията ви за "Пътнически превози"?

- Пътническите жп превози в цял свят са дотирани. Няма такива, които да са на печалба. Може би има малки участъци, дадени на концесия със скоростни влакове, при които на къси разстояния се конкурира въздушния транспорт. Там е възможно да има печалба, но цените на билетите са много по-скъпи и пътниците са много повече. Тук нямаме такива възможности. Пътническите превози са социална дейност, при това те достигат до отдалечени места, където в зимни условия друг вид транспорт не достига. За мен това е социално отговорна дейност, която трябва да се извършва от държавата. За това обаче са нужни инвестиции в модерен подвижен състав, заради което се стремим да стабилизираме финансово компанията, за да може тя да стане бенефициент по Оперативна програма "Транспорт".

- Как ще коментирате създаването на поста "Министър на електронното правителство" на фона на това, че вашето министерство е и на "Информационните технологии"?

- Аз не мога да коментирам гледните точки относно това как да бъде конструиран един кабинет. Аз мога да кажа какво ще направим ние в министерството. Моят ресорен зам.-министър ще оказва пълна подкрепа на министъра по развитието на електронното правителство. Тук вече са стартирани много проекти, голяма част от които вече са на тестова фаза. Предстои да пуснем проекта, чрез който над 30 регистъра, сред които Търговският регистър, регистър на МПС, ЕСГРАОН, ще обменят автоматично информация помежду си. Министърът ще води политиката по интегриране на политиките по електронното управление и не мисля, че ще има някакъв конфликт.