

СЪВЕТ ЗА ИКОНОМИЧЕСКИ РАСТЕЖ

ПРОТОКОЛ

Дата: 12.03.03

Времетраене: 14:00 – 16:00

Участници:

1. г-н Милен Велчев – министър на финансите – председателстващ заседанието
2. г-н Милко Ковачев – министър на енергетиката и енергийните ресурси
3. г-жа Петя Гегова – заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството
4. г-н Румен Митов – заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството
5. г-н Любомил Иванов – заместник-министър на транспорта и съобщенията
6. г-н Божидар Данев – председател на Българска стопанска камара
7. г-н Камен Колев – главен директор “Индустриално развитие”, Българска стопанска камара
8. г-н Божидар Божинов – председател на Българска търговско-промишлена палата
9. г-н Кирко Кирков – председател на Българска международна бизнес асоциация
10. г-жа Андрияна Тошева – изпълнителен директор, Българска международна бизнес асоциация
11. г-н Васил Василев – председател на УС на Съюза на работодателите в България
12. г-н Иво Прокопиев – заместник-председател на УС на Съюза на работодателите в България
13. г-н Васил Божков – председател на Български бизнес клуб “Възраждане”

Изготвен от: Димитър Цветанов, Координатор на СИР

Дневен ред:

1. Стратегия за развитие на инфраструктурата (г-жа Петя Гегова, заместник-министър на регионалното развитие и благоустройството)
 - 1.1. Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за държавната собственост
 - 1.2. Проект на Закон за изменение и допълнение на Закона за общинската собственост
2. Икономически последици от евентуална война в Ирак

- 2.1. Доклад на Министерство на икономиката (г-н Никола Мирчев, съветник на министъра на икономиката)
- 2.2. Роля на Българската Агенция за експортно застраховане (г-жа Моника Минкова, изпълнителен директор на БАЕЗ)
3. Насрочване и определяне на теми за следващото редовно заседание на Съвета по смисъла на чл. 6, ал. 1 от Правилника.

1. Стратегия за развитие на инфраструктурата:

1.1 Бележки:

МРРБ:	Проектът на закон за изменение и допълнение на Закона за държавната собственост третира основно няколко неща: държавния жилищен фонд, отчуждителни процедури, свързани с големите инфраструктурни проекти, съкращаване на срокове по процедурите, като собствениците се обезпечават само парично за разлика от преди, когато можеше и с друг парцел. Проектът на закон за изменение и допълнение на Закона за общинската собственост има еднакви процедури по отчуждаване като при гореспоменатия закон. Предвидени са следните моменти: увеличава се срока за отдаване под наем на имоти, общинския жилищен фонд се разделя на жилища под наем и резервни жилища, правят се и съответни изменения в някои от законите отнасящи се до собствеността.
СРБ:	Свидетели сме на безнаказани действия от страна на областни управители и кметове при отчуждаване на частна собственост. Надяваме се, че проектозаконите ще регламентират нещата така че частната собственост да е равноправна на държавната и общинска собственост. Смятате ли че ще бъдат преодолените тези проблеми?
МРРБ:	Създават се достатъчно условия за отчуждаване на частна собственост.
БСК:	Всъщност това решава ли проблемите по програма ИСПА?
МРРБ:	Нашата идея е проектозаконите за изменение и допълнение на държавната и общинска собственост да се гледат едновременно с Проекта на Закон за устройство на територията, за да се изчистят въпросите за собствеността. Предоставяме на Вашето внимание материал “Стратегия за развитие на инфраструктурата в страната”.
БИБА:	Пътната стратегия елемент ли е от една обща транспортна стратегия? Тя прави ли се по балансиран начин, хармонизирана ли е с европейското законодателство?
МТС:	Да, имаме разработена обща транспортна стратегия. Проектът “Дунав мост 2” не зависи от процедурите по отчуждаване. В процес сме на избор на консултанти по процедурата на концесиониране на летищата Пловдив, Варна и Бургас.
БИБА:	Оставаме с впечатлението, че приватизирането на ресурса не е предмет на ясно хармонизиране. Има ли глобална транспортна стратегия

