
Камен Кичев, зам.-министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: Бъдещето при превоза на стоки е в жп транспорта

Интервю на заместник-министър Камен Кичев за Български транспортен вестник, 05.03.2010 г., със зам.-министъра разговаря Александра Джандева

Няма интерес към приватизацията на пътническите превози. Сериозните проблеми в железопътния сектор провокираха експертите от Института за пазарна икономика да излязат със специален доклад. В него те предложиха драстична промяна в политиката на държавата. Според анализа на ИПИ секторът трябва да се развива по пазарни принципи, а не от одобрението, планирането и субсидирането от страна на правителството. Зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Камен Кичев коментира отправените препоръки.

- Г-н Кичев, според вас смело ли е да говорим за пълна приватизация на БДЖ - Пътнически превози, каквато предлагат от ИПИ?

- Предложението на Института не е смело - то е пожелателно и звучи много добре, но към този момент в европейската практика няма пътнически превози, които да са приватизирани. Има отделни участъци в някои държави, където се развива определен вид туризъм и се приватизират конкретни отсечки със специален интерес като туристически атракции. Пътническите превози реално са социална политика на всяка държава, защото железопътният транспорт е най-достъпният.

- От ИПИ препоръчват още държавата да избере един или няколко частни оператора за жп инфраструктурата. Това добър вариант ли е?

- Инфраструктурата принадлежи на държавата, тя е изградена от държавата, но към момента за съжаление се нуждае от субсидия. Такава е и европейската практика. Има европейска директива, която казва, че до 90% от възнагражденията на служителите в жп инфраструктурата трябва да бъдат субсидирани от държавата. Да, може би в някакви участъци, които са туристическа атракция, би могло да се говори за допускане на частни оператори, но по никакъв начин не и за цялостна приватизация на инфраструктурата.

- Останаха единствено товарните превози и тук въпросът е доколко държавата е склонна да либерализира пазара?

- Пазарът е отворен и има достатъчно интерес. Тук приватизацията е възможен вариант. Вече проведохме срещи с големите европейски превозвачи - австрийската Рейл Карго и немската компания Дойче бан. Коментираме идеи за разширено сътрудничество, а от друга страна, обмисляме и възможност за приватизация. Това не е забранена или мръсна дума по отношение на товарните превози. При положение че на пазара има достатъчно желаещи, товарните превози не са нещо, което задължително трябва да бъде контролирано от държавата. Ключова е и позицията на България. Ние се намираме на кръстопът и през страната минават няколко основни транспортни коридора. Тук се явява БДЖ - Товарни превози, с която да предложим най-конкурентните условия.

Железопътният транспорт и река Дунав са бъдещето в транспорта на стоки. Железницата е най-екологично чистият транспорт, който не натоварва вече претоварената пътна инфраструктура. Тя е единствената претоварена в България. Всички останали инфраструктури - релси, въздушен път, пристанища, летища, река Дунав, могат да поемат товарния поток. Има възможност за изместване на товарите към тези инфраструктури.

- До кой етап са стигнали на практика преговорите с двете чужди компании?

- С колегите от австрийските товарни превози Рейл Карго уточнихме основните теми. Предстои да ни посетят и да обсъдим продължението на подписаното вече споразумение. С тях ще работим върху възможността България да бъде транзитна дестинация за товарите. Ще говорим за развитието на комбинираните превози, в това число Ро-Ла и на непри-дружаваните или т.нар. джоб-вагони. Очаквам не по-късно от края на март да проведем среща с Дойче бан у нас.

- Тези преговори означават ли, че ще допуснете още превозвачи?

- Ако в момента се появи превозвач, който пожелае да превозва в България, ние ще му дадем разрешение. По отношение на товарните превози - ако има желаещи, стига те да отговарят на необходимите условия, ние ще дадем разрешително. Преговорите с най-големите превозвачи в Европа по никакъв начин не биха ограничили някого да получи правата на оператор у нас. Днешната тенденция е превозите от железен път да преминат към автомобилите. Пътната инфраструктурата не може да поеме натоварването, но това е процес от пазарната икономика, върху който не можем да влияем. Намалихме железопътните инфраструктурни такси, за да направим жп транспорта по-атрактивен спрямо всички останали видове транспорт. Но процесът е много труден.

- Как ще коментирате критиките, че държавата субсидира неефективно двете компании - БДЖ и НКЖИ?

- Субсидиите в пътническите превози, които покриват разходите, са реални и отговарят на нуждите. Ако говорим за железопътната инфраструктура - към момента субсидията е недостатъчна и не покрива 90% от възнаграждението на всички служители. Другата тема е, че основният превозвач - БДЖ, дължи пари на НКЖИ, защото не е в състояние да изплаща пълната инфраструктурна такса към момента.

- Преди месец имаше стачки заради неизплатени заплати. Ако отново има масово недоволство, как ще реагирате?

- Аз се надявам да няма. В момента преговаряме с МФ. Провеждаме срещи с колегите постоянно и се опитваме да осигурим реално необходимите пари за жп инфраструктурата.

- Един практичен въпрос - имате ли ясен план как ще постъпвате с хората, които чупят във влаковете или крадат релси?

- България има железниците, които заслужава. Държавата има волята да спре вандалщината, която унищожава железопътния транспорт, но не може да го направи без подкрепата на обществото. В момента с МВР и с Транспортна полиция разработваме програма, с която искаме да повишим събираемостта от продажби на билети. Има дестинации, по които хората категорично отказват да говорят с кондукторите и да платят каквото и да било. Ще бъдем крайни, но ред трябва да има.

- Какво по-точно ще направите?

- Ще ги сваляме от влака веднага с полиция.

- Сигурността на пътищите зависи и от изправността на мотрисите. Можете ли да кажете повече за тяхната надеждност, защото продължава да има случаи на различни аварии?

- Колегите от Изпълнителната агенция "Железопътна администрация" в момента са много стриктни в проверките, които извършват, и в експлоатационните годности, които дават на локомотивите в България.

- Инцидентите на прелезите също ли ще останат част от черната хроника на новините?

- Тук отново стигаме до манталитета на българския шофьор, който е над закона и пътните знаци. Естествено, където може, ще се монтират камери, но това отново е свързано с много средства, каквито в момента няма. И пак всичко ще зависи от желанието и културата на хората да спазват законовите регулации. Ако не го направят, ще продължат да застрашават не само собствения си живот, но и този на пътищите и служителите на

железницата.

ПРОЕКТИ ПО ОП "ТРАНСПОРТ"

Делът на жп проектите в схемата на ОП "Транспорт" е около една трета от общата стойност по програмата. В момента се работи по два основни проекта. Единият е за реконструкция и електрификация на железопътната линия Свиленград - турската граница. Избраният изпълнител е ОХЛ ЖС АД. Вторият е за рехабилитация на железопътната линия Пловдив - Бургас. Предвиденият бюджет за това трасе е 366, 45 млн. лв. Дължината на жп отсечката е 291 км. Предвижда се проектът да се реализира за срок от три години. След завършването му средната скорост ще стигне 130/160 км/ч при 80 км/ч в момента.

ЧАКА СЕ СТРАТЕГИЯ

В момента БДЖ изготвя икономическа стратегия, базирана на антикризисните мерки за реструктуриране, намаляване на разходите, продажба на неоперативните активи. В същото време 10 фирми вече се състезават за изработването на стратегически бизнес план за развитие на железопътния транспорт. Офертите им бяха отворени в началото на януари, когато изтече крайният срок за участие в обществената поръчка. Според зам.-министър Камен Кичев документът трябва да е готов в края на април 2011 г.