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

Приватизацията е единственият начин да влязат живи пари в БДЖ

Интервю на министър Ивайло Московски за вестник "Сега", 23.12.2011 г.

Кредиторите нямат интерес от обявяването на железниците в несъстоятелност, защото задълженията към тях са обезпечени с амортизирани активи, смята министър Ивайло Московски

- Г-н Московски, ясно е, че железниците са в технически фалит. Защо ръководството на БДЖ не поиска официално обявяване в несъстоятелност?

- Дружеството не може да обслужва заемите си, а не е в състояние на несъстоятелност. Тя може да бъде поискана само ако няма друг изход. Компанията има някакви активи, които могат да бъдат продадени и да донесат приходи. Разработили сме няколко варианта. В най-добрия вариант след продажба на товарните превози и излишните активи, след преструктуриране на движението на влаковете се очертават загуби от 40-50 млн. лв. В по-лошия случай те биха били 120-130 млн. лв., което вече не звучи така, както сегашните почти 800 млн. лв. задължения.

- **При такъв голям обем на задълженията обаче някои кредитори може да изгубят търпение и да поискат несъстоятелност на дружеството.**

- Това е вярно, само че те нямат интерес, защото задълженията към тях са обезпечени с активи, които са доста амортизирани. В момента, дори и да ги продадат, трудно ще могат да си обезпечат вземанията. Имаме ясна стратегия, която няма да бъде реализирана за една година, но поне ще започне погасяване на задълженията. Кредиторите това ги интересува. В момента мерките, които предприемаме, им вдъхват доверие и те са склонни да почакат, докато дружеството започне да работи. Най-важното, което сме си поставили като задача, е да намалим оперативните загуби, което означава, че могат да получат допълнително финансиране, включително и от държавата.

- Откъде железниците ще намерят пари да платят за мотрисите "Сименс" и няма ли опасност те да останат без най-модерните влакове?

- БДЖ няма такива средства. Затова вчера разговаряхме с вицепремиера и финансов министър Симеон Дянков. Преди Нова година той ще направи кратко посещение в Германия, където ще разговаря по този въпрос. Вярвам, че нищо драматично няма да се случи с мотрисите и във физически смисъл, те няма да бъдат взети. На 18 януари, по време на срещата между премиера Борисов и канцлера Меркел, темата ще бъде поставена. Ние искахме да се отсрочи плащането към KFW. Разчитаме на две опции. Едната е да платим с приходите от приватизацията на товарните превози, което ще отнеме повече от пет-шест месеца. Втората е да се плати с пари от Световната банка, с която се надявам да подпишем заемното споразумение през февруари-март. В заема има предвидени средства за преструктуриране на стари задължения.

- Едва ли само наследството на предишните правителства е причина железниците да не плащат две години заема за мотрисите?

- Заемът за мотрисите не е държавно гарантиран и държавата няма ангажимент да го плаща. Това е задължение на компанията. През 2010 г. загубата на БДЖ бе 50 млн. лв., а сега тя ще бъде свалена почти наполовина - 25-28 млн. лв. Те няма откъде да вземат пари. Дефектът е, когато е подписано споразумението, защото тогава всички са били наясно, че компанията не може сама да си плаща кредита. Като са искали да купуват нови влакове, трябваше да извадят пари от бюджетните излишъци. Тогава трябваше да

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

заявяват, че железниците са приоритет, и да кажат: вземаме нови влакове и държавата ще плати, а те са заявили: БДЖ да си тегли кредит.

- Защо продавате "БДЖ Товарни превози", след като твърдите, че може да печели?

- Дружеството е на загуба и би могло да бъде печеливше в дългосрочен план, ако се управлява по определен начин и се инвестира в него. Приватизацията е единственият начин да влязат живи пари в системата на железниците. Ако подпишем заема със Световната банка, трябва да бъде осигурено съфинансиране в размер на 50% от стойността му от самата компания. Затова държавата има интерес от силен стратегически инвеститор.Този оператор ще трябва да плаща инфраструктурни такси. Нас ни интересуват таксите, защото инфраструктурата е държавна. След продажбата на товарните превози ще насочим вниманието си върху пътническите превози. Няма никаква причина до края на 2012 г. те да не станат бенефициент по ОП "Транспорт", но затова трябва да бъдат намалени загубите им. Пътническите превози ще получат техническа помощ от програмата и за да проведат търга за нови влакове. През 2014 г. те ще имат на разположение 600 млн. лв. за доставката им.

