
Не виждам защо Централна гара да не се даде на концесия

Интервю със зам.-министър Камен Кичев, в-к Дневник, 05.10.2009 г.



Преди да стане заместник-министър, който отговаря за координацията и развитието на транспорта, Камен Кичев в продължение на пет години бе регионален мениджър на Австрийските авиолинии за България, Македония и Косово. В петък транспортният министър Александър Цветков обяви, че започват сериозни съкращения в БДЖ. По думите му дружеството трябва да стане пазарно ориентирано и да въведе гъвкави тарифи за привличане на товари. Още преди седмица железничарите в Горна Оряховица протестираха срещу забавените с повече от месец заплати, а малко преди изявленията на министъра синдикатите предупредиха, че се готвят още по-масови протести, свързани и с предстоящите съкращения.

- Как ще коментирате започналите протести на железничарите?

- В момента изплащането на заплатите им закъснява с месец-месец и половина, което създава напрежение в дружеството. Търсим средства, водим разговори с финансовото министерство. Само за заплатите за един месец са необходими 18 млн. лв. Водим разговори и със социалните партньори. БДЖ се намира в тежко положение, тъй като за първите шест месеца товарите са спаднали с 40%. Създадохме консултативен експертен съвет, който ще обсъди източници за допълнителни приходи. Като такива разглеждаме продажбите на старо желязо и вагони. Опитваме се намерим транзитни товари от Западна Европа. Трябва да отчитаме и конкуренцията от страна на автомобилните превози, където също има спад на товарите. БДЖ изпълнява антикризисна програма, свързана със свиване на разходите, включително и прекратяване на допълнителните плащания за труд. Искаме да възвърнем доверието на хората в БДЖ.

- Как ще възвърнете доверието, когато хората се страхуват да пътуват с влак, защото почти всеки ден стават инциденти с тях?

- Железниците са такива, каквито ги поддържа. Дирекцията в жп администрацията, която се занимава с безопасността, е назначила проверка на вагоните в БДЖ. В момента администрацията въвежда мерки за подобряване на информацията, която получават пътниците. Искаме всички пътуващи с БДЖ да имат възможността през мобилни телефони и интернет да получават информация за отменени или закъснели влакове. На гарите ще

бъде въведена по-детайлна информация за разписанието на влаковете. Искаме пътниците да могат да си купуват билети през интернет. Вече имахме срещи с представители на МВР за подобряване на сигурността при превозите на товарите, борбата с гратисчиите и мерките срещу вандалските прояви. Заводите в Септември и Дряново ще рехабилитират и модернизират 20 пътнически вагона, в които ще бъдат вложени негоривни материали. За тези вагони вече получихме разрешение от Европейската комисия, че отпуснатата държавна помощ е допустима.

- *Осигурени ли са средствата за ремонта на тези вагони?*

- В момента водим разговори с финансовото министерство. Надяваме се до края на годината да получим поне част от средствата. Разработваме и дългосрочна стратегия за модернизация на вагоните и локомотивите.

- *Синдикатите определят като драстични предвижданияте съкращения на по 2000 души в БДЖ и в НК "Железопътна инфраструктура"...*

- Неизбежно е да има съкращения и в двете дружества. Това се налага, защото антикризисните мерки до момента не са били драстични. Администрацията за последните десет години се е увеличила с 45% независимо от спада на товарите.

- *Как смятате да се преборите с конкуренцията между автомобилните и жп превозите?*

- Много труден въпрос. Пазарът е отворен. БДЖ трябва да провежда гъвкава политика, за да успее да се пребори за товари. Не можем да налагаме товарите да се движат с железниците. Правим синхронизация на разписанията на влаковете и автобусите от националната транспортна схема, за да не припокрива движението на влакове и автобуси и да ни отнемат пътници.

- *Какви антикризисни мерки предвижда програмата на министерството?*

- Намерението ни е в най-скоро време да намалим таксите за обслужване на летище Пловдив, което ще му позволи да е конкурентно на летище София и да привлече по-голям трафик през зимния сезон. Смятаме да преразгледаме и тарифите на пристанищата и да ги направим конкурентни на тези в Констанца и Солун. Новото ръководство на пристанище Бургас освен пускането на терминала за контейнери приоритетно работи по привличането на товари след спирането на "Кремиковци". Разглеждаме и възможностите за концесиониране на части от пристанище Бургас. Пристанище Варна е с добри финансови резултати, но се стремим да концесионираме неща, от които държавата губи. Концесиите са единственият начин за развитие на по-големите гари. Там ще търсим партньорство с общините, защото имотите около гарите обикновено са общински, а жп гарата е и автогара. Не виждам защо Централна гара да не бъде дадена на концесия. Искаме да променим досегашната практика за търсене на инвеститори и поканите за участие в процедурите за по-големите обекти ще бъдат публикувани в чуждестранни медии. Това е единственият начин макар и с повече средства да се привлекат инвеститори.

- *Старият терминал на софийското летище ще бъде ли даден на концесия, след като правителството "Станишев" промени закона с тази цел?*

- На този етап не е приоритет отдаването на концесия на стария терминал на софийското летище. Проблемът е с малките летища, за които няма средства за поддръжката им. Предстои отново да се открие процедура за концесия на летище Русе, подготвяме за концесия и летище Стара Загора. Трябва да направим условията на процедурата привлекателни за инвеститорите. Не може да прилагаме същите изисквания към тях, каквито имаше при концесията за летищата във Варна и Бургас. При изработване на изискванията трябва да отчитаме, че авиационният бизнес бе силно ударен от кризата, а инвеститорите в летищата са предпазливи.

- *Какъв тип инвеститори ще търсите за летище Русе?*

- Оператори на летища. То и летището в Стара Загора могат да станат центрове за обучение на пилоти, да се изградят карго терминали с пътнически терминал. Русе може да

се превърне в сериозна алтернатива на летището в Букурещ. То може да вземе част от капацитета му, който не може да бъде обслужен. Трябва да се отчита и близостта на летището до жп гарата и пристанищата.

- *Договорихте ли се с австрийската компания "Щрабаг" за възстановяване на козирката на новия терминал?*

- Неприемливо е в терминала да бъдат инвестирани над 100 млн. евро, а изпълнителят да не желае да ремонтира козирката. Австрийската компания твърди, че гаранцията за строителството е една година, а дефектът е свързан с облицовката. Имаме писмо от Дирекцията за национален строителен контрол (ДНСК), има становище за изпълнението ѝ и препоръка да поправят. Експертизата показва, че в момента ситуацията е опасна, защото се очакват силни ветрове. Ако не бъде постигнато съгласие, възможно е да се стигне до Международния арбитражен съд в Париж.

Приложение

» [Интервю със зам.-министър Камен Кичев, в-к Дневник, 05.10.2009 г.](#) (410.14 KB)