

Инж. Милчо Ламбрев, генерален директор на НК "Железопътна инфраструктура":
Железницата ще освободи шосетата от тирове

Ще строим нови линии към Белово, Драгоман и Мездра, казва Милчо Ламбрев

в. Стандарт | Белчо ЦАНЕВ | 26.01.2012 | 00:00

Линията Пловдив - Свиленград е част от бъдещата европейско-азиатска жп магистрала, която след пускането на тунела под Босфора трябва да привлече голяма част от товарите на тирове и да освободи шосетата от тях. Ще бъде ли готова в срок и мисли ли се за продължение към Сърбия? Тези и други актуални въпроси отправихме към инж. Милчо Ламбрев, генерален директор на НК "Железопътна инфраструктура".

- Г-н Ламбрев, подписахте договорите с изпълнителите на трите лота за жп линията Димитровград - Свиленград. Това дава ли ви надежда, че проектът ще приключи в срок?

- Проектът заикли заради италианската фирма "Асталди", която отказа да изгради отсечката Димитровград - Свиленград. За нас обаче тя е жизненоважна, за да бъдем готови с цялото жп рамо Пловдив - Свиленград - турска граница преди да бъде открит тунелът под Босфора в края на 2014-а. Дотогава задължително трябва да сме приключили със строителството на цялата отсечка, за да няма прекъсване на движението на международните влакове и най-вече на товарния транзитен трафик, който носи много приходи за страната.

- Имената на изпълнителите достатъчна гаранция ли са, че ще завършат в срок трите обекта?

- Избраният изпълнител за първия лот Димитровград - Харманли е гръцката "Терна". Той е с приблизителна дължина 36 км, а предложената цена от изпълнителя е 36 млн. лв. без ДДС. В началото нещата трудно вървяха, но постепенно колегите от Гърция набраха опит, което дава гаранция, че ще се справят. Вторият лот Харманли - Свиленград е с приблизителна дължина 34 км плюс още 4 км от Свиленград до турската граница. Предложената цена от изпълнителя - Сдружение "Железопътна инфраструктура 2011", е за 116,5 млн. лв. без ДДС. Надявам се тази сума да бъде достатъчна за изграждането на трасето в срок, тъй като усвояването на парите по ОП "Транспорт" трябва да приключи в края на 2013 г. Радостното е, че вече имаме одобрена от Брюксел апликационна форма - т.е. парите са осигурени, и то не само за Димитровград - турска граница, а и за отсечките Септември - Пловдив и Пловдив - Бургас. Това е важно да се отбележи, защото за първи път, благодарение на бързите и адекватни действия на направлението за стратегическо развитие и инфраструктурни проекти начело с Христо Алексиев, нещата се случиха.

Изпълнителят на третия лот - за изграждане на тяговите подстанции в Симеоновград и Свиленград и разширение на съществуващата подстанция в Димитровград, е "Старт - инженеринг", София. Той спечели с цена 20,4 млн. лв. без ДДС. Надявам се да се справи в срок, тъй като там се очакват проблеми с отчуждителните процедури за стълбовните линии за присъединяването на станциите към енергийната система на страната.

- Готови ли са окончателно двете отсечки - Крумово - Първомай и Първомай - Димитровград?

- Там направихме показно пътуване с премиера, като преминахме по линията Крумово - Първомай с над 160 км в час. За двете отсечки имаме подписан Акт 15, т.е. те са въведени в експлоатация. Имам проблеми по контактната мрежа, която не е пусната и движението се осъществява с дизелова тяга. Надявам се до два месеца мрежата да е готова и да бъде подписан Акт 16.

- Кога трябваше да бъде готова отсечката Димитровград - Свиленград съгласно първоначално подписания договор с "Асталди"?

- Отсечката се финансираше по ИСПА и трябваше да бъде готова до края на 2011-а, с възможност през 2012-а да има само довършителни работи.

- Какви са сроковете за тези три лота?

