ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
Република България
тел: (+359 2) 940 9771;
факс (+359 2) 988 5094

Ивайло Московски, министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Стартира приватизацията на „БДЖ – товарни превози“

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Строител", 17.09.2011 г.,

66% са договорените средства по ОП "Транспорт", а над 16% са разплатените

По време на пътуването по жп линията София–Варна, организирано от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията (виж стр. 23), журналисти от различни медии имаха възможност да задават въпроси на министър Ивайло Московски

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски е магистър по финансов мениджмънт от Стопанската академия "Д. А. Ценов", Свищов, и бакалавър по публични финанси от Университета за национално и световно стопанство, София.

От 1999 до 2002 г. е председател на Борда на директорите и член на Управителния съвет на "Монтана" АД. В периода 2002–2003 г. е търговски директор на "Балтекс комерс" ЕООД. От 2003 до юли 2009 г. е управител на официалното представителство на фирма STOLL – Германия, за България.

Владее английски и немски език.

От юли 2009 до юни т.г. Московски беше заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията с ресор европейски програми и проекти и евро-атлантическо сътрудничество.

-Министър Московски, преди дни изпратихте писмо до Агенцията по приватизация за приватизация на "БДЖ – товарни превози" ЕООД. Какво налага дружеството да бъде приватизирано сега?

-От няколко дни стартирахме приватизация на "БДЖ – товарни превози" ЕООД. Надяваме се при добра организация и оптимално влагане на ресурси от страна на Агенцията за приватизация в рамките от шест до дванайсет месеца да реализираме продажбата. Има ясна и категорична позиция на Генерална дирекция "Конкурентоспособност" в Брюксел, че това е единственият начин да минем нотификация на заема от Европейската инвестиционна банка. Ако не продадем "БДЖ – товарни превози", ЕИБ ще смята заема за държавна помощ и ще стартира наказателна процедура срещу държавата.

-Но ако това не се случи веднага, ще стопира ли реформите в "Холдинг БДЖ" ЕАД?

-Трябва ясно да се разграничат нещата. "Холдинг БДЖ" ЕАД разчита на мостовото финансиране от Българската банка за развитие. Тези средства респективно ще бъдат покрити от заема от ЕИБ. Но той не е задължително да се случи днес, утре или след месец. В крайна сметка заемът се договаря директно от Министерството на финансите. Стойността е 460 млн. лв.

Целта му е да подпомогне реформите в БДЖ и Държавно предприятие "Национална компания железопътна инфраструктура" (ДП НКЖИ). Той е разделен на няколко транша. В зависимост от процеса на реформи и преструктуриране ще се получава всеки следващ. Говоря за преструктуриране на текущите заеми и задължения, за частична рехабилитация на подвижния състав.

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

-Какъв инвеститор ще търсите?

-За мен най-добрият вариант е комбинация от голям оператор плюс сериозна финансова институция. Съществуват сериозни индикации, че има интерес от европейски инвеститори след срещите ми с посланиците от Европейския съюз.

В момента върви доуточняване на активите. Както знаете, ние преструктурирахме железниците в един холдинг, под чиято шапка са две дружества – пътнически и товарни превози. Около 80-90% от активите на "БДЖ – товарни превози" са ясни и разписани. Остава още малко работа на колегите, но по балансова стойност активите на "БДЖ – товарни превози" ЕООД са за около 320 млн. лв.

При една бъдеща сделка ще се отчитат всички фактори и освен чистата материална стойност на активите ще се включи и пазарната. Агенцията по приватизация работи по този въпрос. Може да си наеме и външен консултант за целта.

-А дотогава?

-Надявам се мостовото финансиране да постъпи скоро, но както Министерството на финансите, така и ние желаем да получим твърди уверения от ръководството на БДЖ за реално извършени действия. Дружеството има изключително голям обем неоперативни активи, които трупат задължения. Те по най-бързия начин трябва да се изчистят.

