
Даваме на концесия летища и пристанища

70% от парите на портовете да остават в тях, иска министър Данаил Папазов

Интервю на министър Данаил Папазов за вестник "Стандарт", 05.06.2013 г., с министъра разговаря Белчо Цанев

Капитан далечно плаване Данаил Папазов е първият морски експерт, министър на транспорта от Освобождението насам. Капитан Папазов е и първият истински професионалист, който оглавява транспорта след 1991. От кабинета на Филип Димитров браншът беше ръководен от проектанти, енергетици, пътищари, железничари, автомобилисти, финансисти и пр. кабинетни чиновници, но не и от човек, който познава системата от грайфера и сапана до руля и директорския стол.

Капитан Папазов поема транспорта в тежък момент. "Холдинг БДЖ" е във фактически фалит, автопревозвачите и авиацията губят пазарен дял, а инфраструктурата едва се държи.

Потърсихме капитан Папазов да коментира своите управленски приоритети в първото си интервю като министър на транспорта.

- Капитан Папазов, как се чувствате като министър със стаж вече една седмица?

- Добре. Знаете, че транспортът ми е позната област, така че няма с какво да ме изненада. Засега не се чувствам комфортно в сферата на информационните технологии и съобщенията, затова полагам усилия да навляза по-бързо.

- Сама птичка пролет не прави. Кога ще сформирате екип, с който да поделите отговорностите и да подгоните задачите?

- Кандидатурите за зам.-министри се обсъждат, коментират се доста имена. Надявам се с някои да намерим общ език и до края на седмицата те да бъдат назначени от премиера.

- Транспортът е тежък отрасъл. Един заместник ли пак ще отговаря за четирите вида превози или те ще бъдат поделени между двама, както беше преди няколко години в това ведомство?

- Зам.-министрите ще бъдат трима. Единият ще отговаря за информационните технологии и съобщенията, вторият - за европрограмите, а третият - за дружествата в целия транспорт. Лично аз ще наблюдавам по-пряко водния и жп транспорта, който, знаете, има проблеми.

- Железницата е най-проблемният отрасъл. Какво ще предприемете за стабилизирането ѝ?

- Точно затова започнах работната седмица със срещи с ръководствата на "Холдинг БДЖ" и на НКЖИ. Изслушах ги внимателно и им дадох моята гледна точка. Защото, без да се реализират няколко спешни мерки, положението няма да се подобри. Първо, огромните задължения трябва да бъдат разсрочени. За целта трябва да се поднови диалогът с кредиторите, който е бил прекъснат от кабинета на ГЕРБ, когато е било демонстрирано надменно отношение към тях. Ще направя всичко възможно да проведе конструктивен диалог с цел да ги успокоя. От друга страна, БДЖ редовно изплаща всички лихви и настъпващи падежи към финансовите кредитори, така че не е толкова лош длъжник и от тази позиция трябва да преговаря за разсрочване на задълженията. Второ, трябва да се уредят взаимоотношенията между "Холдинг БДЖ" и НКЖИ по схемата дълг срещу собственост. Трето, трябва да променим БДЖ структурно. Администрацията на

пътническото и товарното предприятие е раздута и се дублира. Тя трябва да се прехвърли в холдинга, а в двете дружества да останат само оперативните ръководства. Трябва да се направят и някои неща, които аз съм смаян, че още ги няма.

- Какви неща?

- Може ли през XXI в. българската държавна железница да няма система за управление на качеството, при положение, че всички пристанища отдавна имат! Може ли една от най-добре устроените инфраструктури, каквато е жп мрежата, да няма съвременни комуникации? Трето, няма назначен нито един логистик! Защо?

- Е, нали имаше "БДЖ Спед"?

- Имаше! И то беше много хубаво предприятие, но беше закрито от "мъдреците" на предишното управление. Такива структури трябва да се създадат и в товарното, и в пътническото предприятие на БДЖ. Трябва да се прекрати и тази глупост с билетоиздаването! Закупеният софтуер не става за нищо, а издаването на билет отнема 4 минути. Явно е купено нещо некачествено, колкото да се отбие номерът.

- Че то навремето издаването на картонените билети отнемаше 4-5 секунди!

- Да. Знаете сега каква опашка се оформя, за да чака всеки по 4 минути да си купи билет. Трябва да се направи оптимизация на състава, която ще започне от администрацията. В групата на БДЖ работят 25-26 юристи, но за всички дела се наемат външни адвокати! На заседанието на МС в сряда (б.а. - днес) ще коментирам с премиера и с министъра на финансите дали да прекратим процедурата за приватизация на "БДЖ - Товарни превози" и да започнем да стабилизираме дружеството. Това ще мине през преговори за недофинансиранията по субсидията, които държавата не е правила от 2002 г. Около 300 млн. лв. дължи държавата за тези 11 г. Ако към тях се добави и вътрешната задлъжнялост на БДЖ към НКЖИ от 100 млн. лв. - виждате, че по-голямата част от задълженията могат да бъдат изчистени. Искам бързо да въведем всички мерки, за да видим как ще се отразят те финансово през юни. По принцип юни е слаб, така че резултатите ще са знакови накъде вървят нещата и ще ми позволят да подготвя и предложа на правителството няколко варианта за бъдещето на железницата.

