
Министърът на транспорта и съобщенията Данаил Папазов: Трябва да се даде свобода на бизнеса

Интервю на министър Данаил Папазов за вестник "Капитал", 08.06.2013 г., с министъра разговарят Калина Горанова, Паулина Михайлова

Кой ви предложи да станете министър на транспорта?

- Само един е човекът, който предлага кой да стане министър в правителството, и той се казва Пламен Орешарски.

Той ли ви се е обади?

- Да. Няколко дни преди да бъде обявен съставът на правителството. На няколко пъти разговаряхме и след като обсъдихме общите ни планове и предвиждания въобще за работа в Министерство на транспорта, той взе решението и ми предложи да поема този пост.

А кой ви е предложил за министър, по каква линия?

- Единствената линия за мен и единственият човек, който е контактувал с мен, беше господин Орешарски. Може би съм бил някаква консенсусна фигура, а той искаше да се убеди в моите качества.

Били сте колеги с Делян Пеевски.

- Да, господин Пеевски беше в директорския борд на Пристанище "Варна", ако не се лъжа, 2001 г., когато и аз постъпих и станах изпълнителен директор. Оттам го познавам.

Какви са отношенията ви с него?

- От 2003-2004 г. съм се виждал с него веднъж или два пъти. Аз останах в пристанището, а той насочи усилията си на друго място. Пътищата ни просто се разделиха.

Как успяхте да се задържите толкова време на този ръководен пост в пристанището?

- Пристанище "Варна" винаги е било в добро финансово здраве, опитвали сме се да правим много с моя предишен екип. Аз винаги съм бил готов на диалог и съм се стремил да защитавам интересите на предприятието. Заради това в Пристанище "Варна" през 2001 г., когато поех поста там, се обработваха около 4 млн. товари, а тази година приключихме на 9 млн. тона. Мисля, че резултатът е очевиден.

Случвало ли е да се разминавате с политическите фигури в министерството?

- О, постоянно. Още когато беше извършено разделянето на собствеността на инфраструктурата и операторската дейност, бяха допуснати някои неточности в законодателството ни. В стремежа да го направим синхронизирано с това в ЕС се преписваха направо цели пасажи от чужди закони. Накрая се получи нещо, което скоро се оказа за поправка. По принцип никога не съм говорил лошо за колегите си от "Пристанищна инфраструктура", но начинът, по който е структурирано в момента стопанисването на пристанищата, не е най-добрият.

А сега ще промените ли нещо?

- Разбира се. Особено след като има такова искане от цялата морска гилдия във Варна и в Бургас, както и в Русе. Главното е в децентрализацията. Никога не съм бил привърженик на преместването на администрациите във Варна или в Русе или където и да било. Но да се оставят местните структури да решават своите въпроси по места и да им се даде свобода - това е нещо съвсем различно и според мен може да се промени законово. Собствеността на пристанищата навсякъде в Европа е публична. Дали е общинска или

държавна, е без значение. За мен един от най-добрите закони е в Белгия и Холандия, където общините са собственици на земята. България обаче е малка държава и според мен няма да е толкова лошо, ако собствеността на пристанищата е публична държавна. Инфраструктурата към тях не бива да се продава, а единствено трябва да се отдава дейността по нея. Нашето законодателство допуска само един начин на публично-частно партньорство - концесията. А може например да се допусне партньорство между частен и държавен оператор. Може да има стопанисване на част от пристанищен терминал.

Защо единствено "Пристанище Варна" не попадна в списъка за концесиониране и според вас на части или в цялост е по-добре да бъде отдадено?

- Аз винаги съм защитавал една теза - че то не бива да се дели, а трябва да се отдаде на концесия като цяло. Това е моето мнение и съм абсолютно убеден в него. Засега "Пристанище Варна" не е в списъка за концесиониране, защото там има много насложени проблеми, заложили още със строителството му. Навремето портът, заедно с целия девненски комплекс са строени по една план-сметка и собствеността е била разбъркана. Това положение се е запазило и досега. Но скоро може да се започне някаква процедура.

