
Министър Данаил Папазов: Китай ще строи у нас само след търг

Интервю на министър Данаил Папазов за в. "Преса", 16 януари 2014 г, с министъра разговаря Деница Бояджиева

- Стачка на автобусните превозвачи заплашва да парализира транспорта от 1 февруари. Ще удовлетворите ли исканията на бранша, министър Папазов?

- Те настояват да получават европейско финансиране за покупка на нови автобуси. По нашата оперативна програма "Транспорт" това е невъзможно, виждам опция единствено по ОП "Конкурентоспособност", а за някои линии - по Програмата за развитие на селските райони. Но те са в компетенциите на икономическото и на земеделското министерство. Знаете, че в следващия програмен период от особена важност е екологичният транспорт и се отделя специално внимание на железопътния сектор. Нашите експерти трудно биха защитили транспортна програма, която да подкрепи автобусния превоз. Такава е реалната ситуация. Превозвачите настояват и за мерки за ограничаване на сивия сектор. Такова е и моето желание. "Автомобилна администрация" непрекъснато прави проверки, но възниква следният казус: спират автомобил и всички пътници вътре заявяват, че са приятели на шофьора, а всъщност става въпрос за нелегален превоз без билети. Но инспекторите нищо не могат да направят - не е незаконно петима души да се возят заедно.

Променихме много неща в положителна посока през последните месеци и за мен е странно, че точно сега се взема решение за този протест. Отговорно мога да кажа, че много корупционни схеми бяха разбити - променихме начина на прегледите на автомобилите, на издаване на лицензите, вече електронен жребий разпределя изпитващите за книжките...

- Зад всеки по-голям инфраструктурен проект, за който България няма пари, изплуват митични инвеститори от Китай. Ето и сега пак, по време на посещението на президента Росен Плевнелиев в Пекин беше съобщено, че "Чайна констръкшън" ще строи тунела под Шипка, магистрала "Черно море", пристанища по Дунав... Вярно ли е това?

- Нека не слагаме каруцата пред коня. В България няма процедура за публично-частно партньорство, в която да сме обявили, че ще даваме на концесия на когото и да било, което и да било пристанище, магистрала или тунел. Има търгове - ако се явят китайски фирми и предложат най-добрата оферта, естествено ще спечелят. При всички посещения на делегации от двете страни търсим възможности за партньорство между наши и техни фирми. През декември м.г. имаше делегация в Китай, водена от Михаил Миков. Тогава също имаше интерес към "Черно море" и пристанищата. Явно той е бил потвърден и при пътуването на президента, "Чайна констръкшън" посети транспортното министерство още в началото на януари. Водихме много сериозни разговори и за купуване на вагони и локомотиви от Китай.

- Финансовото оздравяване на БДЖ, плановите за реструктуриране и преговорите с кредиторите са любимата дъвка на всички Ваши предшественици. В крайна сметка никой не успя да очовечи този фискален вампир.

- Реструктурирането, за което всички говорят, трябва да включва отделяне на неефективните дейности. Те или трябва да бъдат закрити, или да се обособят в нови самостоятелни дружества. Давам Ви пример с ремонтната дейност. В момента тя се

обслужва от огромен персонал, а ремонтните депа са пръснати из цяла България. Спокойно може да се отдаде на външни фирми, а броят на депата да се намали. Същото важи и за почистването. Трябва да се направи анализ, да видим кои са печелившите звена. Само те трябва да останат в рамките на БДЖ.

- Това означава съкращения, което никак няма да се хареса на синдикатите.

- Механичното съкращаване на хора не води до никакъв резултат. Но не може да се поддържа армия от работници за контролна, организационна, счетоводна, ремонтна или хигиенна дейност и фондът за работна заплата да е по-голям от приходите. Някои дейности просто трябва да се прехвърлят на частни компании, защото иначе блокираме същинската експлоатационна дейност, която носи приходите. Натоварваме я с допълнителни разходи, които е невъзможно да бъдат покрити в рамките на това предприятие. Много е важно мисленето в БДЖ да се промени. В първите дни, когато започнах да работя, на всичко, което казвах, първият отговор беше: "Това не може да стане." Дадох достатъчно време на хората, които работят там, да променят менталитета си, но това не се случи и настъпиха промени в ръководството.

- Преди време казахте, че холдингът дори може да излезе на печалба. Как точно ще се случи това, някакъв счетоводен трик ли ще направите?

