

Железниците изхарчили 70% от субсидията за половин година

Подкрепата за БДЖ от страна на гържавата е политика във всички европейски страни, казва зам.-министърът на транспорта **Камен Кичев**

НИКОЛАЙ МАРЧЕНКО

– Г-н Кичев, какво завари новото правителство в големите държавни транспортни предприятия, за които вие ще отговаряте като заместник транспортен министър?

– За никога не е тайна вече, че новото правителство получи едно тежко наследство от предишната власт и министерството не прави изключение, за съжаление. Наследихме например сложния казус с похарчени още в средата на тази година субсидии за двете железопътни дружества – БДЖ и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ). 70% от субсидията за цялата година вече е изразходвана и сега на нас се налага да свежаме разходите до минимум. Но не спирате да действате и вече изясняваме варианти за стабилизиране на приходите.

– Досега няма правителство, което да не е обещавало до края на мандата си да направи примерно пътуването с влак от София до Бургас 4 часа. Същността какво изобщо е възможно да се постигне в железниците?

– Ще ви поправа, че влакът от София за Бургас се е придвижвал най-бързо за 4 ч. и 55 мин. Приватизирането на железопътния превозвач БДЖ е един от възможните варианти за излизане от сегашната ситуация, но вероятността да се намери желасц е почти нулева. Товарните превози също изпитват големи загуби – 30% от товарите

им намалеха само заради „Кремиковци“, прибавете и още около 10% поради кризата... Проблемът е тежък за цялата система. Разработихме антикризисни мерки, които вече влизат в сила.

– Но докога държавата ще продължава да налива пари в железниците?

– Относно субсидиите мога да кажа, че подкрепата на железниците е част от държавната политика във всички европейски страни. Няма как да спрем субсидиите за пътуванията примерно на студенти, ученици, пенсионери, хора с увреждания. Тези субсидии задължително ще продължат. Въпросът обаче е в това, че железниците трябва да се обновят. Не може да се возим с вагони отпреди 30-40 години. От друга страна, Национална компания „Железопътна инфраструктура“ пък е свързана директно с БДЖ – щом превозвачът не

СНИМКА: МИХАЕЛА КАТЕРИСКА



КАМЕН КИЧЕВ е специалист в областта на въздушния транспорт. От 2004 г. до назначаването си за зам.-министър на транспорта в правителството на ГЕРБ бе регионален директор на Австрийските авиолинии за страните от Балканския полуостров. Зема и ръководни постове в Българската организация за конгресен туризъм, в Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) и др. Завършил е Техническият университет в София. От август 2009 г. е зам.-министър, който отговаря за координацията и развитието на всички видове транспорт.

си плаща таксите или закъснява, това директно води до загуби за компанията. В момента тази загуба е от порядъка на 80 млн. лв. Заварихме няколко сделки с вагони, по които министър Цветков е назначил проверки. В най-скоро време ще ви информираме и за този род нередности. Целта е не да се търсят виновни, а истината да излезе наяве.

– А защо тогава в железопътната инфраструктура си стискат ненужните имоти и не ги продават? От продажбата само на запустялата гара „Плюнер“ щяха да изкарат 60-80 млн. лв.

– Моментът не е подходящ да се продават имоти, защото цените им са много ниски.

– Затова ли предпочитат да си държат имотите и да ги дават под наем за жълти стотинки?

– Относно ситуацията за даване под наем на обектите на НКЖИ наистина може да се търсят по-добри решения. Този въпрос стои на дневен ред.

– Все пак какво конкретно ще направите в най-близко бъдеще?

– Първо, активираме антикризисния план за железниците. Преструктурирането на БДЖ и преквалифицирането на персонала е приоритетна точка в него. Въвеждаме план за ползване на

опцията „комбиниран транспорт“. Това ще разтовари пътна мрежа от ужасния на моменти автомобилен трафик до морето и обратно. Разбира се, за нас е от особена важност и удобството на гражданите. С тази цел се прави симпозиумът на разписанията. Комбинирането на железопътния транспорт в синхрон с автобусите и авиотранспорта ще допринесе много за комфорта на пътниците.

– Към края на предишното правителство излизиха потресавачи разкрития за купуването на шофьорски книжки. Кои са най-спешните мерки, които ще възложите на автомобилната администрация?

– Издаването на т.нар. „черни книжки“ е престъпление, затова ще следим строго работата на регионалните звена на автомобилната администрация и автошколите. Вече приложихме и ще продължим да прилагаме драстични мерки. Любомир Христов, като изпълняващ длъжността директор на „Автомобилна администрация“, има задача да прави непрестанни проверки. Те продължават и сега. Например до момента са проверени над 4300 автобуса, произведени преди 1994 г., издадени са 220 акта за нарушение, а 42 автобуса са напълно бракувани.

– Каква ще е съдбата на вече почналите процедури за концессиониране на летищата в Русе, Горна Оряховица, Стара Загора и ще проверите ли сделката за летището в Търговище, което се

оказва взето на концесия от фирмата, която 20-годишен младеж регистрирал броени дни преди конкурса?

– За Търговище държа да отбележа, че е продадено не летище, а обикновен поземлен имот. Летище Търговище не съществува като такова повече от 10 г. През 1999 г. е отнет лицензът и е заличено от регистъра на летищата в Република България. В момента там не може нито да каца, нито да излита самолет.

– В момента тече процедура за избор на фирма, която да осигури чартърни полети за нуждите на властта.

– В момента тече процедура за избор на фирма, която да осигури чартърни полети за нуждите на властта. С решението на МС е прекратен договорот за купуване на лизинг на двата самолета „Еърбъс“.

– Днес имам среща с

представителите на лизингодателя ВН Air и на финансиращата сделката Deutsche Bank, с които ще обсъдим вариантите за минимизирането на разходите.

– Според някои експерти е опасно и несериозно държавните мъже да летят с чартъри и би могло парите, икономисани от правителствения

„Авиотряд 28“, да се използват поне за един нов правителствен самолет.

– Европейската практика показва, че в голяма част държавните глави летят с чартъри, а специализираните авиотриеди са просто едни военни структури. Например в Унгария, Австрия, Великобритания и Финландия това е нормална практика. Папа Йоан-Павел Втори дойде в България със самолет, чартиран специално за него от „Ал Италия“. При полетите на президента, премиера и председателя на НС, разбира се, трябва да се взимат допълнителни мерки за сигурност. Авиотриедът, според нашия план, ще е структурата, която първо ще ползва своя парк. А ще чартираме само когато няма подходящ самолет за съответния полет.

– Значи няма да се закрива, както първоначално бе съобщено?

– Авиотриедът ще бъде реструктуриран според нуждите на сегашния авиопарк. Той има няколко самолета – стария Ту-154, 9-местния „Фалкон 2000“, хеликоптер.

– Българските фирми за товарни превози пострадаха доста от ограничителните мерки, които Турция предприе спрямо тях.

– Какво е направено до момента за облекчаване на положението им?

– Създадохме работна група съвместно с българските организации. Постигнахме и първия успех с Турция от 20 август. Благодарение на протестните ни ноти съвместно с външно министерство извоювахме турската страна да премахне ограничението от 200 литра гориво за българските камиони при влизането им в страната. Засага не е решен въпросът за разрешителните за превоз, върху които беше наложено ограничение от страна на Турция. Но страната ограничаваше не само нас, а и другите страни. Ние се обърнахме към Европейската комисия, която ни подкрепи, че мерките от страна на Турция са против правилата. Съответно проведохме среща с турския посланик в София и се договорихме за експертна среща между двете страни.