

## Камен Кичев

зам.-министър на транспорта,  
информационните технологии и съобщенията

# Не виждам защо Централна гара да не се даде на концесия

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 изявлението на министъра синдикатите предупредиха, че се готвят още по-масови протести, свързани и с предстоящите съкращения.

Интервюто взе Светлана Ненова | svetlanan@dnevnik.bg

### 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 пъ-

туващи 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 ратисчиите и мерките срещу вандалските прояви. Заводите в Сегтем зори 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 предвидените 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 пушкането на терминала за контейнери приоритетно работи по привличането на товари след спирането на „Кремиковци“. Разглеждаме и възможностите за концесиониране на части от пристанище Бургас. Пристигнали са 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



Фотограф Красимир Юскеселиев

”

Ще синхронизираме разписанията на влакове и автобуси, за да не се припокриват

Летището в Русе може да поеме полетите от Букурещ, които надхвърлят капацитета на румънското

Ако не се договорим с „Щрабаз“ за ремонта на новия терминал, може да се стигне до Международния арбитражен съд

“

дадена на концесия. Искаме да променим досегашната практика за търсене на инвеститори и поканиете 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 привлечат 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 напра-

вим 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 бли-

зостта на летището до жп гарата и пристанищата.

### Договорите ли се с австрийската компания „Щрабаз“ за възстановяване на козирката на новия терминал?

- Неприемливо е в терминала 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. Експертната 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.