

Джоанна Димитрова, директор на Дирекция "Финанси и управление на собствеността" в НКЖИ: Падат таксите за товарни влакове

в. Стандарт | Белчо ЦАНЕВ | 04.06.2012 | 00:01

Вече нямаме дългове, казва Джоанна Димитрова, директор на Дирекция "Финанси и управление на собствеността" в НКЖИ

- Г-жо Димитрова, какви са финансовите резултати на НКЖИ за първите 4 месеца на годината?

- Определено 2012 г. е по-добра от 2011 г. - и като извършване на повече дейности през първото 4-месечие чрез обявени процедури по ЗОП, и заради повечето поети ангажименти за рехабилитация и поддържане на железния път. Финансовите резултати са изключително добри, като след приемане и осчетоводяване на няколко фактури от БДЖ ще отчетем по-малко от 2 млн. лв. загуба за първите 4 месеца на годината. За същия период на 2012 г. загубата беше около 5 млн. лв. Но конкретно за НКЖИ не е коректно да се правят сравнения по отношение на счетоводната загуба, защото работейки повече, компанията отчита по-голяма загуба, ако няма увеличение на превозите. Защото ангажиментът на НКЖИ е да поддържа инфраструктурата в добро техническо състояние и в съответствие с изискванията за сигурност и безопасност, за което трябва да прави и повече разходи. И точно затова аз обръщам внимание на факта, че НКЖИ все повече увеличава работата си от гледна точка на изразходване на средства както по инвестиционни проекти, така и за текущо поддържане. Радостното е, че чрез вътрешно реструктуриране на процесите в компанията, а не на персонала, успяхме да увеличим коефициента на полезно действие на НКЖИ. А това респективно води до повече разходи за материали и до повече рехабилитирани участъци от жп мрежата. Така че, сравнявайки първите четиримесечия на тази и миналата година, освен намаляване на загубата ние отчитаме и около 20% повече извършена работа. През този период успяхме и да изплатим и последното наследено от предишното ръководство задължение - по цесионното споразумение към "Еврометал" от 2005 г. Това беше и най-голямата тежест за нас, тъй като сумата беше над 13 млн. лв. заедно с лихвите. Като, забележете, успяхме да го изплатим, без да искаме допълнителни средства от бюджета, а само благодарение на направените икономии от вътрешно реструктуриране. Сумата на общите задължения, които сегашното ръководство на НКЖИ изплати от поемането на компанията през септември 2009 г., е над 46 млн. лв. Единственото старо задължение, направено до края на 2008 г., което дължим, е към структурите на МВР. То е около 1,680 млн. лв., но ние имаме насрещни вземания в размер на около 1-1,1 млн. лв. Като искам да подчертая, че от началото на това управление нямаме нито едно непогасено задължение.

Всички текущи задължения изплащаме веднага, тъй както са планирани и бюджетирани, така че строго спазваме буквата на Закона за държавния бюджет. Разходите ни се простират единствено в рамките на средствата, които са ни предоставени като субсидия в размер на 127 млн. лв., капиталов трансфер от 90 млн. и приходи от инфраструктурни такси, които са около 90-92 млн. лв. Затова с гордост мога да заявя, че НКЖИ вече е една оздравена, финансово стабилна компания, която работи ефективно и продължава да повишава своята ефективност.

- Значи до края на годината няма да имате никакви дългове?

- Бих казала - до края на юни.

- Но пък имате огромни вземания, нали?

- Да, имаме около 42 млн. лв. вземания от "БДЖ холдинг" и около 45 млн. лв. - от "БДЖ - Товарни превози", без лихвите. След като бъдат предявени и те, сумата ще се увеличи до 105-110 млн. лв. Тук искам да благодаря на колегите от "БДЖ - Пътнически превози", които са се издължили 100% към нас и правят това редовно, без забавяне. А "БДЖ - Товарни превози" закъсняват с плащанията явно заради намалението на обемите товари.

