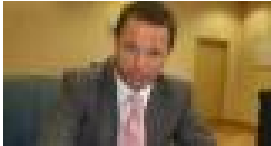

Ще повишим контрола върху транспортните средства в България

Интервю със зам.-министър Камен Кичев, Есоп.bg 2 октомври 2009 г.



Камен Кичев е роден на 6 юли 1968 г. в София. Завършва степен "магистър" в Технически университет - София, специалност "Енергийна техника и технологии". От 2004 г. до юли 2009 г. е регионален директор на Австрийските аеролинии за България, Македония, Косово и Черна гора. Заема и ръководни постове в обществени и професионални организации, като Българската организация за конгресен туризъм, Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) и други. Владее английски и македонски език.

Акценти:

» **Най-големите проблеми в момента са в БДЖ "Товарни превози" и в Пристанище Бургас**

» **Ще се въведе видеонаблюдение на шофьорските изпити**

» **Предвижда се въвеждане на три нива на персонална отговорност при техническите прегледи на превозни средства**

» **Обмислят се процедурите за продължаване на концесиите на някои от основните пристанища**

» **МТИТС подпомага летищата във Варна, Бургас и Пловдив, за да преодолеят кризата в сектора.**

» **Работи се по нова процедура за концесиониране на Летище Русе**

» **Зам.-министър Кичев е получил уверение, че "Щрабаг", ще поправи козирката на Летище София**

Г-н Кичев, бихте ли маркирали основните проблеми в транспортния сектор у нас?

Камен Кичев: Основните проблеми в транспортния сектор са обективни и субективни. Ще започна с **обективните проблеми**. Те произлизат от два основни фактора. Единият фактор е финансово-икономическата криза, която води до спад на товарообмена. Другият

фактор е затварянето на металургичния комбинат "Кремиковци", който беше един от основните товароподаватели на транспортния пазар. Основните приходи на пазара идват от превозване на товари. Пътниците също са част от него, но приходите основно идват от товарите. Най-големите проблеми в момента са в БДЖ "Товарни превози" и в Пристанище Бургас. Те са пряко свързани със затварянето на "Кремиковци" и с тежката финансово-икономическа криза. В резултат на това, БДЖ няма достатъчно средства да покрива своите такси по националната железопътна инфраструктура. От своя страна Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) не получава такси от своя най-голям клиент и не може да покрива задълженията си, включително и заплатите на работниците, изостанали в графика за плащане.

Субективните причини: Държавата, както знаете, субсидира българските железници. Субсидията обаче е похарчена тенденциозно. За първите 6 месеца са похарчени близо 70% от субсидията. Разпределението до края на годината е недостатъчно да покрие най-първичните нужди, а именно заплати, електрическа енергия и т.н. По отношение на пътничкопотока може да се каже, че в България нямаме големи спадове. Имаме спад в авиацията, такъв е регистриран и в пътническия транспорт. Трябва да се отбележи обаче, че все повече в България се развива автомобилният бизнес. Факт е, че все повече хора си купуват автомобили.

Кои са приоритетите на ведомството в транспортния сектор? Какви нови регулации ще се въведат при отделните видове транспорт?

Камен Кичев: Нека да започнем с **Български държавни железници**. На първо място трябва да се стабилизира финансовото състояние. Предприели сме необходимите антикризисни мерки като например: повишаване събираемостта; провеждане на политика на реструктуриране и преквалифициране на кадри; абсолютна "железна" финансова дисциплина; плащане на най-необходимите разходи. В началото на месец август БДЖ и НКЖИ обявиха своите **антикризисни мерки**. *(Тогава стана ясно, че за полугодieto на 2009 г. БДЖ е със загуба от 22 млн. лева, а НКЖИ отчете близо 20% намаление на приходите си от инфраструктурни такси - бел. ред)*. Следващата стъпка е развитие и модернизация на железопътния транспорт. Целта е да се върне вярата на българския народ към железопътния транспорт. Предстоят поръчки за вагони, които се рециклират и скоро ще излязат на гарите.

Автомобилен транспорт: Въвеждаме редица мерки за затягане на контрола при нерегламентираните превози. По отношение на шофьорските изпити, предвижда се въвеждане на видеонаблюдение. При провеждане на техническите прегледи, се предвижда въвеждане на три нива на персонална отговорност: на собственика, на ръководителя на дейността и на техническия специалист. До момента собственикът на практика не носеше отговорност, а тя се разпределяше между трите лица, които са сформирали комисията за проверка на превозното средство. Сред мерките е повишаване на контрола върху транспортните средства в България. Предвиждат се и промени в закони, които ще доведат и до по-сериозни права и възможности на администрацията да упражнява контрол върху автомобилния транспорт.

