

НКЖИ настоява за 30 млн. лв. допълнително

www.money.bg | 15.11.2012 | 14:26

Потърсихме генералният директор на НКЖИ Милчо Ламбрев и финансовият мениджър в компанията Джоанна Димитрова за разговор относно предизвикателствата пред ЖП инфраструктурата във финансово и експлоатационно отношение през 2013 г. От разговора с тях стана ясно, че през следващата година НКЖИ очаква с 30 млн. по-малко постъпления от инфраструктурни такси заради намалената стопанска активност и нови европейски изисквания, което от своя страна ще доведе до намаляване на персонала. Представяме ви отговорите на ръководството на компанията, за това какво е възможно да бъде предприето.

Г-н Ламбрев, ще успее ли НКЖИ с настоящия си бюджет да се справи с поставените цели? Това е един много деликатен въпрос. В условията на тази икономическа криза, на нас ни е много трудно. Всичко е въпрос на тежки решения на мениджмънта на компанията и е свързано с непопулярни мерки свързани с оптимизация на дейности. Това се налага, за да може компания да задържи своята стабилност. Към момента компанията финансово седи безкрайно добре - нямаме задължение към нито един доставчик и към държавата. Това на този етап е прекрасно и смятаме, че за 2012 г. ще успеем да задържим стабилността и да осигурим на нашите служители едно нормално посрещане на коледно-новогодишните празници.

Имате ли някакви притеснения за следващата година?

Относно следващата година нашите притеснения са във фактите, които касаят нашата дейност. На първо място това е намаления обем, който се предвижда при превозвачите и най-вече в БДЖ (товарни и пътнически), които по наши данни ще бъдат с около 350 влака. Това автоматично заедно с намалените влакове от 2011 г води до намаляване на приходите от инфраструктурни такси за компанията.

Това е нашата основа дейност, от която ние черпим ресурси, за да може да поддържаме определено ниво и определено качество на услугата, което да гарантира безопасност и надеждност и бързина на превозите.

Какво ще последва от това?

Имайки предвид вид тежката финансова година, каквато се очертава да е 2013 г. с бюджета, който ни отпуска държавата, макар и частично подобрен, и предизвикателства и реформата свързана с отделянето на ЕРП-дружеството, ние трябва да прибегнем до оптимизация на персонала. Тъй като от другите пера вече не може да се съкращава ние сме принудени да освободим на експлоатационен персонал.

При необходимост малко използвани железопътни линии, които не водят до редовни и качествени постъпления от инфраструктурни такси, ще бъдат реконструирани, което ще ни позволи да освободим персонал. Отделно след като ремонтираме 35 жп прелези по открита вече процедура, ще може да освободим персонал, който доскоро е обслужвал тези възли. Всичко това ще доведе до намаляване на фонд работна заплата, което ще ни позволи и през следващата година да извършваме необходимите ремонти дейности по ЖП инфраструктурата.

Целият процес по съгласуване на оптимизацията на персонал ще трябва да премине през Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и синдикатите, които на този етап проявяват разбиране към ситуацията.

Има ли оптимистичен вариант?

Това е ако държавата прецени и намери възможност да намери определена сума, за която ние също имаме разчети. Тогава ние ще отдъхнем и ще можем да поемем тези разходи, които тепърва ни засегнаха имайки предвид и заема за Световната банка на БДЖ, който отскоро трябва да плаща НКЖИ.

Надяваме се държавата в лицето на премиера и на транспортния министър ще ни помогнат.

Разчитаме и г-н Дянков да ни погледне по по-друг начин и да разбере, че железниците са един важен фактор в икономиката на страната.

Каква е сумата, която искате да бъде предоставена от държавата в допълнение към сега планираните трансфери и субсидии?

Сумата, около която ние гравитираме, е около 30 млн. лв., стига бюджетът да има възможност да си го позволи. Това е над предвидената субсидия, която е в размер на 130 млн. лв. и 90 млн. лв. капиталов трансфер.

Надяваме се при едни по-добри времена държавата да има възможност да даде тези средства и ние да продължим да съществуваме.

Какви ще бъдат предизвикателствата пред експлоатационните дейности, ако бюджетът за 2013 г. остане такъв какъвто е предложен в момента

Ще направим реструктуриране, чрез което ще увеличим междугарията, които са в момент. Т.е 2-3 междугария ще минат в едно, с една гара, в която ще се осъществяват срещи на влакове.

Откога започнахте да изплащате заема на БДЖ към световната банка?

На този етап БДЖ няма възможност да посреща своите разходи заради затруднените парични потоци. Този заем БДЖ плащаше с приходи от продажби, които ние приспадахме от инфраструктурни такси. Сега през декември предстои да платим около 6 млн. лв.

Г-жо Димитрова, генералния директор на вече очерта проблемите, пред които ще се изправи НКЖИ, бихте ли казали малко повече подробности?

Тенденцията е такава че 2012 г. ще се окаже по-добра от идващата. Това е така, защото през 2013 г. средствата, на които НКЖИ ще може да разчита от държавата, са общо 220 млн. лв. Те са с 3 млн. лв. повече, но няма да могат да компенсират спада от постъпленията от инфраструктурни такси.

За 2012 г. ние планирахме приходи от инфраструктурни такси в размер на 97 млн. лв.