- Ако ви се издължат всички такси - за какво ще бъдат използвани тези над 100 млн. лева?
- По директива инфраструктурните такси могат да се използват единствено за текущо поддържане на железния път. Така че изплащането им ще означава още десетки километри обновен път.
- Как ще ви се отрази второто поред намаляване на инфраструктурните такси на фона на намаляващия обем превозени пътници и товари?
- Новата методика за определяне на таксите ще бъде изцяло съобразена с Директива 2001/14, така че наистина ще има леко намаление на таксите за товарните превози
- И леко увеличение за пътническите, нали?
- Да. Но като се има предвид, че от методиката ще излезе поделение "Електроразпределение" и неговите съпътстващи разходи, очакваме намалението на приходите от такси да е между 4 и 7 млн. лв. Но така се надяваме да дадем конкурентно предимство на товарните превози и да привлечем повече товари, което постепенно ще покрие това намаление на таксите и ще увеличи приходите от тях за сметка на увеличените обеми превози на товари.

Стр. 23

Ремонтираме повече жп линии с приходите от БДЖ СТАНДАРТ

Падат таксите за товарни влакове

ПОЗИЦИЯ

Вече нямаме дългове, казва
Джоанна Димитрова, директор на
Дирекция "Финанси и управление
на собствеността" в НКЖИ

- Г-жо Димитрова, какви са
финансовите резултати на
НКЖИ за първите 4 месеца на
годината?

- Определено 2012 г. е по-добра
от 2011 г. - и като извършване на
повече дейности през първото 4-
месечие чрез обявени процедури
по ЗОП, и заради повечето поети
ангажменти за рехабилитация и
поддръжка на железния път. Финансовите резултати са изключително добри, като след прикритие и осчетоводяване на няколко фактури от БДЖ ще отчетем по-малко от 2 млн. лв. загуба за първите 4 месеца на годината. За същия период на 2012 г. загубата беше около 5 млн. лв. Но конкретно за НКЖИ не е коректно да се правят сравнения по отношение на счетоводната загуба, защото работейки повече, компанията отчита по-голяма загуба, ако няма увеличение на превозите. Защото ангажментът на НКЖИ е да поддържа инфраструктурата в добро техническо състояние и в съответствие с изискванията за сигурност и безопасност, за което трябва да прави и повече разходи. И точно затова аз обръщам внимание на факта, че НКЖИ все повече увеличава работата си от гледна точка на изразходване на средства както по инвестиционни проекти, така и за текущо поддръжка. Радостното е, че чрез вътрешно реструктуриране на процесите в компанията, а не на персонала, успяхме да увеличим коефициента на полезно действие на НКЖИ. А това перспективно води до повече разходи за материали и до повече рехабилитирания участъци от жп мрежата. Така че, сравнявайки първите четиримесечия на тази и миналата година, освен намаляване на загубата ние отчитаме и около 20% повече извършена работа. През този период успяхме и да изплатим и последното наследено от предишното ръководство задължение - по цесионното споразумение към "Еврометал" от 2005 г. Това беше и най-голямата тежест за нас, тъй като сумата беше над 13 млн. лв. заедно с лихвите. Като, забележете, успяхме да го изплатим, без да искаме допълнителни средства от бюджета, а само благодарение на направените икономии от вътрешно реструктуриране. Сумата на общите задължения, които сегашното ръководство на НКЖИ изплати от поемането на компанията през септември 2009 г., е над 46 млн. лв. Единственото старо задължение, направено до края на 2008 г., което дължим, е

Джоанна
Димитрова
ФОТО
СТАНДАРТ

към структурите на МВР. То е около 1,680 млн. лв., но ние имаме насрещни вземания в размер на около 1-1,1 млн. лв. Като искам да подчертая, че от началото на това управление нямаме нито едно непогасено задължение.

Всички текущи задължения изплащаме веднага, тъй както са планирани и бюджетирани, така че строго спазваме буквата на Закона за държавния бюджет. Разходите ни се простират единствено в рамките на средствата, които са ни предоставени като субсидия в размер на 127 млн. лв., капиталов трансфер от 90 млн. и приходи от инфраструктурни такси, които са около 90-92 млн. лв. Затова с гордост мога да заявя, че НКЖИ вече е една оздравява, финансово стабилна компания, която работи

ефективно и продължава да повишава своята ефективност.

- Значи до края на годината няма да имате никакви дългове?

- Бих казала - до края на юни.

- Но пък имате огромни вземания, нали?

