
Търсим инвеститори за китайския влак стрела

Интервю на заместник-министър Камен Кичев за вестник "Стандарт", 08.12.2010 г., със зам.-министъра разговаря Белчо Цанев

С 460 млн. заем от Световната банка ще платим борchoвете на БДЖ, казва Камен Кичев

В железницата умуват за какво ще използват новия терминал в Драгоман

- Г-н Кичев, какво съдържа меморандумът, който министър Александър Цветков подписа с китайските железници?

- Това е меморандум за сътрудничество, който визира развитието на жп линията от турската граница до София.

- Защо до София, а не до сръбската граница?

- Може да продължи и на запад, но на този етап говорим за принципно разбирателство за продължаване на високоскоростната линия, която вече се строи в Турция от китайски фирми, на наша територия. Китайците имат много добра технология за изграждане на високоскоростна железница, и то на много добри цени.

- Китайска ли е технологията, или европейска?

- Доколкото зная - на "Сименс". Целта на меморандума е да гарантира продължаването на тази високоскоростна линия през България и изобщо - за развитие на сътрудничеството с Китай в областта на жп транспорта.

- Кой ще инвестира в тази жп линия?

- Китайските фирми, но ще търсим и други инвеститори. Условието са да не се взема държавно гарантиран заем, а линията да се изгражда по схемата BOT (построй - експлоатира - предай) или на концесия. Вече има желаещи да инвестират, но на този етап изчакваме, за да сме максимално отворени за всички инвеститори.

- Защо подписваме меморандум с китайските железници, а не с френските или германските?

- Първо, защото Китай, наред със САЩ, е най-големият търговски партньор на ЕС. Второ, защото искаме да разтърбим в огромна страна като Китай идеята да отдадем колкото се може повече инфраструктурни обекти на концесия - пристанища, летища, гари - всичко. И тръгваме по пътя на логиката: след като един от най-големите товаропотоци тръгва от Китай към ЕС, защо да не поканим китайски инвеститори да вземат пристанища, а защо не и летища и гари на концесия? Защо част от китайските товари за Централна и Източна Европа да не влизат през България? Ние искаме да предложим китайските товари да стигат по море до българско пристанище, откъдето да ги возим по железница и по р. Дунав на Запад.

- Как ще дадем на китайците на концесия порт Бургас, а ще строим високоскоростна линия от Турция? Или ще правим връзка от Бургас до линията Истанбул - София? А и всички високоскоростни линии са пътнически, или новата ще е първата в света за товари?

- Не, не, двата проекта не са пряко свързани. Високоскоростната жп линия ще е пътническа. Идеята за построяване на високоскоростна железница в България е за далечното бъдеще. Надяваме се някой ден да се появи инвеститор, на когото да му излезе сметката, което би било много трудно, тъй като населението у нас е разпределено равномерно и липсват мегаполиси, между които се формира голям пътнически трафик.

- Защо не се договорите с "Евростар" за продължаване на високоскоростната линия от Брюксел през София към Истанбул? И съвместими ли са китайските влакове с европейската жп мрежа?

- Мисля, че са съвместими. А и на този етап "Евростар" не смята да разширява линията в източна посока. Докато китайците проявиха интерес към всички наши предложения и аз много се надявам при обявяване на концесионните процедури да кандидатстват китайски фирми.

Вече сме представили обектите за отдаване на концесия и в Австрия и Германия. На 15-и заминавам за Холандия, където ще представя целия пакет пристанища за отдаване на концесия и цялостната ни концесионна политика. Още повече че се надяваме да открием процедурата за порт Бургас до края на месеца.

- Има ли заявен интерес към него?

- Поне 5 или 6 фирми са подали писма за намерения, което много ни радва. Вече се срещаме с ръководствата на "Дойче бан" и "Рейл карго", които се убедиха, че България за първи път предприема сериозни мерки за развитието на ро-ла и комбинирани превози, създавайки много добра и конкурентна среда за тях в сравнение с автомобилния транспорт. Истината е, че над 800 камиона пресичат всеки ден България, като рушат пътищата и замърсяват природата, а в същото време жп линиите ни стоят празни. Поради това се борим да качим част от тях на влакове.

- Как се борите? Обявихте, че на 6 октомври новият ро-ла терминал в Драгоман ще бъде пуснат в експлоатация, а вече е 8 декември и нищо подобно не се случва. Но дори и да тръгне, терминалът няма да бъде изплатен, тъй като няма начин да качите турските камиони на влаковете?