Кой е идвал при вас с интерес към пристанището?

- Много са идвали през годините. Например Hamburg Port Consulting, Amber, една група от Испания, от White Port Authority. Изобщо - много големи оператори. Българските инвеститори много добре знаят състоянието на пристанище "Варна" и няма за какво точно да преговарят. Заявявали са интерес и такива - заводите в Девин например.

Има ли грешки при концесионирането на "Пристанище Бургас", което беше разделено на части?

- Много мога да коментирам "Пристанище Бургас", но не обичам да се ровя в миналото. Така се преценили хората, които са отдавали порта. Там вече има подписан договор и точка.

Имало ли е интерес от голям оператор от Сингапур към порта?

- Така научих, но не съм бил в кухнята по времето на преговорите и не мога да съм сигурен. Имало е писмо от Portek, което е дъщерна фирма на Mitsui. Искали са удължаване на срока на процедурата, но в по-късен стадий и комисията е преценила, че няма основание да взема такова решение.

Смятате ли, че така е защитен държавният интерес, както и интересът на самото пристанище, след като възможността за състезание е била отхвърлена?

- Аз съм за състезание. Надбягване с един кон не е надбягване.

Каква е стратегията ви за БДЖ? Включва ли реструктуриране на цялата система?

- Положението, което заварваме, е много тежко. Честно казано, очаквах, че ще е тежко, но не толкова. Общите задължения на холдинга са около 709 млн. лева, от които 154 млн. лева са просрочени. По-голямата част от тях са на "Товарни превози". Проблемът е, че дълги години не се е преговаряло с финансовите институции, към които са дълговете. Даже напротив, имало е високомерно отношение към тях. В момента, в който дойдохме, първата ни работа беше да видим какво е реалното състояние и да преценим какво най-спешно може да се направи. Аз лично считам, че приватизацията на "Товарни превози" трябва да бъде спряна. Защо? Първо, даже и да речем, че се приватизира дружеството, сумата, която ще получим, няма да бъде повече от 250 млн. лева, а с продажбите на някои атрактивни активи да стигне до 270 млн. лева. Тоест остават едни около 400 млн. лева дълг. И какво постигаме с продажбата? Продаваме 88% дял от пазара в товарните жп превози, а оставяме едни огромни дългове. Не виждам смисъл от цялата работа. Много по-добре е да се търси предоговаряне на кредитите, което не е невъзможно, ако се направят реални стъпки за подобряване на дейността на пътническите и товарните превози. В един момент тази структура може да стане работеща и печеливша, за да може да плаща и главниците. Аз съм оптимист по темата. Макар че това означава да се премине през много тежък период на преговори и много тежка реформа в холдинга. Но без реформа няма как да стане. Първото нещо, което виждам като промяна, е оптимизиране на

дублиращата се администрация в отделните дружества на БДЖ. Имаме над 120 счетоводители и 25 адвокати, плюс външни юристи.

Другата глупост, която е направена и до момента не е отстранена, е просто смайваща. БДЖ трупва вътрешен дълг към инфраструктурното дружество. А в същото време има много имоти в "Товарни превози", които просто могат да бъдат прехвърлени по схемата "дълг срещу собственост."

- Тоест вашата реформа включва оптимизиране на персонала, изчистване на дълга към НКЖИ, предоговаряне на вземанията към облигационери...

- И търсене на свежи кредити. С цел подобряване на парка, на дейността и особено на безопасността. Тук аз съм смаян за някои неща. Например няма система за управление на качеството.

Кредиторите и облигационерите потърсиха ли ви вече?

