

---

## **Транспортният министър Данаил Папазов: НЕ Е СЕГА МОМЕНТЪТ ЗА ПРОДАЖБА НА "ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ"**

---

Публикуван на: 10.06.2013

Интервю на министър Данаил Папазов за вестник "Телеграф", 10.06.2013 г., с министъра разговаря Деян Дянков

### **- Г-н Папазов, кой ви предложи този висок пост?**

- Лично премиерът Пламен Орешарски. След няколко разговора аз се съгласих.

### **- Какво ви накара да се съгласите?**

- Програмата, която премиерът беше съставил, и моите виждания за транспорта съвпаднаха и затова се хванахме да работим заедно. Това, че ще се даде глътка въздух на бизнеса и ще се съкрати това прекалено администриране, изключително много ми хареса. Идеята за правителство с лице към хората, за спасяването на БДЖ са все неща, които ми харесват.

### **- Кой ви е предложил на Орешарски?**

- Това вече не знам.

### **- Познавахте ли се с премиера?**

- Познавали сме се, но не добре. Той беше кандидат-депутат от Варна, така" че и там водихме няколко пъти разговори, най-вече за бъдещото развитие на пристанище Варна. Явно е харесал идеите ми.

### **- 12 години сте бил шеф на "Пристанище Варна" ЕАД при три правителства. Как сте толкова устойчив на политическите промени?**

- Винаги съм имал добър диалог с работниците и служителите на пристанището. Свършихме много добра работа там през годините. Пристанището винаги е било на добра печалба. Заплатите са добри. Всичко това явно е показало на ръководствата на министерството, че имам качествата да ръководя пристанището.

### **Дни преди да станете министър бяхте издигнат за кандидат-кмет на Варна? Опишете тази си амбиция.**

- Да, щях да се кандидатирам. Не може 15 години да не се намира ново място за пристанище Варна-изток. То е обградено от центъра на града и няма как да се разширява. Преместването на пристанището е един от най-важните проблеми на град Варна и за мен би било предизвикателство да се занимавам с него като евентуален бъдещ кмет.

### **- Каква политическа подкрепа щяхте да очаквате?**

- Щях да отстоявам това, че съм професионалист, който има идеи за развитието на града. И всеки, който споделя тези идеи, може да ме подкрепи.

### **- През 2011 г. ГЕРБ щяха ли да ви издигат за кмет?**

- Да, имаше такова предложение тогава. В един момент бях обсъждан много сериозно. Предложиха ми да се кандидатирам, но след това Бойко Борисов избра да подкрепи Кирил Йорданов.

### **- Ляв или десен човек сте?**

- Аз съм човек прагматик. В България вече загубих ориентация кое е ляво и кое - дясно.

Искам да реализирам своите политики в транспорта и те да имат резултати.

**- Вие ли ще си изберете заместниците, или ще ви ги изпратят отгоре?**

- Знам, че ще бъдат трима - един за европейските фондове, един за държавните дружества и един за информационните технологии и съобщенията. Зам.-министрите обаче се назначават от премиера. Дал съм своите персонални предложения, но какво ще избере, е негово право.

**- Макар и не политик, като министър вие сте зависим от политическата обстановка. Ще изкара ли този парламент мандата си?**

- Аз съм лош политик, така че не мога да прогнозирам. На мен ми хареса какво ми каза г-н Орешарски: "Ние ще правим това, което трябва, а ще видим какво ще стане".

**- Както и при всички ваши предшественици, БДЖ ще е най-сериозната ви грижа. Запознахте ли се вече с финансовата ситуация там?**

- Да, запознах се. Тежка е ситуацията. 709 млн. лв. са задълженията на холдинга, от които просрочени са около 160 млн. лв.

**- И на фона на това вие искате да спрете приватизацията на "Товарни превози"?**

- Да. Защото при продажбата им няма да постъпят кой знае колко пари. Очаквам да са около 200-230 млн. лв. и даже мисля, че и това е твърде оптимистично. Дори и да добавим тук другите възможности за продажба на активи на БДЖ за около 100 млн. лв., пак остават задължения за 400 млн. лв., които пак ще трябва да се плащат. При сегашния темп на работа на пътнически превози, дори завишен със 100%, 36 години ще са нужни за изчистването на тези дългове. Не виждам защо да се продават "Товарни превози". Много по-добре е да го натоварим така, че то да стане печелившо, след което да се продава вече, но на една съвсем различна цена. Все пак сега продаваме дружество, което държи 78% от товарните превози у нас.

