
Министърът на транспорта ДАНАИЛ ПАПАЗОВ: Железниците стават приоритет №1

Интервю на министър Данаил Папазов за вестник "Труд", 10.06.2013 г., с министъра разговаря Светослав Метанов

- Г-н Папазов, има много спекулации на тема кой министър от чия квота е в правителството. Затова питам вас кой ви покани за транспортен министър?

- Министър-председателят Пламен Орешарски ме покани. Имахме няколко срещи. Аз си казах моите виждания и се запознах с приоритетите на правителството. Харесаха ми задачите, които предстоят за разрешаване, и предизвикателството, което транспортният сектор предоставя. Трябва да решаваме много наболели проблеми. Затова се съгласих.

- За вас се чу, че ще бъдете кандидат-кмет на Варна от ГЕРБ. Член ли сте на партията на Бойко Борисов?

- Вижте, аз щях да бъда независим кандидат за кмет на Варна. Кандидатурата ми бе издигната от инициативен комитет, в който влизаха някои много добри специалисти от града. Там бе един от строителните предприемачи - Костурков, един от най-добрите адвокати в града - Милен Ралчев, и други хора, с които от години говорим за просперитета на града и какво трябва да се направи. Имахме общи идеи и аз затова бях приел да бъда кандидат за кмет. Иначе преди години имаше възможност да бъда издигнат като кандидат на ГЕРБ за градоначалник, но тогава по една или друга причина бившият премиер Бойко Борисов избра да подкрепи Кирил Йорданов, в което няма нищо лошо. Член на ГЕРБ никога не съм бил.

- Вече 10 дни сте транспортен министър, какви са първите впечатления от това, което заварвате? Има ли изненади?

- Аз добре познавам сектора, така че няма изненади. Може би единствено състоянието на БДЖ ме изненада. То е по-лошо, отколкото си мислех. От различните видове транспорт съм работил най-малко в областта на авиацията, но пък в министерството мога да разчитам на много добри специалисти, които ми помагат да навляза и в тази тема.

- Кое ви изненада в БДЖ?

- Задълженията на холдинга са 709 милиона лева. Те са всевъзможни - към банки и фирми. Към момента 154 милиона лева са в просрочие. Към финансови кредитори общите задължения са за 484 млн. лева. Освен това задълженията за ползване на релсите към Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) са огромни. Същото важи и за голям брой доставчици на резервни части и материали. Тази ситуация ме изненада.

- И какви са вариантите? Вие още веднага след назначаването казахте, че ще направите всичко възможно за спирането на приватизацията на "БДЖ-Товарни превози".

- Да, искам да спра приватизацията. Категоричен съм, че не е сега моментът за това. Не е тайна, че дори и да успеем да продадем компанията, сумата, която ще получим, ще бъде недостатъчно голяма, за да покрие задълженията. Пак ще останат едни 300-400 млн. лева. Затова за мен е много по-важно това дружество, в което има огромен персонал - над 10000 души, първо да се стабилизира и реструктурира. Въпреки тежките проблеми "БДЖ-Товарни превози" имат пазарен дял 78%. Това означава ние на практика да

продаваме цял един пазар. При положение че проблемите на компанията няма да се решат с приватизацията, няма никакъв смисъл да я продаваме. Учудвам се как са я управлявали тази компания през годините. Не може да се дължат над 100 милиона лева само за инфраструктурни такси. Затова ще предприема бързи действия за размяна на дълг срещу собственост. Ще прехвърлим почивни станции на БДЖ на НКЖИ срещу дългове. Сега двете дружества са в разкрячено положение и се трупат напълно безсмислени лихви. Те тежат и са лош знак към кредиторите. Има и куп други затлачени проблеми.

- Какви?

- Имам предвид моста на фериботния комплекс във Варна. Той от дълги години не работи, а сега влиза в употреба трети кораб, който ще обслужва линията Варна-порт Кавказ. Мостът е в много лошо състояние. Първо ще го прехвърлим от "Холдинг БДЖ" в НКЖИ, за да изчистим още дългове, а след това НКЖИ ще го прехвърли в Държавно предприятие "Пристанищна инфраструктура", където е правилното му място, защото съоръжението обслужва корабите. Трябва да се ремонтира и да се вдигне трафикът. Ако го направим и увеличим обемите, товарните превози ще печелят. Така че всичко трябва да се разглежда в система. Крайно време е да започнем да разплитаме този омагьосан кръг, в който са изпаднали железниците. Като оздравим БДЖ, пак можем да ги приватизираме, но на съвсем друга цена.

- И все пак, ако няма сделка, откъде ще извадите пари за покриването на просрочените кредити?

- Ще търсим варианти за разсрочване на дълга. През годините е натрупано едно много тежко бреме в отношенията с кредиторите. Министерството на транспорта не е поддържало добър диалог с тях. Това ще се опитаме да го поправим. Трябва да ги успокоим за бъдещето на БДЖ. Задължително е предоговарянето на плащанията и да осигурим по-дълъг период за плащане с по-малки главници. Ще търсим и варианти за помощ от Министерството на финансите. Ще се опитаме да привлечем в компанията допълнително кредитиране.

