
Пламен Петров, министър на транспорта и съобщенията: "Заварихме инертност и безхаберие в транспорта"

Публикуван на: 28.11.2001

- Г-н Петров, какво остава да бъде свършено до края на 2001 година и какви ще са основните приоритети в дейността на министерство на транспорта и съобщенията за следващата година?

- Заварихме доста проблеми и трудности в министерството. Това, което в момента е основно за нас, е да направим ремонт на завареното. Надявам се през 2002 г. да можем да обявим някои резултати от по-доброто управление на дружествата и администрацията. Вече е подписан договорът с 'Дойче банк' по приватизацията на БТК. Предстоят множество срещи по изглаждането на тази стратегията. Също така получихме грантове по програма ИСПА. Предстои да бъдат избрани консултанти и строители за проектите на летище 'София' и втория мост на р. Дунав. Спечелихме делото, което спираше строежа и модернизацията на летище София. Сега, когато нещата са изчистени правно, започва реалната работа - преквалификацията на фирмите, които ще изпълняват проектите по аерогарата. Започнахме процедурата по концесионирането на българските пощи. Към тях проявяват интерес Канадските пощи и Холандската пощенска банка. Успяхме да оформим и най-спешните закони по синхронизирането на законодателството ни с това на Европейския съюз. Някой от тях вече са одобрени от Министерски съвет и предстои гласуването им в парламента. Сред най-важните законодателни промени искам да посоча тези, които касаят водния и въздушния транспорт. Това е приоритет за нас, защото сега действащата нормативна база е пречка за осъществяването на инвестиции в тези сектори. Концесиите за портове и летища не могат да се осъществяват без тези промени и затова много бързае с изготвянето им.

- А какви са проектите за 2002 г. ?

- През 2002 всички проекти, започнати сега, ще продължат да се развиват. Вече има проявен интерес от един инвеститор за интермодален терминал до София - 'Порт Падуа'. Вече сме изготвили документацията по тази сделка. До края на годината, както и през следващата, ще се работи по този проект. Ще се работи също и по проектите свързани с летище Варна, летище Бургас, порт Бургас, към които има сериозен интерес от големи чуждестранни инвеститори. Аз не мога да разделя 2001 от 2002 г. Това е един цялостен процес, който ние сме започнали с голяма скорост и смятам, че така ще продължим и в бъдеще.

- Авиокомпания "Балкан" се очертава като един от най-сериозните проблеми. Всички помним неуспешната сделка и делата около собствеността на авиокомпанията. Как виждате бъдещето на 'Балкан' и какви са възможностите тя да възстанови работата си като национален превозвач?

- Всички знаем за сделката със Зееви груп. Решението там може да бъде едно - да се търси приключване на юридическия проблем. Това ще стане по съдебен или по извънсъдебен път. След изчистването на всички проблеми около "Балкан" активите на компанията да се предложат на реален инвеститор. Всичко това трябва да се извърши много бързо, защото колкото повече време минава, толкова повече губим. Вредите са както материални, така и нематериални. От друга страна, бързае, защото сега е добро време да се започне авиобизнес, тъй като таксите за лизинг са много ниски.

- Значи ли това, че Вие твърдо вярвате, че авиокомпанията ще продължи да изпълнява функциите на национален превозвач?
- Не мога да дам категоричен положителен отговор, но силно се надявам, че това ще стане. Разбира се, не мога да бъда напълно сигурен - когато има един юридически казус за решаване, изходът може да бъде всякакъв.
- Преди няколко дни изразихте опасенията си, че решението за разделянето на БДЖ да две дружества е прибързано. Какви са притесненията Ви по този въпрос?
- Самото приемане на закона е било прибързано. Доста от страните- членки на ЕС и досега не са извършили подобно реструктуриране. Съществува обаче изискване страните-кандидатки, до момента на влизането им в ЕС, да са извършили подобно разделяне и да са либерализирали пазара си. Давам си сметка и за това, че реструктурирането на БДЖ е един голям процес, който ще генерира проблеми. Не трябва да се забравя, че цялата подготовка по разделянето бе извършена от нас само за три месеца.
- Защо според Вас секторът на водния транспорт, е бил оставен на 'автопилот', както се изрази преди време един от заместник министрите Ви?
- Това е трудно да се обясни. Ние сме морска и дунавска държава с традиции. Една значителна част от нашата икономика е свързана със сектора на водния транспорт. Единственото обяснение, което аз мога да си дам е, че това състояние е било удобно на някого. За краткото време, в което сме тук установихме, че има възможност за значително подобрене на дейността на дружествата в сектора. За нас водният транспорт ще е приоритет.
- Кои са все пак най-големите проблеми в този сектор?
- Най-големите проблеми се заключават в липсата на инфраструктура, която не е изградена защото липсваше законова база от една страна, а от друга нямаше стратегия за развитието на водния сектор. Това обяснява и защо няма инвестиции в сектора. При тази неясна законодателна база никой инвеститор не би вложил средства. Неразбирането на властта досега, неадекватността на представителите на бившето правителство, както и липсата на ясна законова рамка, са допуснали да се стигне до това състояние на водния сектор. Вече обаче направихме първите стъпки към по-ефективното управление на дружествата от морския и речен транспорт. Смятам, че с ясни правила и с мерки за контрол над дружествата ще подобрим значително тяхната работа.
- Освен професионалист, Вие сте и политическа фигура, която би трябвало да разчита и на реализацията си в очите на избирателите, но рядко се появявате на публични места и рядко давате изявления. На какво разчитате?
- Според мен политическият рейтинг е функция на работата. Важно е, да се справя с нерешените проблеми в ресора си, а не да се показвам по светски сбирки. Давам си сметка колко е приятно да се появяваш в обществото на усмихнати и красиви хора. Нямам това време. Със сигурност не се надявам да стана любимец на светските хроникьори.
- Привърженик сте на непопулярните мерки, които не спомагат за повишаване на рейтинга Ви. Не се ли опасявате, че по този начин заставате на пътя на сериозни интереси, които ще се опитат да дадат отпор?
- Не знам дали се създава впечатление, че нещата в сектора на транспорта и телекомуникациите вървят гладко. Дано да е така, въпреки че нещата не са съвсем такива. Теренът е доста груб. Наистина настъпваме множество интереси, настъпваме една инертност, безхаберие, нежелание за грижа за държавната собственост. Напасването на системата ще отнеме доста време, ще има една значителна турбулентност, която ще изхвърли доста хора, които стоят на пътя ѝ. Трябва с твърдост и упорство да се изкоренят тези неща.
- Някои от вашите предшественици доста успешно успяха да влязат в различни сектори на

транспортния бизнес чрез фирми на близки до тях хора. Ще направите ли нещо за развалянето на тези сделки?

- Ние като хора, спазващи стриктно закона, не бихме могли да направим много. В повечето случаи сделките, за които говорите, са перфектни от юридическа гледна точка. Въпросът обаче е за етиката. Най-често се сблъскваме с едни добре направени договори, с легални схеми, които са неатакуеми. Остава обаче огромната тема за морала. Каква отговорност ще понесат тези хора от етична гледна точка. Обществото по неюридически пътища наказва или подкрепя своите политици. Това се видя на парламентарните избори.