- До края на 2013 г., когато приключва и финансирането по ОП "Транспорт", като за 2014-а могат да останат само леки довършителни работи.
- Осигурено ли е съфинансиране от наша страна?
- За тази година съфинансирането е осигурено. То влиза в капиталовия трансфер, който финансовото министерство отпуска на НКЖИ.
- Това не изяжда ли възможността за финансиране на поддръжката на останалата жп мрежа?
- Изяжда я, но за съжаление в тази криза няма друг начин. Но най-големият проблем за нас остава ДДС който не е в огромни размери и не е осигурен от държавата. Следователно трябва да намерим начини и форми, като разговаряме с НАП, да ни връща по най-бързия начин ДДС, за да ни служи като оборотни средства, без които поддръжката на жп линиите е невъзможна.
- Какво е очакваното увеличение на превозите след завършването на жп линията?
- Надеждите ни са за увеличение на транзитните товари между Европа и Азия от порядъка над 60-70% спрямо сегашните обеми, и то веднага след пускането на тунела под Босфора. Но тъй като процесът за преразпределение на пазарите е бавен, с течение на времето тези обеми ще се увеличават неколкостранно спрямо сегашните. Когато клиентите се уверят, че новата евразийска жп магистрала намалява времето и цената за доставка и предоставя първокласна услуга, ще пренасочат товарите от автомобилния и морския транспорт към железницата. С новите транспортни технологии доставката на товари освен по-екологична става и по-бърза и евтина.
- Но възниква проблемът, че до 2014 г. ще е готова само отсечката от турската граница до Пловдив, най-много - до Септември. Няма да привлечем товарите от Азия, ако ги возим по старата линия от Септември до София и оттам - до Драгоман, Белград и Централна Европа, нали?
- Във втория програмен период на ОП "Транспорт" от 2014 до 2020 г. ще започнем да работим по участъка Септември - София. Там нещата са много по-ясни и лесни поради факта, че голяма част от него ще се изгражда по ново трасе. От Ихтиман до София пътят е двоен, което дава възможност за нормално движение на влаковете по време на ремонта. Отсечката Пловдив - Септември ще бъде готова до края на 2013 г., тъй като тя също се финансира по първия програмен период. Жп линията София - Драгоман е заложена за финансиране по ОП "Транспорт 2014-2020". Строителството и там няма да пречи на трафика, тъй като на много места трасето ще е ново, за да отговаря за скорост над 160 км/час, поради което ни чакат много отчуждителни процедури. Новото трасе ще съкрати част от пътя, т.е. разстоянието София - Драгоман ще е по-кратко.
- Как ще се справите с тежкия участък Белово - Ихтиман, където при наводненията през 2005 г. линията висеше във въздуха?
- Това трасе е много тежко и наистина висеше във въздуха. Тъй като там кривите са с малки радиуси и няма възможност да направим линията за 160 км/час, ще се строи ново трасе между Немирово и Белово.
- Новата жп линия ще върви по билото на планината ще се пробият много тунели и ще се изградят много виадукти, което оскъпява проекта, но друг начин няма. Финансирането ще е по ОП "Транспорт 2014-2020".
- Какво планирате за продължението на линията към Видин и Дунав-мост 2? Какво стана с идеята за нова линия София - Мездра, която вече няма да минава през Искърското дефиле?
- Бързаме с изготвянето на технически проект на отсечката Видин - Мездра, която е изключително важна като продължение на проекта Дунав-мост 2. А като имаме технически проект за това трасе, през втория програмен период трябва да го изградим, което никак не е малко. Така ще ни остане само отсечката Мездра - София, която ще минава по съвсем ново

трасе, не като сегашното по Искърското дефиле. Целта е да имаме бързи връзки по всички направления за да се измъкваме бързо от столицата към Видин и Пловдив. Надявам се към 2020 г. да се поздравим с високоскоростна линия от турската до сръбската граница и от Видин до София.