За момента смятаме, че Агенцията по приватизация ще намери правилния начин, според който ще извърши приватизацията.

-Ще бъдат ли закривани жп линии?

-Към днешна дата извършваме анализ къде е необходимо това. По-етап-но ще стартираме тези действия. Става въпрос за 20-30 губещи линии, които трябва да бъдат закрити. Смятам, че до два месеца ще е готов анализът. Линиите, които са на европейски коридори, няма да тежат на България. Те ще бъдат обновени със средства от еврофондовете и там няма да има закриване.

-Ще има ли възможност за отдаване на концесия на подобни съоръжения?

-Например жп линията Септември–Добринище е една от губещите. Тя струва на данъкоплатците около 6 млн. лв. Но за да я отдадем на концесия и за да може концесионерът да я използва, трябва да се направи промяна в закона. В момента, ако му предоставим само подвижния състав, няма как някой да получи възвръщаемост на своите вложения. Чрез промяната в закона ще търсим начин и инфраструктурата да бъде отдадена на концесия. Колегите от НКЖИ имат ангажимент да проверят кои нормативни актове трябва да се изменят, за да стане това възможно.

-А публично-частното партньорство?

-През изминалата седмица на дискусиите в Съвета на министрите, който се състоя в Полша, публично-частното партньорство беше основната тема. Там стана ясно, че Европа призовава държавите максимално да се отворят към частния капитал. При липса на публични средства и при икономическа криза в цяла Европа това е механизмът и начинът. Неслучайно през изминалата седмица вицепремиерът Симеон Дянков докладва в Министерския съвет проектозакон за публично-частното партньорство. Надявам се до два-три месеца нормативният акт да бъде приет от Народното събрание.

-Публично-частното партньорство е една добра възможност и за летищата.

-Какво стана с концесията на основните аерогари в страната?

За летище Русе удължихме срока. Все още няма желаещи за концесия. Най-вероятно ще отидем на вариант, при който ще го прехвърлим на общината. Тя от своя страна може да го развива като регионална летищна площадка за малка и лека авиация.

За летището в Горна Оряховица също няма интерес. Ще обмисляме вариантите и ще видим дали да променим общите условия и критерии, или не.

В момента за концесия е отворен и карго терминалът във Варна, но и за него няма

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

желаещи. Там вероятно ще продължим процедурата, пускайки изцяло летището на концесия. Надяваме се да има по-голям интерес.

Преди седмици в Министерския съвет решихме да възложим на летище София експлоатацията, управлението и поддържането на летищния комплекс Балчик. Нашите предварителни проучвания и анализи показват, че крайморската аерогара има сериозен потенциал за развитие и затова насочваме средствата натам. Това ще даде възможност в най-кратки срокове Балчик да започне да приема граждански въздухоплавателни средства. В момента площадката край морския град е неактивно военно летище.

То ще поеме около една трета от полетите до Варна. С това ще се облекчи значително тежката транспортна ситуация в града, особено през лятото, тъй като централният поток от автобуси и коли към курортите на север в момента минава изцяло през града. Предвижда се летище Балчик да обслужва туристи, пътуващи за Северното Черноморие – Албена, Балчик, Кранево, Каварна.

-А ще се отдаде ли на концесия летище София?

-Летище София всяка година внася дивидент около 8-10 млн. лв. До края на септември ще стартира процедура за предконцесионен анализ. Това ще ни покаже дали ще продължим към посока концесия, или не. Нашата задача и цел е летище София, ако е възможно, да стане едно стратегическо регионално летище. Предконцесионният анализ ще покаже пътя. Ако цената, за да постигнем целта си, е по силите на държавния бюджет, ние ще разсъждаваме в тази посока. Но ако стойността е непосилна за нас, ще търсим привличане на външен партньор, т.е. някакъв вид публично-частно партньорство.

-Как върви развитието на водния транспорт у нас?