Ефективно обаче ние ще отчетем приходи от 85 млн. лв. За 2013 г. на база на сега заявените трасета от БДЖ и частните превозвачи ще можем да разчитаме на около 66 млн. Това означава че ще съберем с около 30 млн. лв. по-малко през 2013 г. и ще доведе до сериозно сътресение в поддръжката на ЖП мрежата.

Ако през 2012 ние ефективно се грижим за 4000 км. жп мрежа ще бъде невъзможно през 2013 г. с 30 млн. по-малко да се грижим за същата по размер мрежа.

В тази връзка мениджмънта на компанията е преминал към създаване на план, който да гарантира безопасност и надеждност на инфраструктурата.

Няма да можем да разчитаме в голяма степен и на продажбите на неоперативни активи и наеми, които спомагаха за стабилната позиция на компанията. Това е така защото много от предварителните договори за продажби и наеми не се осъществиха, отделно има фирми, които прекратяват вече активни договори за наем.

Така за 2013 г., ние очакваме от неоперативните активи и от продажби да получим 12-13 млн. лв. за разлика от 20 млн. за 2012 г.

Ще направите ли някакви стъпки за осигуряването на нужните 30 млн. лв.?

Това се прави и ежедневно поддържа се комуникация както с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията така и с Министерството на финансите, за да можем да защитим крещящата необходимост от тези средства.

Важно е да се отбележи, че имаме вече и задължения от 12 млн. лв. на година за заема към Световната банка, които доскоро се плащаше от БФЖ. На 15 декември ще трябва да направим първия транш, но ако не бъдат намерени средства ще бъде активирана държавната гаранция и Министерството на финансите ще трябва да изплати остатъка от заема.

Това от своя страна ще доведе до това, че НАП ще прихваща потока от ДДС, с който ние оперираме, което ще рефлектира в затруднения с плащанията на заплати и по проектите по

ОП Транспорт.

Какво показват финансовите резултатите на компанията за първите девет месеца?

Железопътната инфраструктура към този момент е в едно много добро и стабилно финансово състояние. Определяме се като стабилен и надежден финансов партньор, който се разплаща с всички контрагенти и извършва плащания до 5 дни след издаването на фактура, което не беше така преди 3 години.

Загубата на компанията за периода януари-септември включително е 18 млн. лв., като за същия период на миналата година загубата е 32.45 млн. лв., което означава, че имаме намаление на негативния финансов резултат от 42%.

Очакваме към края на годината да отчетем данъчна печалба от 17 млн. лв. и по този начин ще трансферираме към фиска около 1.7 млн. лв.

От 124 млн. лева, които имате като вземания, каква част са от БДЖ?

Длъжник по тази сума е Холдинг БДЖ и БДЖ Товарни превози., като сумата е натрупана в периода 2009-2012 година

Инфраструктурата подписа 2 споразумения с БДЖ Холдинг, които касаят финансови взаимоотношения в размер на 17 млн. лв.

Това означава че към края на октомври ние ще имаме със 17 млн. лв. по-малко вземания към БДЖ. Тъй като по някой задължения изтича давностният срок, ние подписахме и споразумения за признаване на тези разходи, които са на обща стойност от 43 млн. лв..

Как ще се отрази разделянето на инфраструктурната такса на такава за жп трасетата и за електричеството, което ще се заплаща отделно?

Следвайки европейските директиви от 1 януари 2013 г. поделения Енергетика в НКЖИ ще се обособи като електроразпределително дружество за тягова енергия. То ще работи сравнително самостоятелно, доколкото това е възможно предвид на това, че носител на лицензията за тази дейност е НКЖИ.

За превозвачите това означава, че те ще заплащат отделно инфраструктурна такса от една страна и такса за ползване на електропреносната мрежа и полученото от нея електричество.

Цената за разпределение ще бъде определена от ДКЕВР, ние също ще имаме своя такса, която ще се събира на база консумирана електроенергия от локомотивите. Това означава, че по трасета, където няма електрифицирани линии, няма да се заплаща за електроенергия и това може да доведе до ефективно намаляване на таксите.

След направено маркетингово проучване стана ясно, че ние не можем да задържим съществуващата в момента такса и върху нея да добавим таксата за електроенергия. За това ние ще намалим основната такса, която е за самата ЖП инфраструктура.

Тази намалена такса същност е и другата причина, освен намаления товарооборот, да очакваме приходи с 30 млн. лв. по-малко от тази година.

БЪЛГАРИЯ

- Политика
- Икономика
- Индустрия
- Екология
- Енергетика
- Транспорт и комуникации
- Селско стопанство
- Строителство
- Търговия
- Туризм
- Медии и реклама
- IT
- Финанси
- Изкуство
- Компании
- Европейски фондове
- Външни инвеститори

- Вчера
- Днес
- Анкетите
- Колумнисти

ФИКСИНГ

15.11.2012

- 1.53688
- 1.62444
- 1.95583
- 2.43687
- 0.19175
- 0.24688

още фиксинги

БОРСОВ КОМЕНТАР



Превес на посявкащите книжа

Борсовият оборот до 13:00 часа бе в размер на 437 хил. лв., формиран основно от сделки с акции на Спиди, с акции на ЧЕЗ. Разпределение на Българската и с поименни компенсационни бонусе

ПРЕГЛЕД НА ПЕЧАТА



15.11.2012 г.

"Дянкос с 50 бона от дякпота", "Правителствата шпионират хората все по-активно в интернет", "Дайрект Петролизъм" ще добива природен газ в Северна България"

АНКЕТА

