
Данаил Папазов, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Спасяването на БДЖ минава и през фалит

Интервю на министър Данаил Папазов за вестник "Монитор", 15 юли 2013 г, с министъра разговаря Лиана Панделиева

Не съм съгласен с твърдението, че Дунав мост 2 е в нищото

- Г-н Папазов, преди дни открихте Дунав мост 2, за който се коментира, че е път от нищото към нищото. Как ще се генерира трафик на моста и какво е бъдещето му в дългосрочен план?

- Прогнозните очаквания при разработване на моста са за 415 хил. транспортни средства да преминават през моста през първата година след откриването му. О тях 186 хиляди автомобили, 20 хиляди автобуса и 209 хиляди камиона, както и близо 5 хиляди влака в двете посоки. През 2030 година се очаква само броят на товарните влакове в двете посоки да надхвърли 8500. Трафик ще се генерира от Гърция, Турция, Македония и Сърбия. До момента интересни са данните, които получаваме от реалния трафик, който в половината месец юни беше промоционален и безплатен за всички. За 15 дни по моста преминаха над 31 хиляди автомобили, автобуси и камиони, което е доста над прогнозите. За първата седмица на новия месец трафикът е намалял спрямо промоционалния, но само с около 25 на сто, като цифрите отново са над разчетените. Данните сами опровергават скептиците, които предвидиха, че мостът няма да бъде натоварен. Не съм съгласен с твърдението, че мостът е в нищото. През новия програмен период по Оперативна програма "Транспорт" трябва да бъдат завършени пътните обходи на Враца и Монтана и трафикът ще е извън градовете. На агенция Пътна инфраструктура са предоставени средства за подготовка на скоростни пътища за участъците Видин-Монтана, Монтана-Враца, като идеята е в началото на новия програмен период да започнем строителството. Проектите се изготвят в момента. Ще започнем работа и по останалия участък от Мездра до Ботевград, но това ще остане за по-късен етап.

През следващия програмен период особено важен става жп транспортът. Затова по инструмента Connecting Europe Facility се предвижда да бъде предложено изпълнението на проекта за жп участъка Видин-Медковец. Получихме уверенията и на румънската страна, че те започват да работят по модернизацията на линията Калафат-Крайова. Това няма да реши проблема, но значително ще повиши скоростта в някои участъци. Модернизацията на линията Видин-София е много скъпа инвестиция, по предварителен разчет това ще са около 2 млрд. евро без сегмента Видин-Медковец. Затова съм възложил на нашите специалисти от НКЖИ да огледат отново всички цифри. Може да се облекчи трасето.

- Но по Connecting Europe финансирането е 50:50.

- В механизма има предвидени около 10 млрд. евро само за т.нар. кохезионни държави, сред които е и България. Те ще бъдат прехвърлени от Кохезионния фонд и делът на финансирането по него ще бъде 80 на 20 или 85 на 15, както е и при оперативната

програма.

- Целта е рехабилитация на цялото трасе, нали така?

- Като получим точната картина и направим още един опит да оптимизираме цената, ако този проект няма по никакъв начин да бъде облекчен финансово, ще бъде отложен.

- Вие лично преминахте с мотриса по Дунав мост 2 със 140 км/ч. Това отнема малко повече от минута. Но каква е средната скорост, с която сега се движат влаковете от столицата до Видин?

- Скоростта е 55-60 км/ч. Очаква се проектът за Видин-Медковец да е до 160 км/ч, по моста също е до 160 км/ч.

- Наскоро беше открадната 1 км релса от активно жп трасе. Всеки ваш предшественик обещава, че посегателството срещу жп инфраструктурата ще се третира като тероризъм. Ще постигнете ли такава промяна?

- Кражбите и посегателствата над елементи от жп инфраструктурата представляват огромна заплаха както за пътниците и товарите, така и за обслужващия персонал на компанията. Най-често такива кражби се извършват в участъци с много силен трафик. Някои случаи водят до критични ситуации. При една модерна линия, каквато е във Видин, това е свързано пряко с безопасността, защото цялата система за управление е автоматизирана. Затова от железопътната инфраструктура предлагат на МС да приеме, че дейността на компанията е стратегическа за националната сигурност, което означава посегателствата върху инфраструктурата да се квалифицират като акт на тероризъм. Така крадците ще отиват веднага в затвора. Задължително е също да се санкционират по същите текстове фирмите за скрап, които изкупуват части от инфраструктурата. Оправданието, че не са познали какво са изкупили, вече няма да важи.

