
Камен Кичев, заместник-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Инвестициите в железопътния сектор тази година са прецедент

Интервю на заместник-министър Камен Кичев за вестник "Класа", 14.03.2011 г., със зам.-министъра разговаря Маргарита Димитрова

"Катар еървейс" отваря възможност за нови връзки между България и Изтока

- Г-н Кичев, планираната стачка в железниците беше отложена, след като беше постигнато споразумение със синдикатите. Какво точно се разбрахте?

- С председателите на двата синдиката подписахме меморандум за разбирателство и за подкрепа на реформата в железопътния сектор. Основните параметри са свързани с приоритетните съкращения. Разбрахме се, че персоналът ще се намалява чрез пенсиониране и естествено текучество, а на мястото на напусналите хора няма да се назначават нови. Не-случайно под този меморандум стои и подписът на министър Тотю Младенов, защото чрез Агенцията по заетостта и с помощта на европейските програми част от персонала ще бъде преквалифициран. Постигнахме съгласие също за ваучерите за храна, за допълнителните социални придобивки, които имат железничарите, разбрахме се какво ще стане с неизплатените суми, направени бяха планове за изплащането им и т. н. Но според мен най-важното е, че социалните партньори подкрепят реформата, която е крайно необходима и без която железниците няма да могат да продължат да съществуват. От стачните комитети имаха и не чисто синдикални искания, например пожелаха да видят какви инвестиции ще се правят.

- Как ги убедихте, че ще има средства за обновяване в системата?

- Два пъти повече от синдикатите искам да има инвестиции в железниците, за да е много по-добра услугата. Числата говорят сами по себе си, инвестициите тази година са прецедент. Над 140 млн. лв. е първият транш от заема на Световната банка и тези пари ще влязат в БДЖ като увеличение на капитала, т. е. превозвачът няма да ги връща. До голяма степен това е разликата с всичко, което се е случвало досега. Отделно държавата дава 170 млн. лв. субсидия. Планирани са също и 20 млн. лв. за нов подвижен състав и вече е подписан договорът за покупка на 30 чисто нови спални вагона. Има средства и за ремонт на повече от 100 вагона. За 2011 г. се отделят около 327 млн. лв. за изграждане и рехабилитация на жп инфраструктурата. Само държавната субсидия е 130 млн. лв. След като се написаха цифрите и се показа за какви средства става дума, по-нататък разговорът със синдикатите не беше труден.

- Преди дни споменахте, че се забелязва повишаване на превозите, очертава ли се ясно тази тенденция?

- Има категоричен ръст на товарните превози с железница през януари в сравнение със същия период на 2010 г. Това е сигурен сигнал, че икономиката се развива. Сега не спирам да говоря на железничарите, че заради поскъпването на горивата, те имат много голям шанс да привлекат товари от автомобилния транспорт.

- В подписания меморандум със Световната банка фигурира ли изрично условието да бъдат приватизирани товарните превози на БДЖ?

- Това е възможно, но след реструктурирането на двете компании - за пътнически и товарни превози. Неприсъщите дейности ще бъдат отделени, а подвижният състав в двете дружества ще бъде разделен. Едва тогава може да се говори за приватизацията на

товарните превози. Това е нормалният път на едно подобно дружество. Не е работа на държавата да играе превозвач, след като на пазара вече има 7-8 частни оператори. Ако се намери стратегически инвеститор, който е готов да плати необходимата сума, която ще влезе в пътническите превози, приватизацията на товарните е един възможен вариант. Това обаче не е задължително условие.

- Докъде стигна намерението за концесиониране на жп гарите?

- В момента върви процедурата. Но концесията не е нещо, което става за 40 дни. Чувам упреци, че много сме се бавили. Трябва да е ясно, че 1-2 години само трае структурирането на територията на концесията. Необходимо е да се определят рамките, цената и да се направи бизнес модел. Много се надявам да има желаещи да участват в концесионните процедури, които вече обявихме. Вече почти сме привършили подготвителните работи за две от гарите, но все още имаме проблеми при изчистването на собствеността между общината и НКЖИ.

- Чужди или български инвеститори очаквате?

- Идеята е една гара да бъде и железопътна, и автобусна, и търговски център. Тогава ще има интерес. В момента се надяваме на всякакви инвеститори. Вече разговаряхме с представители на ЕБВР, там имат опит с успешни проекти, какъвто е централната гара в Прага. И с тяхна помощ смятам, че в началото на лятото ще успеем да стартираме концесията на гарите. После ще дадем максимален период, в който потенциалните инвеститори могат да подават документи и към края на годината се надявам поне една от гарите да е предоставена на концесия. Ще ми се да уточня, че не винаги чуждестранният инвеститор е най-добрият и затова не правя разделение. Важното е програмата, която се залага, какъв е бизнес-планът и в крайна сметка да се види нещо реално построено и направено.

- Има ли интерес към вече обявените концесии на пристанищата?

- Има фирми, които са купили документацията за пристанището в Бургас. Много се надявам да имаме успешна процедура, защото тази концесия е крайно необходима и ще освободи държавата от ангажимента да изплаща заема към Японската банка за развитие. Съвсем скоро МС възложи на екип да преговаря за промяна на параметрите на този кредит.

- Какво бихте казали на всички, които протестират срещу високите цени на горивата? Възможни ли са според вас реални стъпки, които биха ограничили това поскъпване?

- Това е извън компетенциите на транспорта и е изцяло в обсега на икономическото и финансовото министерство. Разбрах, че ще бъде пуснато запитване до ЕК, възможно ли е намаляване на акцизите, но не бих могъл да се ангажирам с нищо по-конкретно. Поскъпването на горивата е факт не само в България и всички знаем, че основната причина е кризата в Северна Африка. 80 процента от транспорта в момента е на гуми. Ако автомобилните превозвачи започнат да протестират, повярвайте ми, това е добре и за железницата, и за речния транспорт. Веднага ще се намерят други варианти. Всеки има право да прави, каквото си пожелае, но може би националният протест в този случай не е мярката, която ще доведе до някакъв положителен ефект. Какъв беше резултатът миналата година от стачките в Гърция? Какво постигнаха, освен че си провалиха туристическия сезон, изгониха един от най-големите си инвеститори на пристанището в Солун?

- Какво ще е отражението на поскъпването на горивата върху самолетните превози?

- На този етап не съм чул коментари за някакви ефекти върху авиацията. Големите авиокомпании, които планират работата си, работят с хеджирано гориво и вероятно на по-късен етап поскъпването би се появило като проблем. Разбира се, ако дотогава не се стабилизира цената на горивата. Но като говоря за авиация, ми се ще да спомена, че

благодарение на една българска делегация, водена от премиера Борисов в Катар и последващите преговори, от септември авиокомпания "Катар еървейс" започва директни полети между София и Доха. Това ще е много голямо удобство за българските граждани, сериозна възможност за развитие на бизнес отношенията, нова връзка между България и Изтока. В момента основният пътнически поток минава през Истанбул, което не е най-удобната дестинация. Да не говорим, че в "Катар еървейс" е една от най-добрите авиокомпани в света. Има и други, които идват, но аз говоря за значението на най-големите, които поставят България на картата на света.