- Как ще търсите ново кредитиране при, положение че Еврокомисията обяви, че ще допусне нов заем само при продажба на "БДЖ-Товарни"?

- Ще търсим всякакви варианти. Възможности за разширяване на бизнеса имаме много. В четвъртък имаме среща с няколко потенциални товародателя. Аз поемам личен ангажимент да докарам нови клиенти. Ще направим и нови логистични схеми. Само за няколко дни сме разработили 6 варианта за бъдещето на БДЖ и вече сме запознали министър-председателя и колегите от правителството. Имаме два варианта с приватизация на дружеството и четири - без продажба. Окончателното решение по кой път ще тръгнем, ще стане ясно до 10 дни.

- Пощите са другата проблемна компания. От печалба от 10 милиона лева те минаха на загуба от 10 млн. лева. Какво ще правите с тях?

- Там проблемът е свързан с универсалната услуга, която те предоставят на ниски цени. Моето мнение е, че трябва да се намери стратегически партньор, който да влезе в компанията и да се подобри дейността ѝ. В същото време не трябва да се забравя, че тя извършва социални услуги дори и в най-отдалечените селца. Без субсидия няма как да стане и тя трябва да бъде включена в бюджета. За т.г. са отпуснати 2 млн. лева, а реалните разходи за предоставянето на универсалната услуга са 22 млн. лева. Бъдещето на пощите е в намирането на стратегически партньор, който да влезе в компанията. Може да потърсим и варианти за аутсорсинг на някои дейности, което ще стабилизира финансите на пощите.

- Под каква форма си представяте влизането на стратегически инвеститор в пощите?

- Не говоря за чиста приватизация. Частна компания никога няма да се интересува от губещите дейности в далечните села. Това са по-скоро социални функции, отколкото

търговски. Вариантът е някаква форма на публично-частно партньорство. В началото сме на идеята. Специалистите в тази област ме уверяват, че би имало интерес за такова сътрудничество.

- Какви структурни и персонални промени планирате в държавните фирми и министерството?

- В БДЖ администрацията ще бъде съсредоточена в холдинговото дружество, така че тя да обслужва и товарното, и пътническото предприятие. Защото в момента има дублиране на функции и се натрупват страшно много чиновници. Абсурдно е, че в компанията има стотици счетоводители и юристи, а няма система за управление на качеството, не са сертифицирани по ИСО, неща, които просто са смайващи. Същото е и в пощите.

- Кои проекти са приоритетни през следващия програмен период, който почва от 2014 г.?

- Приоритет е развитието на железопътния транспорт. Това е приоритетът и за нас, и за Еврокомисията. Знаете, че това е най-екологичният и най-ефективен масов транспорт както за градовете, така и за държавите от ЕС. Същото е в сила и за товарните превози. Така че жп транспортът, изграждането на инфраструктурата и подобряването ѝ ще бъдат една от основните цели през следващия програмен период. Тук се дават възможности за изграждането на интермодални терминали. Такива ще има във Варна, Бургас, София, Пловдив.

- А магистралите?

- Ще се строят и пътища, но те вече няма да са на първо място, както досега.

- Но жп проектите са скъпи, а финасирането е ограничено. Кои от тях са на първо място?

- Основен приоритет е завършването на жп направление Драгоман - София - Пловдив - Свиленград, като и рамото до Бургас.

Жп линията Варна - Русе също е изключително важна като връзка море - река. Същото и с жп линията София - Видин. Там направихме моста, но жп трасето и пътищата не отговарят на съвременните изисквания.

- Вие вече обявихте, че сте привърженик на идеята за даване на Летище София на концесия. Защо е необходимо това?

- Смятам, че всички операторски дейности на големите транспортни възли, като аерогари, пристанища и гари, трябва да преминат към частни оператори. Те много по-бързо от държавата развиват инфраструктурата и дейността. Много по-оперативни и енергични са в сравнение с държавните структури. Не на всяка цена трябва да се концесионира всичко. Напротив, смятам, че трябва да се концесионира на висока цена и в най-удобния момент. Мисля, че за Летище София той е настъпил. Интересът за София е голям.

- С Турция как вървят преговорите по проблемите на товарните превозвачи?

- Българските превозвачи са прави за по-голямата част от исканията си. Почти на 70% вече сме постигнали договореност с Анкара. Най-сериозните проблеми обаче остават, не можем да си затваряме очите и за нарушенията при СЕМТ разрешителните. Трябва да се установи кой крив - кой прав. Аз лично ще направя всичко възможно да защита нашите превозвачи. Мисля, че бързо можем да решим проблемите. За съжаление в момента в Турция знаете, че е напрегната ситуацията, но така или иначе скоро ще имам среща с турския си колега по тези въпроси.

» Данаил Папазов е зодия Риби. Роден е на 23 февруари 1959 г.

» Завършил е Висшето военноморско училище "Никола Вапцаров" във Варна, а след това и стопанско управление в Нов български университет.

- » *Кариерата му започва като помощник-капитан в Българския морски флот.*
- » *От 2001 г. е изпълнителен директор на Пристанище Варна и е член на борда на порта.*
- » *Вицепрезидент е на Асоциацията на черноморските и азовските и е цивилен експерт по пристанища и инфраструктура към Транспортната група на НАТО.*