	постигаща баланс между отделните видове транспорт?
МТС:	Например, БДЖ плаща за инфраструктурата годишна такса в размер на 180 млн. лева и е най-ощетения превозвач. Предстои да се Въведе винетна система. Съгласен съм, че най-важно е какъв баланс ще се избере между отделните видове транспорт.
БИБА:	От голямо значение е да има ясна стратегия. Наблюдаваме липса на комуникация между отделните институции и непостигане за момента на оптимален баланс.
СРБ:	За разлика от други области, тук не е ясно защо частния сектор не получава възможност за инвестиране и получаване на приходи в транспорта.
МРРБ:	Това не е съвсем така, например във връзка с отсечката Стара Загора – Карнобат от 118 км се разработва процедура за концесиониране и считам този проект за напълно реализируем.
БСК:	Материалът “Стратегия за развитие на инфраструктурата е с хоризонт до 2003г., а за нас е важно да планираме да кажем до 2010г. Отварянето на пътя София – Ниш е изключително ключово и представлява политическо решение. За да бъде въведена винетна система трябва да има функциониращи обиколни пътища. Продължава политиката бизнеса да субсидира пътническите превози, което не отговаря на пазарната действителност. За последните 3 месеца таксата за карго превози се увеличи с 40%, което ще доведе до фалити на предприятия.
ББКВ:	Смятам, че тук си губим времето. Това не е съвет за икономически растеж, тъй като се занимава с детайли, с неща, които бихме могли да научим от медиите.
БИБА:	Предлагам да акцентираме върху обща транспортна стратегия до 2010г.
БТПП:	Трябва да се въведе регламент да се говори определено време.
БСК:	Знаете ли колко ще струва привеждането на обиколните пътища по европейските стандарти?
МРРБ:	Що се отнася до пътя София – Ниш, скоро бе подписано намерени от г-н Соломон Паси, министър на външните работи. Създава е комисия със нашите съседи. Сръбската част е за 312 млн лв. (от Ниш до границата).
МФ:	Следва да се има предвид, че за Сърбия не изгодно да се ангажира с този проект.
БТПП:	Към момента няма развитие по проектите през Ниш и Ризово. Нито една балканска столица не е свързана с магистрала. Дайте ни ясни правила за концесии.
МРРБ:	Отсечките Оризово – Стара Загора и Карнобат – Бургас започват да се строят на 14 март.

1.2 Предложения:

СРБ: Предлагаме да се организира работна група по транспортна и инфраструктурна стратегия. В крайна сметка смисъла правителство и бизнес да се подпишат под един текст, който да залегне в съответните документи.

1.3 Решения:

Да се създаде работна група между бизнеса и правителството за определяне приоритетите на транспорта и инфраструктурата.

1.4 Следващи стъпки:

2. Икономически последици от евентуална война в Ирак:

2.1 Бележки:

МИ: Основните механизми, чрез които евентуална война в Ирак може да окаже влияние са три:

- Промени в цената на суровия петрол и влиянието върху инфлацията, потреблението, инвестициите и търговския стокооборот
- Промени в потребителското и бизнес доверие в САЩ и ЕС, водещо до промени в икономическия цикъл на тези държави и капитализацията на фондовите им пазари
- Връщане на иракския дълг и промяна на динамиката на бизнес отношения между България и САЩ в резултат на политическата ни подкрепа

Може би най-вероятния сценарий е войната да започне скоро и да свърши бързо. Основният негатив, който ще понесем е намаляването на притока от преки чуждестранни инвестиции.

МФ: На 13.03.03г. представяме на Министерски съвет нашия доклад, който съдържа три основни сценария. Не бива да се надценяват ефектите на иракския дълг, тъй като в добрия случай плащането на част от него ще бъде разсрочено във времето.