- БДЖ "Товарни превози" няма да се приватизира. Какво е бъдещето на дружеството и откъде ще идват парите за заплати на служителите, ако няма товари?

- Кризата е повсеместна, но това не означава, че няма работа. Ще дам пример. Когато поех пристанище Варна поради спиране на производства на големи предприятия, обработваните товари намаляха с четири милиона тона. Въпреки това през 2012 г. портът завърши с 9 млн. обработени тона, или 200% увеличение за 10 години. Не е важен само товаропотокът, който се генерира в България, а как се предлага услугата този поток да бъде обработен! Ето това обяснявам на ръководителите в БДЖ. Там трябва да заработи екип, който да обследва цялата логистика по превозите на товарите в България и трафика, който минава транзитно. В България ще се реализира един гигантски проект, какъвто е "Южен поток" и той ще генерира огромно количество товари. Най-разширената жп мрежа на Балканския полуостров е тази на БДЖ. Трябва да предложим цялостна логистична схема за превоз на товарите, да се направи комбиниран превоз, който да води до претоварни пунктове, и после тръбите да се извозват с автомобили на много по-къси разстояния.

В БДЖ досега разсъждават така: "Ваша работа си е как ще ми донесете товара до гарата, ние можем само да го возим до другата гара." Как обаче клиентът ще закара товара до

гарата, как ще го претовари, как ще отиде от мястото на получаване до крайната си точка с претоварните операции, за това не се мисли. Именно тук е мястото на т.нар. интермодални терминали, където се сменя видът транспорт, където се извършват товаро-разтоварните операции. Такъв пример са пристанищата. Идва продуктът с воден транспорт, минава през претоварния пункт, качва се на вагони и заминава за съответната точка.

Вторият голям товаропоток в България, който изобщо не се превозва с жп транспорт, е селскостопанската продукция. България обикновено изнася около 4 млн. тона зърнени храни. Само с 25% от този товар ще увеличи неимоверно приходите на БДЖ. От години всички се интересуват от този товаропоток, само БДЖ не се интересува.

Ние сме наясно къде са ключовите потребители на Балканите. Най-голямата наситеност е около Букурещ, второто голямо място е София и разбира се, Белград. Там се генерират най-големите товаропотоци. Автомобилният транспорт на масови товари е оптимален на разстояния до 300 км. Пресечните точки на три окръжности с такъв радиус на тези три центъра дават мястото на претоварване от автомобилен на жп транспорт. Най-оптималното разстояние за жп транспорт е около 1000 км. България трябва да разполага с претоварни терминали задължително във Видин, Варна, Бургас и Русе, София и в Южна България, най-оптималното място е Стара Загора.

- А финансирането за шест интермодални терминала?

- Тук е мястото на частната инициатива, трябва да се търси възможност за европейски средства, защото и тя съществува. Знаете много добре, че в следващия програмен период наред с жп транспорта приоритет се дава и на интермодалността. От 15 години съм наясно къде трябва да бъдат тези терминали.

- Обмисляте ли отново тегленето на заем от 460 млн. лв. за железницата и от какъв тип реструктуриране се нуждае компанията?

- След разговори в БДЖ извикахме експертите от Световната банка и на срещата поискаме от тях коментар по мерките, които възнамеряваме да предприемем за спасяването на компанията и за изплащане на дълговете към облигационерите. Експертите на банката казаха, че мерките са отлични, но биха били ефективни преди пет години. Ние сме закъснели почти безвъзвратно, но не можем да си позволим БДЖ да фалира. Честно казано обаче, най-оздравителният процес минава през фалит, но това е крайна мярка, която не бива да се допуска.

- Какви са мерките в краткосрочен план?

- Създаване на звено за предлагане на по-атрактивни услуги в логистиката - от точка А до точка Б, цял пакет услуги, а не да си занесете товара, те да го превозят криво-ляво и да се чудите как да го вземете оттам. Трябва да го доставят от врата до врата.

Хората, които работят в ръководството на БДЖ, трябва да са там, където се работи. Няма причина да стоят на жълтите павета и оттам да решават въпроси, свързани със същинската работа. На гара Подуяне ще направим ремонт на една от сградите. В нея ще отиде цялото ръководство, ще създадем логистично звено, на първия етаж помещения ще бъдат отдадени под наем на спедиторски фирми, които са с огромен интерес да работят с БДЖ. Вече съм говорил с тях. При сега съществуващите условия на работа представител на спедиторска фирма от провинцията трябва да дойде до София, за да им поиска оферта, да преговаря с тях. Защо?