-Там приоритетно ще прилагаме метода за публично-частно партньорство, основно концесиониране. В момента за пристанище Варна се извършва предконцесионен анализ, който ще покаже първо обхвата, който е разумен, за да бъде предоставен на концесия, а след това респективно да стартираме процедурата.

Министерството на транспорта продължава работата си по концесионната програма. Няма оттегляне. Пристанищата и гарите ще бъдат давани на концесия.

-На какъв етап е изпълнението на ОП "Транспорт"?

-Към днешна дата по ОП "Транспорт" са договорени средства за 66%, като нейният общ бюджет е над 2,003 млрд. евро. Над 16% вече са изплатени. Оттук нататък предизвикателството пред нас е процентът на разплащането оптимално да се доближава до договорения. Разбира се, ние сме взели всички необходими мерки за това. Оптимизираме процесите. Това е най-голямото ни предизвикателство. Концентрираме се върху изпълнението на самите проекти. В НКЖИ по ОП "Транспорт" по ос 1 има изградена методология, като се създават екипи по управление на проектите, съгласувани с ЕИБ. В агенция "Пътна инфраструктура" това се случва през Световната банка.

Екипите включват външни експерти, както и такива от самите бенефициенти. При тези паралелни усилия, които влагаме, се надяваме проектите да бъдат изпълнявани в срок и качествено.

-Докъде стигна изграждането на новите жп линии по програмата?

-В жп инфраструктурата в момента сме се концентрирали в направление на сръбско-турската граница. Там е най-голямата изградена част. Търсим средства за жп участъците София–Елин Пелин, Елин Пелин–Септември и пътната връзка София–Калотина. По този начин ще изградим цялостната инфраструктура в тази част на страната.

Ако имаме средства през следващия програмен период, и в Северна България ще реализираме големи проекти.

-Ще има ли реконструкция на основните жп гари?

-Предвиждаме още в този програмен период да имаме бюджет за цялостна реконструкция на Централна гара – София. Вероятно ще успеем да осигурим средства и за гарата в

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

Пловдив. По цялото трасе на жп линиите, по които се работи, ще опитаме да ремонтираме и жп гарите. В момента се подготвя проект с индикативен бюджет от около 50 млн. евро, който ще отиде за обновяването на някои от по-големите жп гари по направлението София–Бургас. Все още е рано да се споменават точни числа, но най-вероятно около 30 млн. евро от тях ще бъдат за столичната Централна жп гара. По този начин, най-късно до 2015 г., тази толкова дълго отлагана и наложителна рехабилитация ще стане факт.

-Какви са приоритетите ви за следващия програмен период?

-Приоритетите за следващия програмен период са ясни. Автомагистрала "Хемус" е основният в пътните проекти. Още не е ясно дали "Черно море" ще е магистрала, или ще се изгради с параметрите на четирилентов път. Ще се работи и върху жп участъците София–Драгоман, София–Елин Пелин, Елин Пелин–Септември. И по някой от етапите на жп трасето Видин–София, тъй като е изключително скъп и сложен. Можем да разчитаме, според министъра по управление на средствата от европейските фондове Томислав Дончев, вероятно на 15-20% по-голям бюджет за следващия програмен период от този.

-Преди около седмица представихте новите тестове за кандидат-шофьорите. Откога те ще влязат в сила?

-Те ще са факт след един месец и както се казва, който взел, взел…изпита. Чрез тези тестове ще се отсеят некачествените шофьори. Този начин на провеждане на изпита ще гарантира, че само хора със знания ще придобиват право да са шофьори. Въпросите няма да са различни от тези, които са досега. Но ще се изключи възможността механично да се запаметяват 30-40 листовки, тъй като системата ще разбърква в различни варианти въпросите. Те от своя страна намаляват от 60 на 45. Вторият по-тежък момент ще е, че отговорът няма да е един, а няколко или всичките. Системата на точкуване ще е в зависимост от сложността на въпросите. Изключва се стопроцентното субективно участие на изпитващия.

(В материала са използвани въпроси и на други медии)

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията