

ИНФОРМАЦИЯ

от заседание на Консултативния съвет за индустриална стабилност и растеж към министъра на икономиката

състояло се на 09.12.2015 г., от 16.00 часа, в сградата на Министерството на икономиката, ул. „Славянска“ № 8, голяма зала.

Днес, 09.12.2015 г., се проведе заседание на Консултативния съвет за индустриална стабилност и растеж към министъра на икономиката, наричан по-нататък „Съвета“, на което присъстваха:

Заместник-председател: Константин Стаменов - председател на УС на Българската федерация на индустриалните енергийни консуматори (БФИЕК);

Заместник-министъра на транспорта, съобщенията и информационните технологии - Антон Гинев,

Представители на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД: **Миглена Ралчева; Любен Нанов и Стефан Сергиев**

Представител на министерството на енергетиката: **Александър Давидов**-началник отдел в дирекция „Енергийни стратегии и политики за устойчиво енергийно развитие“

Представител на министерството на финансите – **Надалина Младенова** експерт в дирекция „Данъчна политика“

Членовете на Съвета

Камен Колев	Заместник-председател на Българска стопанска камара (БСК)
Ивелин Желязков	Директор „Тристранно сътрудничество“ Асоциация на индустриалния капитал в България (АИКБ)
Румен Цонев	Главен изпълнителен директор на „КЦМ 2000“ АД
Антон Петров	Председател на УС на Българска асоциация на металургичната индустрия (БАМИ)
Христо Христов	Член на УС на КРИБ
Николай Вълканов	Член на УС на КРИБ
Политими Паунова	Изпълнителен директор на Българската асоциация на металургичната индустрия (БАМИ)
Константин Делисивков	Изпълнителен директор на БФИЕК
Васил Тодоров	Главен секретар на Българска търговско-промишлена палата (БТПП)
Иван Куков	представител на Българска асоциация на електротехниката и електрониката (БАСЕЛ)
Явор Божанков	Представител на Асоциацията на рециклиращата индустрия (АРИ)
Владимир Димитров	Представител на АРИ
Явор Стефанов	Представител на Българска асоциация на рециклиране БАР
Марин Антонов	Главен секретар на Федерация на научно-техническите съюзи (ФНТС)

Димчо Андреев	главен експерт в дирекция „Икономически политики за насърчаване“(ИПН) и член на секретариата съвета, МИ
Илияна Хаджийска-Антонова	Главен експерт отдел „НИИП“, дирекция „ИПН“ и член на секретариата на съвета, МИ
Гриша Захариев	главен експерт в дирекция „ИПН“, МИ

Заседанието беше открито и ръководено от г-н Константин Стаменов, който извини министър Божидар Лукарски за отсъствието му, свързано с неотложен ангажимент в Народното събрание, предвид гласуването на промените в Конституцията. Поради отсъствието на ръководството на МИ, представителите на бизнес асоциациите предложиха промяна в дневния ред, както следва: отпадане на т. 2 - „Запознаване и обсъждане с проблемите в стоманодобива на ЕС/България, препоръките и заключенията на Съвета по конкурентоспособност на ЕС за дългосрочна жизнеспособност на сектора, включително оптимално използване на възможностите, предоставени от преработените правила за държавна помощ, търговските политики и мерки за защита“ и на т. 4 „Обсъждане приемането на Наредба № 18, съгласно чл. 118 ЗДДС, относно въвеждането на изискване за отчетност и регистриране на зареждането на машини с течни горива за собствени нужди“, които да се разгледат на следващото заседание, в присъствието на министър Лукарски.