- Как ще модернизирате безкрайно закостенялата ни железница - от начина на комуникация, през скоростта за реакция? Стилът им на работа се отнася към началото на 19-и век.

- Не съм съгласен! В началото на 19-и век БДЖ е било с отлична организация. Железницата е била една от гордостите на нацията и израз на технологична модерност, тя е била пример за развитие. А сега започва да се реформира изначално - както се прави ново предприятие. Взаимовръзките трябва да бъдат изцяло променени. Затова първото и много важно нещо в БДЖ трябва да бъде въвеждане на система за управление на качеството.

- На този етап БДЖ не може да се сертифицира по ISO, защото не може да покрие критериите и няма да издържи нито един одит.

- Не може да ги покрие сега, но затова ще се реформира и ще покрие тези критерии. Вече е разработен план от ръководството кога започваме, всичко това до Нова година ще е стартирало. Намерили сме и начин за свежо финансиране с продажба на неоперативни активи, за да постъпят средства.

- Как ще задвижите колелото на концесиите и как ще направите привлекателни обекти, към които липсва интерес?

- Сред обектите, които предлагаме, са гари, летища. Целта ни е да привлечем финансово стабилни концесионери, с адекватен опит в сферата на транспортните инфраструктурни обекти. Самото отдаване на концесия не означава отървяване от един неизгоден за държавата обект, а поемане на отговорност, че който го взема, ще го направи успешен, печеливш и използваем за дълъг период от време. Наемателят трябва да знае как да предостави нови и модерни услуги, да увеличи пътничко- и товаропотоците. Ще бъдем гъвкави в намирането на нови управители на тези обекти - и чрез публично-частно партньорство, и по всички ефективни начини. Оправданията, че няма интерес, не ни вършат работа. Затова ще бъдем изобретателни и адекватни.

- Вие сте с дълбоки познания в пристанищната дейност. Разкажете как ще се развиват нашите морски и речни портове.

- Няма да работим само по сектор пристанища или само по сектор жп. Транспортната мрежа на страната трябва да бъде напълно интегрирана, за да се ползва пълният ѝ потенциал. Когато пристанищата са обвързани с вътрешния транспорт на страната и обратно, тогава ще говорим за разработването на дългосрочни планове, които търпят постоянно развитие. Сериозните вложения в модернизацията на пристанищната инфраструктура и съоръженията ще продължат да се осъществяват в тясно партньорство с частния сектор. Ще привличаме нови инвеститори. Ще отдаваме още терминали на концесия, ще увеличим броя на интермодалните терминали, ще удвоим жп линията Русе-Варна. Условието у нас са благоприятни за приставане на круизни кораби. Все пак трябва да си даваме сметка и за особеностите на Черно море. Много от яхтсмените избират да акостират в Гърция, защото Средиземно море е осяяно с острови, а преходите между тях са спокойни и кратки. У нас острови няма, в същото време морето е тежко за плаване, не случайно е наречено Черно, защото изненадите от времето са чести и непредвидими.

- Досега всеки нов министър назначава нови служители в ресорните му ведомства. Каква е вашата политика?

- Идвам от частния бранш и съм наясно, че се работи с единомишленици, с хора, които искат успешно да изпълняват задълженията си. Не поех поста с идеята да извършвам механични смени. Дал съм шанс на всеки ръководител на съответното ведомство да подобри качеството на работата си, да се сработим, да започнем да виждаме конкретни резултати. Всеки, който успешно се справя с възложените му краткосрочни и дългосрочни задачи, трябва да остане, защото тежи на мястото си.

Визитка

Роден е на 23 февруари 1959 г.

Завършил НБУ, специалност "Стопанско управление" с професионална диплома по мениджмънт

*Магистър с квалификация "Инженер-корабоводител" от ВВМУ "Никола Вапцаров"- Варна
Специализирал в Лондон и Хамбург в сферата на пристанищната дейност*

От 2001 г. е бил изпълнителен директор и член на борда на директорите на "Пристанище Варна" ЕАД

Работил е още като старши помощник-капитан и управител на предприятия, свързани с морския транспорт

Цивилен експерт по пристанища и логистика към Транспортната група на НАТО