- Железниците ще завършат 2013 г. с около 5 млн. лв. загуба. Това е изключителен успех. През 2012 г. тя беше в размер на 30 млн. лв., а на 31 май 2013 г. -20,3 млн. лв. Ако продължава така, се надявам БДЖ да излязат на нула в края на 2014 г. Само за 4 работни месеца успяхме да платим 66 млн. лв. по главницата на заемите. Четири години по нея не е даден нито лев, плащани са само лихвите. Намалихме общия дълг със 102 млн. лв. и в края на 2013 г. той е 624 млн. лв. Приходите за 2013 г. са 420 млн. лв. Това обаче не означава, че дружеството е цъфнало и вързало. Напротив, железниците ни са в много тежко състояние и следващите две години ще покажат дали това предприятие ще тръгне по пътя на растежа, или ще продължи да живурка и мъждука както през последните две десетилетия.

- Какви конкретни договорки постигнахте с кредиторите?

- Подписахме споразумения с пет от кредиторите и задълженията се обслужват по новата схема. Активно се водят преговори по втория облигационен заем с "Ка Еф Ве" за 400 млн. лв. Постигнахме принципна договореност да разсрочим задълженията за 10 години, което значително ще ни облекчи. Не казвам, че сме направили чудеса, но и това не е никак малко.

- Какво стана със схемата "дълг срещу собственост", с която искахте да изчистите задълженията си към Национална компания "Железопътна инфраструктура"?

- Готови сме да прехвърлим недвижимо имущество на стойност 100 млн. лв., но не можем да предприемем нищо, без то да се утвърди от кредиторите. До момента сме прехвърлили само мостовете на фериботния комплекс във Варна, което се планира от 15 години. Така изчистихме 21 млн. лв. от дълговете, които вече се стопиха до 88 млн. лв.

- Кога ще стигаме с влак до морето за 3 часа?

- В момента се работи по модернизацията на част от отсечката Бургас-Пловдив, както и по линията Септември-Пловдив, които трябва да приключат до края на 2015 г. Благодарение на това времето за пътуване ще се намали с повече от час. По Оперативна програма "Транспорт и транспортна инфраструктура" през 2014-2020 планираме да завършим останалата част от това трасе и надявам се, да започнем работа по отсечката до София, за да може след тяхното завършване наистина да стигаме за 3,5 часа. Това обаче може да стане само ако подменим и подвижния състав. С наличните влакове не е възможно.

- Другото болно дете във вашия ресор са "Български пощи". Какво предприемате там?

- Ако сравним двете дружества, БДЖ е в доста по-тежко финансово състояние, но пред

него все пак има някакви перспективи. Докато пощите трябва драстично да променят дейността си, за да са жизнеспособни. Електронизацията трудно може да бъде преборена с универсалната пощенска услуга. И в една от най-добрите пощи в света - канадската - имат изключителни затруднения и прекратяват куриерските услуги. Върви жестоко реструктуриране, явно това не е болка само за България. Търсим нестандартни решения. Почтите вече са оператори на ваучерите за социални помощи, откъдето се надяваме на допълнителни приходи в размер на 600 000 - 700 000 лв. Ще открием над 250 пункта на спортния тотализатор. Имаме договори за плащане на местни данъци и такси в клоновете.

- Реши ли се казусът с нецифровизираните населени места? Сложихте ли на хората чинии и ретранслатори?

- Преведохме 600 000 лв. на кметовете и покрихме всички 3000 души, които останаха без сигнал. Сега остава те да си свършат работата.

- Какво става с концесията на летище София?

- Анализите трябваше да бъдат готови до октомври, но има проблеми в собствеността. Смятам, че всяка публичнодържавна собственост трябва да се стопанисва от частни оператори, защото те са много по-гъвкави. Но в България тръгнахме наопаки - започнахме да приватизираме най-печелившите предприятия. Редът е друг - първо трябва да се отдават на концесия най-нерентабилните за държавата летища, пристанища и гари.

- На какъв етап сте с новата оперативна програма?

- Изпратихме я в Брюксел, получихме много добри оценки от Комитета по наблюдение. Проектите, по които работим, са на обща стойност, която надвишава няколко пъти средствата, с които ще разполагаме. Направихме постъпки с колежката регионален министър Десислава Терзиева съфинансирането да бъде увеличено от 20 на 50%, за да реализираме повече проекти.

- Но финансовият министър Петър Чобанов каза, че няма пари. Тогава как ще се строи "Хемус", тунелът под Шипка?

- Не смея да твърдя, че концесията е най-удачният вариант. Дай Боже, да се намери по-добър начин за публично частно партньорство. Може да се направят съвместни предприятия, които после да експлоатират инфраструктурата. Това обаче трябва да бъде решено и законодателно, тъй като нашият закон за публично-частно партньорство е неприложим извън концесиите като модел.

- Ще кандидатствате ли с проекти по фонда за развитие, от който министерства и общини ще си поделят 500 млн. лв.?

- Имаме готови два проекта и смятам, че на този етап нашето министерство е сред най-подготвените да кандидатства по фонда. Целта ни е да сме първи!