- Има начин. Вече постигнахме разбирателство с турското министерство на транспорта за подписване на споразумение между тяхната автомобилна асоциация и БДЖ за качване на турски камиони на влак на терминала в Халкали, които ще пътуват до Драгоман. Има работна група, която стикова процеса. Освен това предстои България да въведе целогодишни ограничения за движението на камионите в почивните дни така, както е в цяла Европа. Изпратихме предложението до МРРБ, АПИ и ИААА да определят местата за изграждане на паркинги.

- По тази схема ще натоварите ро-ла терминала в Драгоман само в почивните дни.

- Ще намалим и жп инфраструктурната такса за комбинирани превози между 40 и 50% от 1 януари, за да може да излезе сметката на БДЖ.

- Това ще намали приходите на НКЖИ.

- От комбинираните превози те и сега са нула, а като тръгнат, ще са повече от нула. Третата мярка е едностранно да освободим комбинираните превози от разрешителни, а четвъртото е да не изискване от превозвачите винетка за разстоянието Драгоман - Калотина. Като направим цялата тази комбинация от мерки сметката на БДЖ горе-долу ще излезе.

- Няма да излезе, тъй като разстоянието Халкали - Драгоман е късо. Защо не преговаряте със Сърбия и Австрия камионите да слизат във Велс?

- Предстоят преговори със Сърбия по този въпрос. Но на този етап ние искаме да сме готови с отсечката Халкали - Драгоман.

- Ако сърбите се съгласят, Драгоман става абсолютно излишен?

- Понеже знам, че ще ми зададете този въпрос, възложих на ръководството на НКЖИ да изготви бизнес план за какво друго може да се използва терминалът в Драгоман. Но дори само 10% от турските камиони да качим на влак, терминалът в Драгоман ще си е изпълнил задачата. А и никой не цели изплащането му след 3-4 години. Това е дългосрочна инвестиция с огромни положителни ефекти за екологията. Защото от 2014 г. в цената на

винетката ще влязат и такси "задръстване" и "екология", и тогава ще се види огромният смисъл от терминала в Драгоман.

- За да стане това обаче, са необходими и добри жп линии, за поддръжката на които не се инвестира и при първия проливен дъжд те пропадат. Как ще се справите с този проблем?

- Тук вече идва ролята на заема от Световната банка (СБ), който железницата ще получи. В понеделник пристигна мисия на СБ, с която близо час водих разговори. Задачата е постигане на споразумение за стъпките, които и двете страни трябва да извървят до подписването на договора за заем. Само ще вметна, че програмата за реформи в БДЖ и НКЖИ вече е одобрена от СБ. Преговорите бяха много тежки и ще продължават да са тежки особено по въпроса за закриването на линии. СБ много настоява да бъдат закрити редица линии, които да бъдат обслужвани от автобусчета на БДЖ. Това е крайна мярка, която на този етап отхвърляме.

- Какви са последните параметри на заема?

- 460 млн. лв. за БДЖ и 120 млн. лв. за НКЖИ. По-голямата част от тези 460 млн. лв. ще отидат за разплащане с кредитори и доставчици, а 70 млн. - за обновяване на подвижния състав. 120-те милиона за НКЖИ са заем единствено за доставка на машини за ремонт на железния път.

- Че НКЖИ има достатъчно техника, закупена от предишния заем от СБ преди 14 години.

- Техниката на НКЖИ е много стара, а без техника железният път не може да се поддържа.

- Съгласни ли са синдикатите с реформата и със съкращаването на хора в двете жп компании?

- Вчера проведохме голяма среща с ръководствата на БДЖ и НКЖИ и синдикатите, на която поканих и мисията на СБ. Целта беше синдикатите да получат информация по заема и редуцирането на персонала от първа ръка, защото не са тайна слуховете за стачка. Истината е, че една такава стачка само ще влоши състоянието на двете компании, затова аз призовавам железничарите да не се поддават на подобни провокации. Защото само неизплатените ваучери за храна не са достатъчна причина за обявяване на стачка. Особено на фона на тази жестока криза в цялата страна и най-вече в железниците, и то при положение, че заплатите и авансите са изплатени, парите за отпуски почти изцяло са изплатени. Доста пари са изплатени, доста ангажменти са изпълнени, така че една стачка освен неморална ще бъде и катализатор за влошаване състоянието на БДЖ и НКЖИ.

Меморандум за сътрудничество в областта на жп транспорта между България и Китайската народна република подписаха вчера в Пекин министърът на транспорта Александър Цветков и китайският министър на железниците Лиу Джъдзюн. Какво ще допринесе документът за развитието на българските железници, потвърден ли е интересът на Китай към нашите пристанища, кога ще заработи терминалът за комбинирани превози в Драгоман и за какво ще се използва заемът от Световната банка? За отговор на тези важни въпроси потърсихме зам.-министърът на транспорта Камен Кичев.