- Те чакат да видят нашето финално решение. Ние подготвихме шест варианта. Два са с приватизация на "Товарни превози" и четири са за без. Аз запознах с тях премиера и колегите ми от правителството. Търся съдействие от тях, търся помощ и съвет, особено от финансовия министър и г-н Орешарски, защото тук наистина трябва да се вземе много сериозно решение. Агенцията за приватизация удължи срока за подаване на оферти за пореден път, защото все още няма реално подадени оферти. Кое то ме навява на мисълта, че предложенията ще бъдат още по-ниски, ако има такива.

Реакция от кандидатствалите има ли?

- Не, до мен не е стигнала. Точните ми думи са едни и същи - "ще се опитам да спра приватизацията на БДЖ". И това правя в момента.

Имам реални идеи, с които да привлечем товари към БДЖ. Това ще стане на по-късен етап, но мисля, че има шансове до няколко месеца да се видят много сериозни резултати.

А какво финансиране е необходимо?

- Най-малкото в рамките на просрочените суми - 150 млн. лева.

От бюджета ще искате ли пари?

- От бюджета не трябва да се иска, защото това е държавна помощ. Въпреки че тук има един спорен въпрос. "Пътнически превози" извършва услуга, за която е трябвало през годините да получава субсидия от бюджета. Тази субсидия е била недоизплащана и в резултат натрупаната сума е точно 204 млн. лева. Тази сума би решила огромна част от проблемите на компанията.

Клиентите на компанията също намаляват. Какви са планове ви за "Пътнически превози"?

- Там трябва да се направят много неща. Първо - връзките между отделните влакове и между отделните видове транспорт. Също - издаването на билети по интернет. Елементарни неща, които обаче са важни. Има проблем и с персонала. И аз да ви кажа, че вестникът ви всеки момент ще фалира и по цял ден да ви разказвам колко сте зле, и вие няма да работите с желание. Тук хората работят в едно предприятие, което е нарочено за излишно, фалиращо и продаващо се. За да се излезе от този трап, има и психологическа бариера.

Какво ще направите, за да разрешите проблема с турския граничен произвол срещу българските тирове?

- Първият лост е всички подписани международни спогодби да се спазват. Има наистина неща, които създават проблеми на турска територия, но има нарушения и от нашите превозвачи. Например по спазването на многократните им разрешителни. Така че, когато спорим за нещо, трябва да бъдем изрядни във всяко едно отношение. Защото турските превозвачи пък поставят много сериозни проблеми и на българска територия.

Мислите ли, че можете да излезете пред турската страна с позиция, която е защитима, и можете от името на цялата администрация да поемате ангажменти, които после да бъдат спазвани?

- Вижте, трябва да се даде малко свобода на българския бизнес. Рекетът по улиците и пътищата на страната не е малък. Аз съм бил от другата страна на бариерата и знам за

какво става въпрос. Мога да ви гарантирам, че ще направя всичко този рекет да бъде преустановен. Този проблем не може да бъде решен с магическа пръчка, но съм силно амбициран да го направя.

В ресора ви е и цифровизацията на тв ефира, а Брюксел ясно посочи пороците на този процес. Как ще ги премахнете? Готви се дело срещу страната.

- Тук не съм толкова добре запознат и силен специалист. Но с назначаването на заместниците ми, което очаквам премиерът да направи през следващите дни, се надявам да дойде експерт по тази тема, който да ми помага. Направил съм предложение и очаквам решение.

Имате ли оставена стратегия за въвеждане на електронното правителство?

- Електронното управление е приоритет на правителството ни. Тук най-важното е свързаността между отделните регистри, които да обменят информация помежду си. Второто важно нещо е електронното разпознаване, или т.нар. електронно ЕГН, за което ще има напредък в близките месеци. Проблемът тук е, че наистина има много софтуери - кадастър, БУЛСТАТ, бази данни на общините. Съвместимостта между тях обаче трябва да бъде оправена. Сега можете да отидете в някое министерство и да ползвате е-услуга, но е важно да може да се прави това от разстояние. Какъв е смисълът на това пак да ходим физически до ведомството и да се редим на опашка. Особено ако трябва да отидеш първо в кадастъра, общината и т.н. Първо трябва да стане съвместимо ползването на регистрите и електронното идентифициране. В тази посока в министерството се разработват няколко процедури, които в близките месеци ще бъдат пуснати, и се надявам скоро да имаме резултати.