Въздушен транспорт: Този транспорт е в криза в световен мащаб. Предприели сме необходимите мерки. Подпомагаме летищата във Варна, Бургас, както и новоизграденото Летище Пловдив да стъпи на картата на световния авиационен пазар. Въвеждаме по-ниски такси на пловдивското летище, за да е по-конкурентно на Летище София. Предстои да бъдат направени някои промени в Закона за гражданското въздухоплаване, за да се синхронизира с европейските директиви.

Морски транспорт: В момента се обмислят процедурите за продължаване на концесиите на някои от основните пристанища. С представители на чужди инвеститори се коментира възможността да вложат средства в нашите пристанища, било те на море или по Дунав. Имаме приоритетни пристанища, които предстои да бъдат предложени на концесии.

Какво представлява европейската карта за квалификация на водачи на превозни средства? Как ще се използва у нас?

Камен Кичев: Това е една карта, която повишава степента на професионализъм на шофьора. Той е обучен не само да управлява превозно средство, но е запознат и с други мерки, свързани с безопасност, екология, международни правила за превози на товари. Картата представлява допълнителна професионална квалификация, която Европейският съюз налага.

Сред проблемите, на които сравнително малко се отделя внимание, е състоянието на морските кейове. Медиите по Черноморието, а и Ecop.bg, неколнократно алармират за проблема, за да не се стига до инциденти като този в Охридското езеро. Министерството смята ли да направи инспекция на съоръженията?

Камен Кичев: Възложената проверка, която започна преди месец и предстои да приключи на 5 октомври, има за цел да инспектира не само туристическите плавателни съдове, а и самите кейове, от които тръгват екскурзиите. Трябва да спомена, че има един разработен законопроект по отношение на акваториите и правилата за изграждане на яхтени пристанища. Дава се възможност на собствениците на яхтени пристанища да изграждат собствени кейове и съоръжения. Законопроектът е в крайна фаза и в скоро време ще влезе в парламента

От Морска администрация - Бургас алармират, че се извършват незаконни круизи с туристически корабчета от бургаския мостик до остров Света Анастасия, както и че от две опасни съоръжения се качват туристи. В министерството постъпвал ли е подобен сигнал?

Камен Кичев: Не, такъв сигнал не е постъпвал. Този въпрос ще го поставя и ще бъде направена проверка. Сигурен съм, че по време на проверката по цялото Черноморие, корабът, извършващ маршрута до острова, също е бил проверен.

Смятате ли отново да обявите процедура за концесиониране на Летище Русе?

Камен Кичев: Летище Русе е едно от приоритетните летища. Вече е сформирана работна група, която работи по подготовката на нова концесия, с нови условия. Наясно сме, че условията, които са били заложили в предишните неуспешни концесии на летището, са били твърде високи. Новата концесия ще бъде доста по-олекотена. Тя ще позволи на повече кандидати да участват. Има инвеститори, които са готови да участват в тази концесия. Те виждат развитието на Летище Русе като алтернативно Летище Букурещ. Вече се срещнах с инвеститори, които се интересуват и имат проект. Това не означава, че те ще бъдат концесионерите. Русенското летище създава перспективи да бъде изграден карго терминал. Концесиите на летищата ще бъдат обявени не само в България, но и в Европа, страните от бившия Съветски съюз, Близкия изток. Целта е да привлечем широк спектър от желаещи.

Концесионирането на летището в Горна Оряховица стои ли на дневен ред? Към момента проявен ли е инвестиционен интерес?

Камен Кичев: Концесионирането на Летище Горна Оряховица се обсъжда в момента. Дискутират се и възможните мерки за развитие на летището.

Един от нерешените казуси от предишното ръководство на транспортното ведомство е непоправената козирка на Терминал 2 на Летище София. Кога ще бъде поправена?

Камен Кичев: На 29 септември беше проведена среща с 'Щрабаг' (австрийската фирма, която построи новия терминал на Летище София - бел.ред.). Днес (30 септември) ще бъде внесен крайният план за ремонт на козирката. На 1 октомври внасяме проекта за съгласуване в Министерството на регионалното развитие и благоустройството. В момента, в който проектът бъде съгласуван в министерството, компанията ще предприеме мерки. Ние бяхме категорични с тях и заявихме, че те са тези, които трябва да поправят козирката. Срамота е инвеститор с такова име, да не може да си поправи козирката. Официално бях уведомен, че 'Щрабаг' желае да поправи козирката. Категоричен съм, че ще я поправят в най-кратък срок. Ако все пак, не го направят, ще предприемем различни

мерки и ще преминем към друг вариант на поправяне. Впоследствие ще си търсим правата по съдебен ред. Лично съм поел ангажимент към министър Цветков да следя изпълнението на задачата.

Интервю на Апостол Апостолов, Econ.bg

Приложение

» [Ще повишим контрола върху транспортните средства в България.Интервю със зам.-министър Камен Кичев, Econ.bg 2 октомври 2009 г. \(245.12 KB\)](#)