- Това е добре, но изостават 2-ра и 9-а линия, които са много важни за икономиката.
- Ние работим и по тях. Вече имаме готовност с технически проекти за участъка от 2-ра линия Мездра - Горна Оряховица, така че може веднага да започне изпълнението му при осигуряването на необходимите средства. Опитваме се да вкараме и този проект в ОП "Транспорт 2014-2020" и доколкото разбрах, колегите от транспортното министерство вече са успели. По същия начин сме готови и за 9-а линия Русе - Варна, но и за там финансирането е проблемно, а тази линия много изостана. Тя е много важна като връзка между двете пристанища и при добро състояние би спомогнала за привличането на част от товарите от Констанца. Там с малкото средства, с които разполагаме, и със силите на компанията, се стараем да укрепим междугарията, където пътят е в лошо състояние. Имаме и идейни проекти и за жп линията София - Перник - Радомир - Гюешево. Ако успеем да вкараме и тях в ОП "Транспорт 2014-2020", ще бъде наистина много добре за железницата ни.
- Това е линията за Скопие, но македонците са спрели изцяло строителството от тяхна страна.
- Да, и аз като пътувах към Скопие, видях, че стърчат колони на виадукти и други съоръжения, които обаче са изоставени недовършени. Но все някога строителството ще продължи, а ние трябва да сме готови. А когато има готови проекти, пари се намират.

Стр. 18

Отсечката Пловдив - Свиленград ще е готова до две години

Железницата ще освободи шосетата от тирове

Ще строим нови линии към Белово, Драгоман и Мездра, казва Милчо Ламбрев

Линията Пловдив - Свиленград е част от бъдещата европейско-азиатска жп магистрала, която след пускането на тунела под Босфора трябва да привлече голяма част от товарите на тирове и да освободи шосетата от тях. Ще бъде ли готова в срок и мисли ли се за продължение към Сърбия? Тези и други актуални въпроси отпразнихме към инж. Милчо Ламбрев, генерален директор на НК "Железопътна инфраструктура".

- Г-н Ламбрев, подписаните договори с изпълнителите на трите лота за жп линията Димитровград - Свиленград. Това дава ли ви надежда, че проектът ще приключи в срок?

- Проектът защити заради италианската фирма "Асталди", която отказа да изгради отсечката Димитровград - Свиленград. За нас обаче тя е жизненоважна, за да бъдем готови с цялото жп рамо Пловдив - Свиленград - турска граница преди да бъде открит тунелът под Босфора в края на 2014-а. Дотогава задължително трябва да сме приключили със строителството на цялата отсечка, за да няма прекъсване на движението на международните влакове и най-вече на товарния транзитен трафик, който носи много приходи за страната.

- Имената на изпълнителите достатъчна гаранция ли са, че те ще вършат в срок трите обекта?

- Избраният изпълнител за първия лот Димитровград - Харманли е гръцката "Терна". Той е с приблизителна дължина 36 км, а предложената цена от изпълнителя е 36 млн. лв. без ДДС. В началото нещата трудно вървяха, но постепенно колегите от Гърция набраха опит, което дава гаранция, че ще се справят. Вторият лот Харманли - Свиленград е с приблизителна дължина 34 км плюс още 4 км от Свиленград до турската граница. Предложената цена от изпълнителя - Сдружение "Железопътна инфраструктура 2011", е за 116,5 млн. лв. без ДДС. Надявам се тази сума да бъде достатъчна за изграждането на трасето в срок, тъй като усвояването на парите по ОП "Транспорт" трябва да приключи в края на 2013 г. Радостното е, че вече имаме одобрена от Брюксел апликационна форма - т.е. парите са осигурени, и то не само за Димитровград - турска граница, а и за отсечките Септември - Пловдив и Пловдив - Бургас. Това е важно да се отбележи, защото за първи път, бла-

годарение на бързите и адекватни действия на направлението за стратегическо развитие и инфраструктурни проекти начело с Христо Алексиев, нещата се случиха.