- Да, имаме около 42 млн. лв. вземания от "БДЖ холдинг" и около 45 млн. лв. от "БДЖ-Товарни превози", без лихвите. След като бъдат предявени и те, сумата ще се увеличи до 105-110 млн. лв. Тук искам да благодаря на колегите от "БДЖ - Пътнически превози", които са се издължили 100% към нас и правят това редовно, без забавяне. А "БДЖ - Товарни превози" закъснели с плащанията явно заради намаляването на обемите товари.

- Ако ви се издължат всички такси - за какво ще бъдат използвани тези над 100 млн. лева?

- По директива инфраструктурните такси могат да се използват единствено за текущо поддръжка на железния път. Така че изплащането им ще означава още десетки километри обновен път.

- Как ще ви се отрази второто поред намаляване на инфраструктурните такси на фона на намаляващия обем превозени пътници и товари?

- Новата методика за определяне на таксите ще бъде изцяло съобразена с Директива 2001/14, така че наистина ще има леко намаляване на таксите за товарните превози.

- И леко увеличение за пътническите, нали?

- Да. Но като се има предвид, че от методиката ще излезе поделение "Електроразпределение" и неговите съпътстващи разходи, очакваме намаляването на приходите от такси да е между 4 и 7 млн. лв. Но така се надяваме да дадем конкурентно предимство на товарните превози и да привлечем повече товари, което постепенно ще покрие това намаляване на таксите и ще увеличи приходите от тях за сметка на увеличените обем превози на товари.

Белчо ЦАНЕВ

АНАЛИЗ

Въртим 21 млрд. лева

От стр. 1

Обемът на паричния агрегат М1 е сигнал за тенденциите в икономиката на България през последните години, носещи белега на финансовия колапс, преградна Европа. През 2007 г., когато България става член на ЕС и бележи икономически ръст от 6,4%, бързоликвидните средства у нас възлизат на 20,727 млрд. лв. Въпреки успешната 2008 г., по отношение още 6,2% ръст в БВП на България, парите в обращение се свият с 4,1%, или 860 млн. лв., спрямо края на 2007 г., до 19,867 млрд. лв. Това е сигнал за предстоящ срив на икономиката, който не се закъснява. През 2009 г. финансовата криза вече се усеща от всички в страната, а БВП на България се свива с 5,5%. Същата година най-бързите пари се стопят с 1,740 млрд. лв., или цели 8,75%. Така 2009 г. ще бъде запомнена с най-ниския обем на пари, размнени у нас през последните години - само 18,127 млрд. лв. През 2010 г., по време на икономическа

стагнация, България отчита ръст на БВП само с 0,4%, което се отразява и на средствата в обращение - леко увеличение с 0,8% или 143 млн. до 18,270 млрд. лв. Така стигаме до изминалата 2011 г., където скокът на парите в обра-

щение от 15%, или 2,757 млрд. лв., е добър сигнал за икономиката. Постигнат е икономически ръст от 1,7%, а парите в обращение достигат рекорд от 21 млрд. лв. Ръстът на най-бързите пари през първото тримесечие на 2012 г. с нови

347 млн. лв. е добро начало. Но е важно дали този темп ще се запази и дали износът ще отчете сериозен ръст, за да усетим раздвижване на икономиката и с по-дебели портфейли в джоба си.

Мартин ЛЕКОВ

КОМЕНТАР

Сиви пари и страх от кредити



Емил ХРИСТОВ, финансист,
д-р по икономика

Нарастването на парите в обращение (агрегат М1) се дължи на няколко фактора, макар че е трудно да се говори, без да бъдат извършени необходимите емпирични проучвания. Една от причините е липсата на обратна еластичност на паричното обращение при валутен борд, тоест веднъж влязло евро в България, конвертирано в левове, не се изтегля обратно. Също така самите банки държат една по-висока ликвидност. Фирмите също държат висо-

ка ликвидност, изразена в повече пари по сметки в банки. Вероятно това се обяснява с нарасталия риск от кредитиране и по-трудното получаване на бързи оборотни кредити. Това налага фирмите да държат повече пари по текущите си сметки в банки, за да могат да се разплащат навреме. Сивата икономика също има принос, тъй като те работят предимно с пари в брой. Нито един от основните фактори обаче, които викам аз, не говори за обичайното увеличаване на парите в обращение вследствие от нарастало транзакционно търсене на пари, тоест нарастване на БВП.

VII

Понеделник, 4 юни 2012 г.