БСК: Смятам, че е несериозно и наивно да ни се предлага доклад на Министерство на икономиката в този формат. Такъв материал следва да има песимистичен, оптимален и оптимистичен сценарий. Той трябва да даде отговори на следните въпроси: Как ще се промени курса на долара? Какъв ще бъде търговския ни баланс? Кой са набелязаните мерки в случай на война?

Войната е екстремално състояние и изисква екстремални мерки.

СРБ: С този доклад наистина ни подценявате много. Нека да видим какво бихме могли да спечелим от войната в Ирак. Преди години

	стокообмена ни с Ирак възлизаше на 1 млрд. долара. Решението да се отвори иракския пазар за българските стоки е чисто политическо и ние сме готови да допринесем с големия си опит при възстановяването на Ирак в областта на електроцентрали, пътища, осигуряване на необходимите медикаменти, които са регистрирани в Ирак и т.н.
СРБ:	Наблюдаваме едно несериозно отношение към предложенията ни, дадени много преди визитата на министър-председателя в САЩ и посещението на американския министър на търговията.
МФ:	Споделям Вашето мнение, но се опасявам че нямаше как да се организира поради ограниченото време да се вземат предвид и предложенията на бизнеса.
БАЕЗ:	Предвижда се промяна на наличните средства на агенцията за застраховане на български стоки от политически риск.
БСК:	Какви са Вашите мерки и какво сте поискали от правителството?
СРБ:	БАЕЗ не може да обслужи 600 млн. лв. износ. Трябва да се искат реалните неща.

2.2 Предложения:

--

2.3 Решения:

Бизнесът оценява че външната ни политика създава много добри възможности за участие във възстановяването на Ирак и подкрепя официално политическото решение на правителството по отношение на войната в Ирак.
Да се създаде работна група за Ирак с участието на представители от Министерство на финансите, Министерство на икономиката, Министерство на външните работи и членуващите в съвета бизнес асоциации.

2.4 Следващи стъпки:

3. Други:

3.1 Писмо от БСЧП “Възраждане” за членство в съвета:

СРБ: Ние сме предоставили нашето писмено становище и смятаме че не е удачно да се разширява съвета.
БИБА: Считаме че към момента състава на съвета е оптимален и не следва да се променя.

3.2 Разрешителни за транспорт между Италия и България:

БТПП: Италианските предприемачи питат дали ще има достатъчно

МТС: разрешителни. Съществува ли противодействие от италианска страна? Необходими са 15 000 броя разрешителни, като вероятно ще се процедира както миналата година когато бяха издадени допълнително разрешителни, които да покрият нуждите. Вече 10 пъти каним италианските ни колеги за среща по транспорта, но те не откликват. Все пак Ви уверявам, че въпроса с италианските разрешителни ще бъде решен.

3.2 Проблемът за забавено връщане на надвнесен от фирмите данък добавена стойност:

БТПП: Предоставяме на вниманието на министерство на финансите случая с фирма Пуратос България АД, Перник.
МФ: За съжаление в момента според съществуващата законова уредба не можем да направим нищо по този въпрос.

3. Определяне на дневен ред за следващото и по-следващото заседание:

ДНЕВЕН РЕД

за заседание на Съвета за икономически растеж,
26.03.2003 г., 14.00 ч., Голяма зала, Министерство на икономиката

1. Икономически последици от евентуална война в Ирак
2. Проект на Закон за отнемане в полза на държавата на имущество, придобито от престъпна дейност (г-н Румен Стоилов, заместник-министър на вътрешните работи)
3. Пречки пред инвестициите- представяне на прегледа на ФИАС за административните бариери пред инвеститорите (г-н Кирко Кирков, председател на Българската международна бизнес асоциация)
4. Насрочване и определяне на теми за следващото редовно заседание на Съвета по смисъла на чл. 6, ал. 1 от Правилника.