Изпълнителят на третия лот - за изграждане на тяговите подстанции в Симеоновград и Свиленград и разширение на съществуващата подстанция в Димитровград, е "Старт - инженеринг", София. Той спечели с цена 20,4 млн. лв. без ДДС. Надявам се да се справи в срок, тъй като там се очакват проблеми с отчуждителните процедури за съгласуването на станциите към енергийната система на страната.

- Готови ли са окончателно двете отсечки - Крумово - Първомай и Първомай - Димитровград?

- Там направихме показно пътуване с премиера, като преминахме по линията Крумово - Първомай с над 160 км в час. За двете отсечки имаме подписан Акт 15, т.е. те са въведени в експлоатация. Имам проблеми по контактната мрежа, която не е пусната и движението се осъществява с дизелова тяга. Надявам се до два месеца мрежата да е готова и да бъде подписан Акт 16.

- Кога трябва да бъде готова отсечката Димитровград - Свиленград съгласно първоначално подписания договор с "Асталди"?

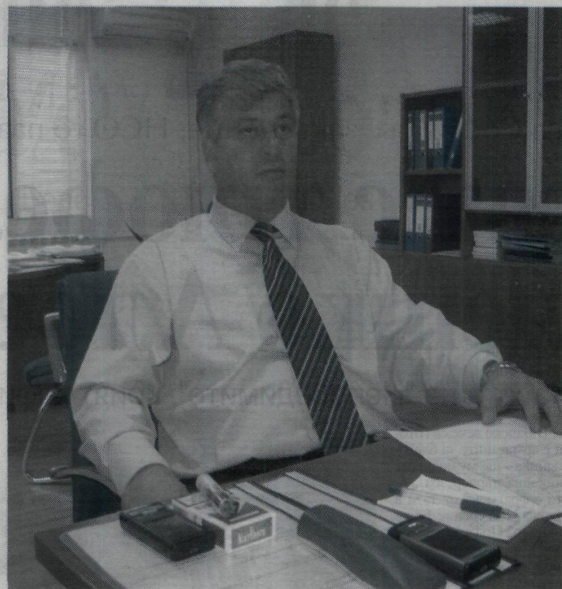
- Отсечката се финансираше по ИСПА и трябваше да бъде готова до края на 2011-а, с възможност през 2012-а да има само довършителни работи.

- Какви са сроковете за тези три лота?

- До края на 2013 г., когато приключва и финансирането по ОП "Транспорт", като за 2014-а могат да останат само леки довършителни работи.

- Осигурено ли е съфинансиране от наша страна?

- За тази година съфинансирането е осигурено. То влиза в капиталовия трансфер, който финансовото министерство отпуска на НКЖИ.



Милчо Ламбрев

ФОТО БЕЛЧО ЦАНЕВ

- Това не изжида ли възможността за финансиране на поддръжката на останалата жп мрежа?

- Изжида я, но за съжаление в тази криза няма друг начин. Но

най-големият проблем за нас остава ДДС

който не е в огромни размери и не е осигурен от държавата. Следователно трябва да намерим начини и форми, като разговаряме с НАИП, да ни върща по най-бързия начин ДДС, за да ни служи като оборотни средства, без които поддръжката на жп линиите е невъзможна.

- Какво е очакваното увеличение на превозите след завършването на жп линията?

- Надеждите ни са за увеличение на транзитните товари между Европа и Азия от порядъка над 60-70% спрямо сегашните обеми, и то веднага след пускането на тунела под Босфора. Но тъй като процесът за преразпределение на пазарите е бавен, с течение на времето тези обеми ще се увеличават неколкостранно спрямо сегашните. Когато клиентите се уверят, че новата евразиска жп магистрала намалява времето и цената за доставка и предоставя първокласна услуга, ще пренасочат товарите от

автомобилния и морския транспорт към железницата. С новите транспортни технологии доставката на товари освен по екологична става и по бърза и евтина.

