

РУСЛАН СЕМЕРДЖИЕВ
„БАЛКАН“ БЕШЕ БИСЕРЪТ В
КОРОНАТА НА БЪЛГАРИЯ

chitanka.info

Господин Семерджиев, безспорно едно от безпрецедентните недомислия на 20-годишния преход по отношение на икономическата ни политика, е продажбата на авиокомпания „Балкан“ за смешната сума от 150 хил. долара. Ако върнем лентата назад, в първите години на промяната, когато Вие управлявахте авиокомпанията, как мислите, имаше ли основание за подобна стъпка?

Мисля, че не. Много малко българи днес знаят, че „Балкан“ беше най-голямата авиокомпания в социалистическия лагер след „Аерофлот“, че ние имахме авиация с история и традиции, и в самолетостроенето включително. Ние сме били едни от водещите в Европа, да не кажа в света, не толкова като мощ, но повече като интелект, като поглед в развитието.

Авиокомпания „Балкан“ е резултат на реструктурирането на БГА, която беше един мастодонт. Фактически реформите започват още преди 1989 г., според мен, в правилната посока. Това иде да покаже, че и по време на комунизма са се случвали някои добри неща, особено в сферата на реструктуриране на икономиката, и това е един от примерите. От БГА се отделят летищата, РВД, селскостопанската авиация, хеликоптерната, авиокомпаниите „Балкан“, „Хемус ер“, „Ер Виа“, правителственият отряд. Но „Балкан“ беше бисерът в короната на България.

Екипът, с който я управлявахме през 1992–1993 г. (част от него остана и през 1994 г.), показва, че това може да се прави добре. 1993 г. е единствената година от самостоятелното съществуване на авиокомпанията, през която тя е печеливша — приключихме с 1 млн. долара печалба. И то в едни изключително тежки условия за този бизнес. Не можехме да работим нормално — бяхме в ембарго, без право на кредити. Трудно беше да се намерят оборотни средства, за да се завърти бизнесът. Ние все пак се справихме, но... по български. И, разбира се, това бе време на големите мечти за приватизация.

По време на управлението на нашия екип се случиха някои добри неща. Успяхме да вдъхнем увереност у служителите, че можем да се оправим. Имаше пилоти, които получаваха по 2000 долара месечно. Доброто заплащане беше гаранция, че няма да избягат. Най-важното обаче беше, че започнахме реструктурирането на парка, което ни доведе, от друга страна, много проблеми. Бяхме обвинени в антируски настроения заради лизинга на девет самолета „Боинг“ и

„Ербъс“. Трябва да кажа, че в момента 65% от парка на „Аерофлот“ са такива машини. Не защото руските самолети бяха лоши, те бяха неефективни, с 2,5 пъти по-големи експлоатационни разходи. Успехът ни през това време се дължеше на тия девет самолета и на ефективното използване на останалите.

Много направихме за обслужването на пътниците. Взехме някои от „магиите“ на швейцарските авиолинии, променихме обслужването благодарение на швейцарския опит чрез фирмата „Лили кетеринг“ на гимнастичката Лили Игнатова. Благодарение на това се промени отношението на пътниците към авиокомпанията. В онези години поддържахме 67 дестинации. Имахме представителства в 67 държави, бяхме известни кажи-речи в целия свят. По летищата самолетите не се делеяха по марки, а по авиокомпаниии.

Ще споделя в тази връзка една истинска история. Пътувах от Вашингтон до Ню Йорк. Кацнахме на летище „Ла Гуардия“ и трябваше да се придвижим до летище „Кенеди“. Имах неприятния късмет шофьорът мексиканец да не знае къде се намира последното. След като проведе един-два телефонни разговора, ми даде да разбере, че ще се оправи. Каква беше изненадата ми, когато десетина километра преди летището, се появиха пътни знаци, на които пишеше авиокомпания „Балкан“. Всяка авиокомпания е символ на държавата си! Милиони хора минаваха през летище „Кенеди“ и четяха „Bulgarian airlines“.

Споменахте, че тези години са и на мечтите за приватизация...

Да. По наше време се проведе и един неуспешен опит за приватизация. Тогава големите компании се кооперираха, създаваха се различни видове консорциуми, сливания, но такива, че се запазваха имената им. Например чешката компания беше купена от „Ер Франс“, не цялата, а част от нея. По същия начин можеше да се постъпи и с „Балкан“ — да се влезе в играта чрез някой голям инвеститор, макар че ние бяхме на седмо място в Европа по капацитет. От всички компании, които закупили тържни документи, нямаше нито една, която да не бе известна. В самия търг участваха дванадесет от тях и накрая се класираха две — Австрийските авиолинии и „Луфтханза“.

Още преди да започнат тия процедури, поискахме да продадем някои от старите самолети, за да имаме оборотни средства. Правителството не разреши, макар че се предлагаша по над два

милиона долара на самолет. Причината — влезли сме в процедура на приватизация. По-късно, при реалната приватизация, бяха платени не повече от няколко хиляди долара за самолет.

От намеренията ни не се получи нищо и по други причини — Министерство на транспорта, т.е. министър Кирил Ерменков и Ренета Инджова, която ръководеше „Агенцията по приватизацията“, нямаха никаква идея какво искат за авиокомпанията. А ставаше дума за приватизация на 35% от активите ѝ, като едната от офертите за тия 35% беше за над 8 милиона долара. Повтарям — за купуване на част от авиокомпанията. Тези пари можеха да станат част от капитала, за да имаме оборотни средства.

Ние имахме десетгодишна програма за развитие, водехме преговори с „Боинг“ и с „Ербъс“ и ако тя беше реализирана, от 2003 г. щяхме да летим само на самолети на тези две компании. Плановете ни бяха съвсем реалистични, но... Всички добри намерения бяха сложени в кошчето за боклук и изхвърлени по най-безобразния начин от хора, които въобще не мислеха за бъдещето на своята държава.

