

КРАТКА ИНФОРМАЦИЯ ОТНОСНО СЛЕДПРИВАТИЗАЦИОННИТЕ АНГАЖИМЕНТИ НА „ПАРАХОДСТВО БМФ“ АД (БМФ), СЪГЛАСНО ПРИВАТИЗАЦИОННИЯ ДОГОВОР И ТЯХНОТО ИЗПЪЛНЕНИЕ

Във връзка с широкообсъжданата в публичното пространство въпрос относно приватизацията на „Параходство БМФ“ АД (БМФ), Ви предоставяме кратка информация, касаеща следприватизационните ангажименти съгласно приватизационния договор и тяхното изпълнение:

Договорът за приватизация на 70 % от капитала на „Параходство български морски флот“ ЕАД е подписан между купувача „Кей Джи Маритайм Шипинг“ АД и Агенцията за приватизация на 08.08.2008 г., а приключването на сделката бе на 14.08.2008 г. Този договор е един от малкото приватизационни договори, които вменят на купувача значителни по брой следприватизационни задължения за 10-годишен период. Цената, платена от купувача на българската държава за придобиването на 70 % от капитала на БМФ е в размер на 440 000 000 лева.

През втората половина на 2008 г., един месец след поемане на управлението върху приватизираното дружество, настъпи световната икономическа криза, която силно засегна и шипинга – фрахтовият пазар се срива, а компанията изживя най-тежките си години от 2009 г. до 2017 г. Проявленията и последствията от кризата бяха следните:

- Световната банкова криза;
- Криза в търговското корабоплаване – няколкократно спад на приходите в различните сегменти; фалит на голяма част от корабособствениците; фалит на корабостроителници; оздравяване, сливане или изкупувания на банки специализирани в кредитирането на търговското корабоплаване В световен мащаб много от най-големите шипинг компании фалираха, за което при необходимост можем да предоставим справка.
- Отказ на застрахователите да застраховат кораби на възраст над 20 години и техните товари.
- Отказ от част от пристанищата в Европа да допускат кораби на възраст над 20 години.
- Фалит на търговските флотилии на страни от Черноморския регион като Украйна и Румъния.

Независимо от срива на пазара и кризата, БМФ оцеля благодарение на добрия мениджмънт и усилията на собственика, като се изпълниха почти всички следприватизационни ангажименти, а именно:

➤ Задължението за извършване на инвестиции – съгласно приватизационния договор задължението на купувача за инвестиции е в размер на 779 880 000 лева за период от 10 години. За периода 2008 – 2017 г. сумата за направени инвестиции в приватизираното дружество е 719 210 768,49 лв., съгласно подадените отчети в Агенцията за приватизация и

следприватизационен контрол. Прогнозната сума за 2018 г. е още инвестиции в размер на 96 846 114,51 лв. или **общо за целия 10 годишен период 2008 г. – 2018 г. размерът инвестиции ще възлиза на 816 066 833 лв., което означава изпълнение на заложените в договора инвестиции.**

➤ Задължението за средна възраст на корабите на БМФ – съгласно приватизационния договор купувачът е задължен да намали средната възраст на корабите за 10-годишния период под 20 години. **При сключването на договора за приватизация средната възраст на корабите на приватизираното дружество беше над 23 години, като значителна част от флота беше над 35 г. Към настоящия момент средната възраст на флота е под 8.5 години, изцяло модернизиран и обновен благодарение на изпълнените инвестиции.**

➤ Всички останали основни следприватизационни задължения свързани със запазването на предмета на дейност на приватизираното дружество, седалището на дружеството, с ненамаляването на държавното участие в капитала на приватизираното дружество, със запазването на акционерната структура на купувача, с осигуряването на представител на държавата в управителния орган на дружеството са изпълнявани добросъвестно от наша страна и нямаме неизпълнение.

Следприватизационните задължения, по отношение изпълнението, на които срещнахме трудности са следните:

1. Задължението за поддържане за период от 10 години след приватизацията на средногодишен общ тонаж на корабите на БМФ не по-малък от 1 300 000 DWT, включително чрез дъщерни дружества. Задължението действително е трудно изпълнимо и това се дължи на следните обективни обстоятелства: През 2009 г. наемателите отказваха да наемат кораби над 20 години, а застрахователите отказваха да ги застраховат поради новите екологични изисквания в корабоплаването. Променените условия на пазара наложи вземането на определени оперативни, търговски решения за освобождаване на тонаж, вследствие на което голяма част от тонажа бе принудително скрабиран. Тонажът е функция на пазара в една пазарна икономика. Ако БМФ реши да не се освободи от само един кораб, който не може да търгува, а реши да го задържи изкуствено, само за да изпълни приватизационни изисквания, това означава среден дневен разход за поддържане на системите на кораба на рейд в пристанище от около 2 850 лв., годишен в размер 1 050 000 лв. Сумата включва осигуряване на минимален екипаж за осигуряване на навигационната му безопасност, гориво за работа на генератор за хранене с електричество, портови такси, съгласно изискванията на пристанището, данъци и застраховки. Пример – не освобождаването от 20 отхвърлени от пазара кораби за периода 2009 г. – 2015 г. означава неизбежен разход от около 152 000 000 лв. Същевременно, след срива на фрахтовия пазар и намаленото търсене, банките силно ограничиха отпускането на кредити за нови кораби и поставиха значителни и рестриктивни условия, това доведе до сериозни затруднения за осигуряване на финансиране на покупка и/или построяване на

нови и модерни кораби. Тези обстоятелства, независещи от волята на собственика доведоха до значително намаляване на средногодишния тонаж кораби на дружеството.