- Но възниква проблемът, че до 2014 г. ще е готова само отсечката от турската граница до Пловдив, най-много - до Септември. Няма да привлечем товарите от Азия, ако ги возим по старата линия от Септември до София и оттам - до Драгоман, Белград и Централна Европа, нали?

- Бъв втория програмнен период на ОП "Транспорт" от 2014 до 2020 г. ще започнем да работим по участъка Септември - София. Там нещата са много по-ясни и лесни поради факта, че голяма част от него ще се изгражда по ново трасе. От Ихтиман до София пътят е двосен, което дава възможност за нормално движение на влаковете по време на ремонта. Отсечката Пловдив - Септември ще бъде готова до края на 2013 г., тъй като тя също се финансира по първия програмнен период. Жп линията София - Драгоман е заложена за финансиране по ОП "Транспорт 2014-2020".

Строителството и там няма да пречи на трафика, тъй като на много места трасето ще е ново, за да отговаря за скорост над 160 км/час, поради което ни чакат много от-

чуждителни процедури. Новото трасе ще съкрати част от пътя, т.е. разстоянието София - Драгоман ще е по-кратко.

- Как ще се справите с тежкия участък Белово - Ихтиман, където при наводнения през 2005 г. линията висеше във въздуха?

- Това трасе е много тежко и наистина висеше във въздуха. Тъй като там кривите са с малки радиуси и няма възможност за 160 км/час, ще се строи ново трасе между Немрово и Белово.

Новата жп линия ще върви по билото на планината

ще се пробият много тунели и ще се изграждат много виадукти, което оскъпява проекта, но друг начин няма. Финансирането ще е по ОП "Транспорт 2014-2020".

- Какво планирате за продължението на линията към Видин и Дунав-мост 2? Какво става с идеята за нова линия София - Мездра, която вече няма да минава през Искърското дефиле?

- Бързае с изготвянето на технически проект на отсечката Видин - Мездра, която е изключително важна като продължение на проекта Дунав-мост 2. А като имаме технически проект за

това трасе, през втория програмнен период трябва да го изградим, което никак не е малко. Така ще ни остане само отсечката Мездра - София, която ще минава по съвсем ново трасе, не като сегашното по Искърското дефиле. Целта е

да имаме бързи връзки по всички направления

за да се измъкваме бързо от столицата към Видин и Пловдив. Надявам се към 2020 г. да се поправим с високоскоростна линия от турската до сръбската граница и от Видин до София.

- Това е добре, но изостават 2-ра и 9-а линия, които са много важни за икономиката.

- Ние работим и по тях. Вече имаме готовност с технически проекти за участъка от 2-ра линия Мездра - Горна Оряховица, така че може веднага да започне изпълнението му при осигуряването на необходимите средства. Опитваме се да вкараме и този проект в ОП "Транспорт 2014-2020" и доколкото разбрах, колегите от транспортното министерство вече са успели. По същия начин сме готови и за 9-а линия Русе - Варна, но и за там финансирането е проблемно, а тази линия много изостава. Тя е много важна като връзка между двете пристанища и при добро състояние би спомогнала за привличането на част от товарите от Констанца. Там с малкото средства, с които разполагаме, и със силите на компанията, се старам да крепим международната, където пътят е в лошо състояние.

Имам и илдийни проекти и за жп линията София - Перник - Радомир - Гюешево. Ако успеем да вкараме и тях в ОП "Транспорт 2014-2020", ще бъде наистина много добре за железницата ни.

- Това е линията за Скопие, но македонците са спрели излизало строителството от тяхна страна.

- Да, и аз като пътувах към Скопие, видях, че стърчат колонии на виадукти и други съоръжения, които обаче са изоставени недостроени. Но все някога строителството ще продължи, а ние трябва да сме готови. А когато има готови проекти, пари се намират.

Белчо ЦАНЕВ