Кога авиокомпания „Балкан“ тръгна надолу?

По време на управлението на Жан Виденов. През тези години, а може би и малко по-късно се извърши едно престъпление — съсипването на „Балкан“. Ако бях сред управляващите, бих осъдил някои хора за национално предателство. Защото авиокомпания „Балкан“ не беше обикновена фирма, а нещо доста по-различно. Тя беше образът на България пред света. Една авиокомпания е първото място, където един човек от този глобализиран свят се докосва до която и да е друга държава. Всеки наш самолет е късче българска територия, а то беше на много места. И това имаше голямо значение за самочувствието на българина. Неслучайно всички държави гледат да си съхранят тези символи. Аз съм краен привърженик на частната икономика, но това не означава, че ако човек е привърженик на глобализацията, трябва да забрави собствената си държава. В този смисъл отношението към „Балкан“ трябваше да бъде различно. България можеше да стане най-големият център за преразпределение на пътничопотока между Америка, Азия, далечните части на Африка, Австралия.

И така, поради тоталното безхаберие на управляващите, дълговете на „Балкан“ при управлението на Жан Виденов нараснаха на

80 милиона долара (една голяма част от които „наследени“ при реструктурирането). Тия дългове означаваха едно — източване на авиокомпанията. Нещата можеха да бъдат стабилизирани. След като нашият екип беше освободен, независимо, че само аз бях политически обвързан със СДС, никой по-късно не ни попита: „Вие как постигнахте печалба, какъв съвет бихте дали?“. Така и не си обясних защо всъщност целият екип беше освободен, още повече, че това бяха хора, свързани с Партията, докато ние не си позволихме подобно нещо. Аз се сработих много добре с един от директорите — Валери Доганов. Независимо, че беше от комунистическо семейство, аз не го уволних. Това направиха по-късно тези след нас, само защото аз не допуснах политически уволнения.

Все пак как се стигна до продажбата на „Балкан“?

По много прост начин. След като по времето на управлението на Жан Виденов авиокомпанията беше докарана до фалит, правителството на Иван Костов не направи нищо за каквото и да е стабилизиране, просто реши да се отърве от нея. Продаде я на безобразно ниска цена (150 хил. долара) на евреина Гад Зеви. Сумата беше смешна наистина, независимо че „Балкан“ вече не бе онази компания, за която говорехме. Ще повторя — беше извършено национално предателство! Още тогава се видя, че купувачът няма да развива авиокомпанията, а само ще вземе онова, което тя притежава.

Има хора, които твърдят, а и аз съм от тях, че държавното управление не е най-доброто за една икономическа структура, но авиокомпанията е съвсем друго нещо, тук са съвсем друг вид интереси и то не само икономически.

Според мен съсипването на авиокомпанията и последвалата безпрецедентна продажба е резултат и от намесата на чужди интереси, и предполагам тези чужди интереси са си заплатили.

Чии интереси?

Ами помислете кой няма интерес от това България да не е транспортен център на Балканите? Основните конкуренти — Сърбия, Русия, защо не и Гърция. София, Атина, Белград са толкова близко, че за самолет от далечна дестинация е почти все едно къде ще кацне. Ние със съседите си живеем добре, по съседски, и няма нищо лошо в това нашата авиокомпания да е по-добра, да е конкурентна на Балканите.

Има и друго — ако си бяхме направили международно летище като хората, ситуацията щеше да е различна. Сегашното, колкото и да го модернизираме — не става.

Днес правителството прави проверки, ревизии, внася съдебни иски и т.н. Защо обаче не се връща още по-назад, към предишни правителства? За престъпления от този род има ли давност?

Това зависи от поведението на управляващите. Няма давност за извършеното национално престъпление, а случаят „Балкан“ е такъв. Нанесена е вреда на страшно много хора.

Казахте, че „Балкан“ е източвана. А изнасяни ли са пари навън?

Не мога да кажа със сигурност, но заварихме една много сериозна разсипия и една от стъпките бе да затворим кранчето. Не сме открили изнасяне на големи пари, но имаше една такава традиция пилоти, стюардеси, които извършваха бордна търговия, да държат с месеци у себе си приходите. Някои избягаха с част от тези пари, но те не бяха много като сума, да кажем 50–60 хил. долара. Имаше изтичане на пари в представителствата. Започнахме да ги търсим, но не довършихме работата си — уволниха екипа ни.

Днес имаме ли представителна авиокомпания?

„България еър“, но те не са „Балкан“ и не могат да бъдат. Случиха се много неща на международния авиопазар и кой ще потърси за партньор сянката на „Балкан“? Освен това въпросът е не само да купиш самолети, въпросът е и на договори, споразумения. България загуби не само „Балкан“, тя загуби всичките договори по летищата. Останаха и летят перфектно обучени пилоти, но не в България.

Руслан Семерджиев е роден на 10 септември 1953 г. Завършва университет със специалност — строителен инженер. Депутат в 36. Народно събрание от СДС. Президент на Авиокомпания „Балкан“ през 1992–93 г.

<http://obshtestvo.net/руслан-семерджиев-балкан-беше-бис/>

<http://obshtestvo.net/?p=2711>

20 Ноември 2009 г., категория „Анализи“ на сайта Общество.нет

ЗАСЛУГИ

Имате удоволствието да четете тази книга благодарение на *Моята библиотека* и нейните всеотдайни помощници.

МОЯТА БИБЛИОТЕКА



<http://chitanka.info>

Вие също можете да помогнете за обогатяването на *Моята библиотека*. Посетете **работното ателие**, за да научите повече.