- Откъде идва убедеността ви, че Световната банка ще отпусне заема?

- Те са заявили желание и веднага биха подписали споразумението, ако финансовото министерство е съгласно. Имаме нотификация от ЕК за първия транш от 140 млн. лв. Няма проблеми, с Еврокомисията сме в диалог.

- Как ще коментирате тогава, че ЕК се съмнява в ефективността на представения оздравителен план за БДЖ и започна разследване за държавна помощ?

- Не поставя под съмнение плана като цяло. Очакваме да намерим стратегически инвеститор за товарните превози и да получим приходи от продажбата за над 100 млн. лв. Европейската комисия твърди, че планът е консервативен, и не дава гаранции за оздравяване на железниците, но той може да се преработи. Проблемът е в това, че БДЖ не си плаща таксите за използване на инфраструктурата на Националната компания "Железопътна инфраструктура", и комисията с основание се съмнява, че това е скрита държавна помощ. Ако ние отговорим достатъчно аргументирано и приложим факти, ще затворим казуса.

- Вече се появиха информации, че условията за избора на инвеститор за "БДЖ Товарни превози" предопределят купувача?

- Искаме той да е финансово стабилен и да има ясна дългосрочна стратегия за развитие на дружествата. Затова сме поставили ясни критерии. По никакъв начин не смятам, че по-малките инвеститори са ощетени, защото те могат да участват под формата на някакъв консорциум. Съмненията са, че с условията сме оставили отворена вратата само за китайци, руснаци и турци, което не е така. Лично съм настоял критериите да допускат стабилни финансови и стратегически инвеститори.

- Какъв е инвеститорският интерес към товарните превози?

- Нямам никакви сигнали за интерес от компании. В разговори посланици са заявявали, че местни компании се интересуват. Независимо от кризата през България минават пет транспортни коридора. Географското положение на страната я прави привлекателна.

- Не вървят ли пощите по пътя на железниците и предвижда ли се приватизацията им?

- За разлика от железниците "Български пощи" няма огромни стари задължения и е доста по-ликвидна от БДЖ. Тази година ще завърши със загуба от 8-10 млн. лв. Предишното правителство и парламентът са променили закона и са либерализирали универсалната услуга от 2011 г. Европейската директива е дала срок за това до края на 2014 г. Само Холандия, Дания, Германия, Швеция и Франция са либерализирали тази услуга. Дотогава държавите си преструктурират пощите, опитват се да ги направят по-конкурентни и да ги направят по-бизнес, а не социално ориентирани. Не зная по каква причина е направено отварянето на пазара - частните оператори са много по-гъвкави. Нямат методология за държавна помощ. Когато държавното дружество участва в търгове, предлага разходно

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

ориентирани цени, които са по-високи в сравнение с тези на частните компании. Затова сега променяме наредбата, която определя ценообразуването. Така че "Български пощи" да могат да договорят под официалната цена, определена от КРС, което ще им даде гъвкавост. Ще започнем да намаляваме разходите. Ще има съкращения на пощенски служители, но засега не може да се каже какви, защото все още се извършват анализи. Имаме около 3000 пощенски станции, от които 1800 са губещи. Няма да се откажа да обсъждам идеята за мобилни пощенски станции за определени региони, където това е възможно. Необходим е и аутсорсинг на дейности. Консултантът предлага с миноритарен дял да влезе стратегически инвеститор, който да вкара бизнес модел на управление.
***
ВИЗИТКА
Ивайло Московски е магистър по финансов мениджмънт и публични финанси. Завършил е Университета за национално и световно стопанство в София и Стопанската академия в Свищов. Работил е в частния сектор като търговски директор на "Сата" ООД и "Балтекс комерс" ЕООД, също като управител на официалното представителство на фирма STOLL - Германия, за България. Бил е председател на Борда на директорите и член на Управителния съвет на "Монтана" АД. През лятото на 2009 г. е назначен като зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията. През май тази година оглави Министерството на транспорта, съобщенията и информационните технологии.

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