Гласувано беше предложението дневния ред да включва следните две точки:

1. Дискусия относно предвидения ръст в цените на товарните превози на „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД с около 20% от 01.01.2016 г. Представителите на браншовите организации към КСИСР настояват представител от МТИТС/БДЖ да представи визията на държавното дружество за новите цени и планове за оздравяване на дружеството;

2. Актуална информация относно процеса на нотификация на Наредбата за намаляване на тежестта, свързана с разходите за енергия от възобновяеми източници пред Европейската комисия;

По т. 1 от дневния ред – изказване направи г-н Антон Петров, според когото искането на БДЖ за увеличение на цените не е стъпка на една търговска структура, а е в голяма степен стъпка на монополист. Някоя търговска структура в пазарното стопанство не може да си позволи такова повишение, максималното, което би могла да поиска е в размера на годишната инфлация. Увеличението с 20% е сериозен удар върху индустрията. БДЖ-ТП в голяма степен е все още монополист, който може да си позволи да поиска такова увеличение, което пък ще бъде голям удар особено върху експортно ориентираните отрасли. Експортът е единствената движеща сила за икономиката ни, която е така ориентирана, че за достъп до световните пазари нямаме възможност за директен транспорт по море. Няма друг заместител на такива единични товари от малките гари освен автомобилния транспорт. Това увеличение отново ще ограничи конкурентоспособността на българската икономика.

По тази точка изказване, като представител на металургичната индустрия, направи и г-жа Политими Паунова, която заяви, че с тази политика на БДЖ-ТП до няколко години металургичните комбинати ще престанат да бъде техен клиент. Бизнесът недоумява защо когато се говори за реформа, най-лесно е на държавната администрация да повишава цените на услугите, както това се случи с такса

„задължение към обществото“ задължителна компонента от цената на електроенергията, така и с предвидения ръст в цените на товарните превози на БДЖ с около 20% от 01.01.2016 г. Преди две години и в рамките на този Консултативен съвет се обсъждаше стратегията за развитие на БДЖ и ставаше въпрос за подобряване качеството на услугите и оптимизиране на разходите, а не за повишение на цените.

Най-големите металургични комбините като „Аурубис“ и КЦМ оттеглиха голяма част от товарите си от БДЖ-ТП. Тази политика на монополиста ще доведе до увеличаване на загубите за индустрията. Много сериозен въпрос, на който трябва да се обърне и по-сериозно внимание.

В дискусиата се включи и г-н Явор Божанков, който подкрепи позицията на металургичната индустрия и заяви, че фирмите от рециклиращата индустрия са най-потърпевши и имат най-пряк поглед върху работата на БДЖ-ТП, поради ежедневните си товаро-разтоварни дейности. Становището на АРИ, подробно описано и в писмото до г-н Илиев-управител на БДЖ-ТП(приложено) относно тарифната и ценова политика на БДЖ-ТП за 2016 г., е че БДЖ прибягва към най-простите решения към увеличаване на цената, а не към реструктуриране и ефективност на управлението. Неоспорим факт е, че БДЖ продава скрапа на цена 2 пъти по-ниска от пазарната, което също представлява част от огромните загуби на дружеството. Г-н Божанов отново призовава да се потърси решение на огромните проблеми, които съществуват в БДЖ.

В изказването си Г-н Христо Христов, представляващ и част от транспортно-логистичния сектор пряк работодател на БДЖ-ТП, заяви че ситуацията в БДЖ-ТП е такава, че Компанията непрекъснато губи пазарен дял и товаропотоци. Логиката на пазара е такава, че когато намаляваш товарите си допълнително, положението не се подобрява с увеличаване на цените, а се влошава. На срещата при г-н Илиев, преди две седмици в присъствието и на г-жа Ралчева, същият е заявил че и при 100% вдигане на цената на товарите - БДЖ пак ще бъдат на загуба. Към момента най-високите цени на автомобилния транспорт са около 1 евро/км. (максимум до 1-1,30 евро/км при по-къси маршрути), с предвижданото увеличение от 20% цената на БДЖ-ТП ще стане 1.38 евро/км., т.е. цената на автомобилния транспорт ще бъде с около 30% по-ниска. Освен заявеното увеличение само на единичните вагони се оказва, че БДЖ-ТП се предвижда и увеличение и на специализираните вагони. При това предвиждано увеличение ще се загуби и товаропотока, който към момента логистичните компании осигуряват за преминаване през българска територия с крайна дестинация Русия и бившите съветски републики ще бъде загубен и този транзитен транспорт, т.е. и този приход за БДЖ-ТП ще отпадне. Заявеното увеличение от 20% е недопустимо.