- Ще има ли кадрови промени?

- Ще има - и в бордовете, и в ръководствата. Разбира се, на мен ми е необходимо време, за да се ориентирам. Ще изчакам и назначаването на зам.-министрите, за да чуя и тяхното мнение. Но всички тези проблеми трябва да бъдат отстранени, за да може това предприятие да започне най-сетне да функционира нормално.

- Какво планирате за летище София? Ще се разширява ли то и как - с държавни средства или чрез отдаването му на концесия?

- Ще вървим към концесиониране на летище София, и то в кратки срокове. Веднага започваме да работим по този въпрос.

- Същата ли е визията ви и за летищата, които бяха предлагани на концесия, но не привлякоха инвеститори, като Пловдив, Русе и пр.?

- За тях също ще търсим вариант за концесиониране. Лично аз смятам, че с подобряването на бизнес климата в България ще се появят и инвеститори. Защото не е тайна, че през последните години бизнесът беше доста притеснен. Но ако успеем да приложим мерки, които да успокоят бизнеса и хората у нас, ще се намерят клиенти и за малките летища.

- Бяха отдадени на концесия доста пристанища, но останаха най-големите - Варна и двата терминала в Русе - "Изток" и "Запад". Какви са идеите за развитие на портовете?

- Пристанище Варна има отдавна натрупани проблеми. Тъй като целият Девненски промишлен комплекс навремето беше строен по една план сметка, всички приватизирани заводи взеха някакви сервитути от пристанището. Такива има и "Полимери", и "Агрополихим", и "Солвей". И циментовият завод имаше, но с него решихме въпроса. А

иначе интересът на кандидат-концесионери към пристанище Варна е огромен, тъй като то ще е много важно за транспорта на България. Не е тайна, че годишно изнасяме 3-4 млн. тона зърно, около 70% от което минават през пристанище Варна. Затова е срамът още да нямаме истински, модерен зърнен терминал. Но аз мисля, че пристанище Варна ще може да се развива и с европейски пари. Политиката на ЕК е да се усъвършенстват връзките между портовете и сухопътния транспорт чрез интермодални терминали. А интермодален терминал може да бъде построен и на пристанище, нали? Точно това беше и една от темите ни за разговор със зам.-председателя на ЕК Сийм Калас във Варна, който твърдо заяви, че Брюксел няма да инвестира повече в пристанища, а основно в терминали за комбинирани превози. Лично аз също приветствам този вариант за бъдещото развитие на транспорта в България.

- За целта обаче трябва да се премести пристанище "Варна Изток" в канала, нали?

-Задължително! Днешното пристанище "Варна Изток" няма накъде да се развива. Това е едно тясно място, което пречи на града, а градът пречи на него. Лятно време по 2000 тира минават на ден по бул. "Приморски". Нормално ли е това? И всички специалисти са за това пристанището да бъде преместено час по-скоро, но трябва да бъде определено място в канала, за да се случи най-сетне това преместване, а не да се въртим с години в омагьосан кръг.

- Какво е бъдещето на ДП "Пристанищна инфраструктура" (ДППИ)?

- Винаги съм бил голям противник на съществуването на това предприятие. Причината е, че по принцип морското ни законодателство е доста объркано - заявявам това най-отговорно. Няма такъв пример в Европа! Но ако все пак политическото решение е ДППИ да остане в този си вид, задължително е то, заедно с ИА "Морска администрация", да бъдат преустроени в единна морска власт, която да се занимава с решаването на всички въпроси.

Лично за мен преместването на една администрация във Варна, Русе или където и да било няма да доведе до нищо добро.

- Освен до увеличаване на разходите?

- Може би. За мене е много по-важно да се даде свобода на администрациите така, че тази във Варна да решава проблемите на Варна, тази в Бургас - въпросите на Бургас и пр., а не да се тича за всяко нещо до София, както е сега. В София трябва да остане едно звено, което да се занимава с връзките с Министерския съвет, парламента и останалите ведомства, както и с международните контакти. Това е логиката, която аз ще следвам. Тя трябва да се приложи в кратки срокове с предоставянето на по-голяма самостоятелност на пристанищата по морето и по Дунав.

- Оправданието за съществуването на ДППИ е изплащането на японския заем от 1998 г.

- Да, но така то не е нищо повече от една пощенска кутия, която взема едни пари оттук и ги прехвърля там. Аз например едно време бях много обиден от това, че таксите на пристанище Варна отиват за плащането на японския заем за пристанище Бургас. Според мене 70% от парите, които събира едно пристанище, трябва да остават в него, а 30% да се предоставят на държавата, за да решава проблеми на други тесни места в инфраструктурата.

- А останалите пристанища?

- Кои? Те почти не останаха. Ще се върви към концесия навсякъде - и в Русе, и във Варна, но след като се решат всички проблеми.

- Какво обещаване на транспорта?

- Ще направя всичко възможно това, което говорихме с вас, да се реализира. Но трябва да е ясно на всички, че нашият кабинет работи под изключителен натиск, така че няма да ни

е лесно. Дано ми стигнат силите.