Независимо от горното, вследствие на добрия мениджмънт и положените усилия при реализиране на инвестиционната си политика, през 2019 г. очакваме да достигнем тонаж на корабите над 1 300 000 DWT, представляващ модерен и нов флот. Като най-пресен пример Ви даваме подписания в Гранитната зала на Министерския съвет в присъствието на премиера на Китай договор за кредит с китайската "Ексимбанк" (The Export-Import Bank of China) на стойност 95 милиона Щатски долара, който ще осигури средствата за изграждането на 6 супермодерни високоефективни екологични кораба за БМФ с общ тонаж 270 000 DWT, които ще бъдат доставени в края на 2019 г.

Предвид изложеното, считаме че неустойката, която ще трябва да заплатим, за несправедлива; несправедливо и несъответстващо на принципите на справедливостта и добросъвестността е изпълнението на това задължение предвид посочените по-горе обективни обстоятелства и условия на стопанска непоносимост. Въпреки тежките години, въпреки липсата на подкрепа от страна на държавата, ние сме горди, че успяхме да модернизираме и обновим флота и да преизпълним инвестиционната си програма. Също така, бихме искали да отбележим създадените перфектни условия на труд на българските моряци на нови и модерни кораби.

2. Другото неизпълнение се отнася до задължението за поддържането на работните места.

При подписването на приватизационния договор, моряците в дружеството са били 2 300 души. Обвиненията на Вицепремиера са, че към момента са останали 123 моряци. В действителност БМФ е холдингова структура с 35 компании, като всяка компания е корабособственик – притежава кораб, плаващ под Малтийски флаг. Съгласно изискванията на флага, екипажите на корабите се назначават от съответната компания корабособственик. Тъй като българският Кодекс на труда не кореспондира с морските конвенции, назначените екипажи на корабите под малтийски флаг, не могат да бъдат водени на щат към БМФ (предприятието - майка). Но следва да бъде отбелязано, че всички капитани, механици и моряци на тези кораби са български граждани. Поради това несъответствие, сме принудени всяка година да плащаме неустойки на Агенцията за приватизация и следприватизационен контрол в размери между 600 000 - 800 000 лева, като изпълняваме санкциите си редовно и добросъвестно – обстоятелство, което може да бъде проверено. Чрез заплащането на дължимите неустойки, държавата не губи нито от осигуровки, нито от данъци, независимо че по българското законодателство морските лица са самоосигуряващи се лица и плащат само 1 % данък.

В Параходство БМФ не са правени масови съкращения. На корабите, оперирани от дружеството, са ангажирани над 1600 български моряка и

около 60 стажанта, всички с европейско заплащане и плаващи на нови и модерни съдове с отлични и безопасни условия на труд.

В момента БМФ оперира 35 морски кораба със средна численост на екипажа на всеки от тях равна на 20 морски лица. Предвид изискванията за сменост/ротация на екипажите на всеки 4 календарни месеца в съответствие с изискванията на международните конвенции, лесно може да си направите заключение колко моряци са ангажирани от БМФ за оперирането на единствената търговска морска флотилия в България. Твърдението за плавсъстав от 124 моряци, е подвеждащо и невярно. На следващо място, възнагражденията на българските моряци са съобразени с всички европейски и световни стандарти. **На корабите на БМФ средното месечно възнаграждение на капитан е приблизително 15 000 лв., а на главен механик 13 500 лв., което е в пъти над средното ниво на заплащане в страната. Минималното възнаграждение на кораб на БМФ е над 2 600 лв. По стажантски програми на корабите на БМФ в момента се провеждат обучения и квалификация на 56 стажанта. Не случайно моряшките синдикати излязоха в подкрепа на собственика срещу клеветите и невярната информация, изнесена от г-н Валери Симеонов.**

Информацията и данните, поднесени по-горе, може лесно да бъде проверена при посещение в БМФ, при среща с моряшките синдикати, морските лица и техните семейства.

Не са много инвеститорите в България (български или чужди), които да инвестират над 800 000 000 лева в една компания, в тежки времена на световна икономическа криза и особено в сектора на шипинга. Демотивиращо за инвеститорите – сегашни и бъдещи – е да бъдат по този начин заклеймявани, а не подкрепяни и мотивирани.