Г-н Камен Колев заяви, че доводите на ръководството на БДЖ-ТП за повишаване на цените на единичните товари, поради замразяване им от години, не са пазарни, необходими са пазарни подходи за определяне цената на услугите на БДЖ-ТП. Инфраструктурата на БДЖ-ТП е монополна, и не става ясно как се определя цената на товарите. Зададени бяха следните въпроси: *доколко ЖП инфраструктурата влияе върху определянето на цената?; има ли реална конкуренция в самия сектор ?, т.е. необходимо е да има повече пазарни механизми в определянето на цената на услугите на БДЖ, а не само цената да се определя на база на разходите; доколко*

колективните трудови договори ограничават оптимизирането на ръководството на дружеството, намаляване на разходите и др. дейности?

Г-н Вълканов също зададе два въпроса, като първият се отнася до подготовка на процеса по приватизацията на БДЖ-ТП, налага ли се да се вдигат цените преди приватизацията; а вторият до събираемостта на вземанията, от големите длъжници. Не трябва ли на там да се насочат усилията на ръководството на БДЖ, тъй като тези които не плащат редовно ощетяват не само БДЖ, но и тези които са коректни и редовните платци.

В дискусиата от страна на Министерството на транспорта, съобщенията и информационните технологии (МТИТС) се включи заместник-министър Антон Гинев, който отговори и на зададени въпроси на представителите на бизнеса.

Относителният дял на БДЖ-ТП е по-малък от 50%, останалата дейност се извършва от около 10 частни превозвачи. Нито един от тези частни превозвачи не предлага услугата - единични вагони, което доказва че тази дейност е неефективна и не е желана от никого. Поради тази причина се вдига цената само на тази неефективна услуга. Делът на единичните вагони от тарифата, от тези, които ползват отстъпката, е около 30%. На база извършени анализи е установено, че от 2011 г. не е увеличена тарифата, като най-важните пера за увеличаването ѝ са - ръст на работна заплата от 58% (от 2011-2015 г.) и повишените цени на електроенергията-76% увеличение, което се дължи на лицензирането на Национална железопътна инфраструктура, като електроразпределително дружество, което работи по методиката определена от КЕВР. БДЖ-ТП е търговско дружество и неговите цени не подлежат на регулация.

По-подробна информация за събираемостта на вземанията предостави финансов директор на БДЖ-ТП г-н Любен Нанов, който отчете ръст от около 60% на годишна база.

Европейските тенденции са товарите да се качват на железопътен транспорт, който е ефективен когато има големи товари. Отправен беше призив към асоциации и сдружения, които да направят така че да се съсредоточат върху груповите товари.

За получаване на по-добри условия МТИТС прави всичко възможно да реструктурира и маневрената дейност. На някои неефективни гари никой не иска да извършва маневрената дейност, докато в Русе 5 фирми извършват тази дейност.

Г-н Гинев информира, че се водят преговори с банките кредитори за да не се допусне БДЖ-ТП да се яви съдлъжник по посочените по-горе заеми и това да попречи на приватизацията. Отбеляза се също така, че се наблюдава трайна тенденция към намаляване на инфраструктурните разходи.

Г-н Нанов извини отсъствието на управителя на БДЖ-ТП, г-н Любомир Илиев, който по служебни причини не е могъл да вземе участие, като отсъствието му не трябва да се разглежда като омаловажаване на проблема.

Внесена беше яснота в начина на ценообразуването на товарните превози. По настояване на ръководството на БДЖ-ТП е направен анализ на годишна база, подредили са по печалба продуктивния си микс, като от всички релации естествено единичните вагони са попаднали в дъното на класацията. От анализа се вижда, че преките производствени разходи, на само този един сегмент (единични вагони) не могат да се покрият с приходите от останалите дейности. Досега те са били покривани от други дейности, които вече не са в тяхното портфолио, по независими от тях причини. Разликата между приходната и разходната ставка е 27%. *Става въпрос само за преките производствени разходи, а не за производствената себестойност.* Естествено компанията не е оптимизирана, процесите също не са

оптимизирани, пропуснато е извършването на задължителни инвестиции за около 120 млн. лв. Г-н Нанов заяви, че е готов да предостави всякаква информация и данни по извършения анализ.