А кога ще имаме първите реални комплексни услуги на е-правителството?

- Не искам да се ангажирам с точни дати засега.

Има ли държавата намерение да освободи честоти за ново поколение мобилни комуникации? За да решите този проблем, първо трябва да се вземе решение ще имаме ли нови изтребители.

- Там вече чух много мнения. Говорих с колегите от Министерството на отбраната. Те искат едни 100 млн. лв., за да освободят честотите на 800 MHz. Обаче има и друго мнение - ако се дислоцират самолетите в Северна България, какво щяло да стане. Засега не мога да дам ясно решение по темата, но това трябва да стане.

Кога ще има решение за изтребителите?

- Доколкото знам, съвсем скоро.

А ще концесионирате ли летище "София"?

- То се води заедно с летище "Балчик". В момента се правят предконцесионни анализи, които би трябвало да са готови до ноември. След което ще започне процедура за концесия. Всяка инфраструктура, която е публична държавна собственост, би следвало да се дава на концесия. Но не на всяка цена. Държавата трябва да бяга от операторската дейност, защото държавата е по-мудна при вземането на решения. И всеки обект е по-добре да се отдава в целостта му, а не на парче, защото тогава идват по-големи инвеститори.

А как ще се справите с "второто БДЖ" - затъващите държавни пощи?

- Пощите в България имат дейност със социални ангажименти, която няма как да мине без помощ от бюджета. Ако тръгнем да закриваме някоя пощенска станция в отдалечено място с малко жители, веднага ще скочат 200 депутати и ще кажат, че районът умира. Затова трябва да има политическо решение - за да се осигури тази услуга в отдалечени места, тя трябва да бъде подплатена със съответните средства.

Мисли ли сте за частен партньор в пощите?

- Аз смятам, че трябва да се намери частен партньор в пощите и да се аутсорснат някои от дейностите с цел подобряване на финансовото им състояние. Казаха ми, че такъв интерес има.

Каква политика ще водите по отношение на държавните такси?

- Правилната тактика е те да се намаляват. Но не може да се разглеждат по един начин

всички такси. Преди няколко дни автопревозвачите предложиха транзитната такса през България от 43 евро да стане 86 евро. Заради големия дисбаланс между български и чуждестранни превозни средства, които преминават през територията на България, това ще доведе до моментален голям финансов ефект. Дали обаче този ефект е по-важен, или другият - да привлечем трафик, който да генерира повече дългосрочни ползи? Същото е с пристанищните и летищните такси.

Кого ще уволните първо?

- Тук работят много добри специалисти. Повечето ги познавам и не смятам, че ще има толкова много уволнени. Разбира се, има хора, с които ще се разделим, но трябва да се направи анализ. Разговарям с абсолютно всички.

Ще оставите ли директора на БДЖ?

- Ще го оставя. Харесва как мисли г-н Чавдар Трендафилов. Ще оставя и ресорните за пътническите и товарните превози.

А директора на "Автомобилна администрация"?

- Много уважавам качествата на г-н Валентин Божков. Това е изключително добър специалист юрист. Но начинът, по който работи автомобилна администрация... Не смятам, че тя е в най-доброто си състояние.

С какво искате да ви запомнят като министър?

- Не съм мислил дотам. Може би с това, че съм се опитвал да решавам проблемите и да дам свобода на бизнеса в нашия сектор. Аз съм ориентиран изключително към бизнеса. Не обичам администрацията, лицензирането, голямо количество документи и т.н. Колкото повече рестрикции има една работа, толкова по-лош е редът, който се спазва там. Например с пристанищата - там ти трябва всяка година една планина документи. Накрая забравяш за какво си отишъл. Това винаги ме е дразнило.