**- Вие сте бил шеф на печелившо държавно дружество. Обаче вярвате ли, че всяко такова може да е печелившо?**

- В пристанище Варна сме доказали, че държавата може да бъде добър стопанин. Вярвам в това.

**- Основният ви аргумент срещу продажбата обаче бяха съкращенията на хора.**

- Така е. Покажете ми една приватизационна сделка, при която след изтичането на една година купувачът е запазил бройката на хората.

**- Това ли е идеята ви за "Товарни превози"? Да осигурява заетост?**

- Не казвам това. Напротив, там в момента има страхотно раздута администрация. Над 180 са само счетоводителите -смайваща цифра. 25 са юристите. Това число трябва да се оптимизира.

**- Значи съкращения са нужни със или без приватизация.**

- Няма спор. И в пристанище Варна сме извършвали съкращения. Разликата е, че държавата не ги прави с такъв замах, както го прави една частна компания.

**- Как ще защитите тезата си срещу приватизацията?**

- Ще се опитам да убедя всички да бъде прекратена. Аз съм запознал премиера и колегите министри. Предложил съм шест варианта за оздравяването на БДЖ - четири без приватизация на "Товарни превози" и два с приватизация. Дългосрочните ми виждания са, че държавните дружества в транспорта трябва да бъдат приватизирани и концесионирани. Но не на всяка цена. "Товарни превози" могат да бъдат оздравени и тогава да се продават.

**- Ще искате ли държавата да налива пари в БДЖ?**

- Държавна помощ не е допустима според изискванията на Европейския съюз. Възможно е обаче едно преоформяне на дълговете на холдинга с мостово финансиране. Подготвяме писмо до Министерство на финансите, в което ще искаме тяхното мнение по въпроса. Надявам се да рефинансираме настоящите дългове с един по-дългосрочен заем, защото в

момента сроковете са много притеснителни. И по облигационния заем, и по заема от немския фонд за мотрисите "Сименс", и към банка "Алианц". Тежко е положението, но се надявам, че с едни правилни действия ще можем да върнем доверието на кредиторите.

**- Ще има ли персонални промени в железниците?**

- Ще има, но няма да бъдат драстични. Те ще засегнат някои хора, за които съм се убедил, че не споделят това, което мислим да правим. Ще дам шанс на настоящия директор Чавдар Трендафилов, както и на ръководителите на пътническите и товарните превози.

**- Значи остава да смените шефа на Съвета на директорите Велик Занчев, който е виден привърженик на приватизацията на "Товарни превози"?**

- Ще видите.

**- Ще работите ли за акцентиране върху жп транспорта през мандата си?**

- Това е акцентът безспорно. И по европейската Оперативна програма "Транспорт" за периода 2014-2020 г. се дава много по-голяма тежест на жп транспорта. Приоритет се дава за сметка на пътищата и магистралите. Дава се приоритет и на интермодалните терминали, които свързват различните видове транспорт.

**- От доста време насам тенденцията обаче е за закриване на линии, намаляване на влакове, разхлабване на разписанията. Как ще спрете това?**

- Ще се опитаме да разширим дейността на БДЖ и в пътническите, и в товарните превози, за да увеличим приходите. Към момента обаче цифрите сочат, че само 8 експресни влака са на печалба и не са субсидирани. Явно има много непечеливши дестинации и те просто изпълняват социална функция за съответния район. Трябва да се видят връзките между влаковете, издаването на билетите, връзките с друг тип транспорт. И скоростта. В следващия програмен период 2014-2020 вниманието ще е насочено именно към увеличаването на скоростта.

**- Превозвачите ни имат голям проблем с турските власти. Прави ли са, че Турция нарушава международните спогодби?**

- За някои неща са прави и затова ще търся контакти с моя турски колега, за да се решат проблемите. За някои неща обаче нашите превозвачи не са прави -най вече относно ползването на СЕМТ разрешителните.

**- Може ли България да бъде толкова твърдо на страната на превозвачите си, колкото Турция с нейните?**

- Вижте, България е страна по международни договори, които трябва да се изпълняват. Аз искам да защитавам родния бранш, но трябва да се спазват правилата. Не може исканията им да бъдат над международните ни ангажименти. За нещата, за които имат право, аз ще защитавам позицията им пред турската страна.