Г-н Антон Петров изказа неудовлетвореността на реалния бизнес от дадените обяснения, изказа съжаление за това че заместник-министър Гинев си е тръгнал от заседанието и заяви, че това е все едно неговия финансов директор да обясни на клиента му Thyssen, че от утре ще продава стоката си не за 100, а за 120 единици. Подчерта също така, че БДЖ-ТП не е конкурентно. За да има БДЖ трябва да има ясна държавна политика, за стимулиране на товарните превози. Без предоставена комплексна услуга компанията трудно ще просъществува.

Г-жа Ралчева, търговски директор на БДЖ –ТП, заяви че за специалните превози няма да има повишаване на цената. Поет беше ангажимент БДЖ-ТП да разработи специални цени за „групови вагони“. Отправено беше сериозно предложение към бизнеса да оптимизира товарите си.

Г-н Нанов заяви, че за разрешаването на този сериозен проблем е необходимо да се намеси държавата, която да поеме част от разходите за единичните вагони.

Г-н Стаменов пое ангажимент да запознае министър Лукарски с обсъжданите проблеми.

По т. 2 от дневния ред - Г-н Давидов информира членовете на Съвета относно напредъка на процеса по нотификация на Наредбата за намаляване на тежестта, свързана с разходите за енергия от възобновяеми източници пред Европейската комисия (ЕК). Отново беше припомнено, че Наредбата е била изготвена 15 дни преди крайния законов срок, но нотификацията се бави повече от пет месеца. Отговор от ЕК не е бил получен нито по бързата процедура, нито по бавната. Към момента, благодарение на срещите на министъра на енергетиката с директора на ГД „Конкуренция“ в ЕК, най-накрая са били отправени въпросите, на които експертите от МЕ с участието и на представители от БФИЕК са отговорили. Отговорите са обхванали 18 страници.

Нотификацията се изготвя от две Генерални Дирекции на ЕК - ГД „Енергетика“ и ГД „Конкуренция“ и поради този факт забавата е явна. В тази връзка бе уточнено, че МЕ няма проблем с ГД „Енергетика“. Проблемът идва от ГД „Конкуренция“, отчитайки стартирани предварителни процедури от нейна страна за „предполагаема държавна помощ“ по отношение на ценообразуването на произведената електроенергия от ВИ други казуси в енергийния сектор.

Г-н Цонев отново изрази безпокойството на металургичния бранш и заяви, че ако забавата на влизането в сила на Наредбата продължи още една година, то по техни разчети само КЦМ ще трябва да плати допълнително 8 млн. лв. към цената на тока (за компонента задължение към обществото). От началото на м. август т.г. до момента само КЦМ изплаща месечно по 800 000. лв. над цената за електро енергия за добавката „задължение към обществото“.

Г-н Петров допълни, че „Стомана индъстрии“ АД изплаща по около 900 000 лв./месец за тази добавка, и имайки предвид ниските цените на суровините, които са на ниво малко след 2008 г., цялата добивна индустрия е на дъното. Въпреки ограничените възможности на пазара и на българската индустрия, тя все още съумява да удържи положението, но не е ясно докога.

В изказването си г-н Цонев посочи, че никой от тук присъстващите не се съмнява в добрите намерения на МЕ, на КЕВР и на правителство, но резултата е факт, който

поставя ръководствата на предприятията от базовата индустрия в крайно неизгодна ситуация. На зададения въпрос от него към представителя на МЕ, „какво ще стане, ако Наредбата влезе в сила преди да бъде нотифицирана от ЕК“, бе отговорено, че ЕК ще образува дело за „непозволена държавна помощ“.

Заседанието на Съвета, продължило 1 час и 40 мин, беше закрито от заместник-председателя г-н Стаменов, който пое ангажимент да запознае министър Лукарски с обсъжданите проблеми.

ЗАМЕСТНИК - ПРЕДСЕДАТЕЛ:

.....
/Константин Стаменов/

Изготвили:

Секретариат на съвета от страна на МИ:

/Илияна Хаджийска-Антонова

Димчо Андреев/