

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. №	054 - 06 - 477
Дата	24 / 05 2020 г.

ЧРЕЗ

Г-ЖА ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА
ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
44-ТО НАРОДНО СЪБРАНИЕ

03
10 X

ДО

Г-Н ЕМИЛ КАРАНИКОЛОВ
МИНИСТЪР НА ИКОНОМИКАТА

В Ъ П Р О С

от Георги Гьоков, народен представител от 27 МИР Стара Загора,
ПГ „БСП за България“

Съгласно чл. 90, ал. 1 от Конституцията на Република България и чл. 95 и 96 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание внасям въпрос

ОТНОСНО: бъдещето на „Летище Стара Загора“ ЕАД

Уважаеми г-н Министър,

Благодаря за предишния отговор на мой въпрос относно „намеренията на „Държавна консолидационна компания“ ЕАД за бъдещето на „Летище Стара Загора“ ЕАД и на огромният имот (частна държавна собственост) от 1187 дка земя и 93 сгради“. В него обаче определено има неточности, които предопределят изводите, които сте направили.

Летище Стара Загора е отбелязано като географско местоположение с възможно най-добри качества за въздухоплаването в България още преди около 80 години. Това становище се споделя и досега от съответните специалисти. Освен за пътнически превози то е ползвано за товарен транспорт, за любителско въздухоплаване (което беше сериозно развито), за селскостопански нужди, за парашутизъм и т.н. През 2007 г. е

отнет лицензът му поради лошо стопанисване от страна на държавата като принципал. През следващите години държавата се е проявявала все така като лош стопанин, който не е проявявал минимални грижи за собствеността си. Въпреки всичко летището никога не е било на загуба, а са търсени начини за поддържането му.

През 2007 г. екип от различни специалисти разработи икономическа платформа за развитие на летище Стара Загора като интермодален логистичен център (ИЛЦ). Икономическата обосновка беше подготвена от г-н Асен Василев – ваш предшественик в служебния кабинет на Марин Райков. Предвижданите инвестиции бяха оценени на около 500 млн. долара. Екипът, ръководен от г-н Костадин Петков (сегашен председател на Надзорния съвет на „СОФИЯ ТЕХ ПАРК“ АД) започна много сериозни проучвания за набиране на потенциални инвеститори. Беше заявен интерес от страна на такива от Южна Корея, Китай и Индия. Интересът на реалния международен бизнес към интермодалния логистичен център (ИЛЦ) почиваше на следните фактори:

- Централното разположение на летищния комплекс на територията на България. Отделно от това България представлява първа страна от ЕС на границата с Близкия и Далечен изток;

- Съществува реална възможност след обработка на товарите те да бъдат транспортирани до крайни потребители с ЧЕТИРИ вида транспорт: автомобилен - чрез АМ „Тракия“ и вътрешната републиканска мрежа, ж.п. - чрез съществуващата ж.п. мрежа и създаване на ж.п. терминал в комплекса, въздушен и воден - чрез скоростна ж.п. линия с Бургас, за която имаше заявен интерес от страна на китайската държава;

- Въпреки изградените летища в съседни държави, по преценка на икономическия екип оставаха около 250 000 т. непокрити товари. Отделно от това съществуваше необходимост и от обслужване на определен обем пътничкопоток;

- Летището на Стара Загора се намира в регион, където има най-малко дни с лоши метеорологични условия в сравнение със София, Пловдив и Бургас.

Въпреки констатирания интерес идеята за интермодален логистичен център (ИЛЦ) не беше развита, може би поради пасивното отношение на държавните институции, а възможно е и поради нечий интерес в противна посока. Г-н министър, излагам няколко факта, които говорят, че „Държавна консолидационна компания“ ЕАД като принципал няма реално работещи идеи за бъдещето на летище Стара Загора, а има като че ли единствена цел да го унищожи като транспортно съоръжение:

- Община Стара Загора реализира една индустриална зона от 115 дка с финансово участие на Министерство на икономиката при изграждане на

инфраструктурата. Въпреки заявените сериозни намерения и създадени добри условия, досега интересът не е сериозен. Ако трябва да се говори наистина за индустриална зона, тя трябва да обхваща много по-голяма територия, вкл. площадката на бившата фирма „Агробιοхим“ и така наречената зона „Голеш“, където има създадена подземна инфраструктура, изискваща развитие и реновиране. Това наистина може да бъде Индустриална зона, тъй като ще има територия от около 15000 дка и има подходящи условия за съществуване и развитие. Създаването на нова индустриална зона на мястото на летището без абсолютно никаква икономическа обосновка за съществуването ѝ говори много ясно за желанието да бъде ликвидирано самото летище;

- На територията на летището няма необходимите количества вода и докарването на такава би трябвало да стане почти от централната част на града. Липсва и канализационна мрежа, а изграждането на такава и включването ѝ в централния градски колектор трябва да стане чрез помпи, тъй като той се намира на по-високо ниво. Липсва газопреносна и електропреносна мрежа. Изграждането на подземната инфраструктура, разбира се, е възможно, но това може да стане само при наличие на сериозен инвеститорски интерес;

- След предстоящото неизбежно реструктуриране на комплекса „Марица-изток“ много важен фактор за запазване на Стара Загора като град подходящ за бизнес е създаването на силен градообразуващ фактор, какъвто би било летището и изграждането на ИЛЦ. Старозагорската общественост е силно загрижена от усилията на „Държавна консолидационна компания“ ЕАД реално да го ликвидира. На заявеното намерение да бъде допусната промяна на ОУП и изготвяне на ПЗ с неясни цели реакцията на старозагорци беше много остра. Би трябвало да се съобразявате с това;

- Аргументите, че летището ще създава силен шум са несериозни. Вие сте наясно, че автомобилният трафик създава непрекъснат шум със стойност около 120 dB. Полосата за излитане е в посока от север на юг. Така че аргументите за шум над града са доста наивни. Да не забравяме, че съвременните самолети са с много по-ниско ниво на шум от предишния авиопарк. Да не забравяме и, че настъпва времето на безпилотните товарни превози, за които днешните товарни летища нямат подготовка;

- Ако към днешна дата по някаква причина липсва реален инвеститорски интерес, нека не забравяме, че и след нас в Стара Загора ще живеят хора, чийто интерес не би трябвало да унищожаваме с лека ръка днес. Тогава може би и по-далновидни хора ще управляват България, но шансовете на един средно голям град като Стара Загора ще бъдат на практика силно ограничени.

Г-н Министър, още веднъж изказвам желанието си като народен представител от Старозагорски регион всяко едно действие на Министерство на икономиката и на „Държавна консолидационна компания“ ЕАД да бъде сериозно обмислено и съобразено с интересите на града ни, за да не унищожаваме бъдещето му. „Държавна консолидационна компания“ ЕАД в никакъв случай не защитава интереса на старозагорци и няма право да взема решения, които не са широко обществено обсъдени със старозагорската общественост.

Въз основа на гореизложеното Ви отправям следните въпроси: Има ли икономически анализ за периода след реструктуриране на комплекса „Марица-изток“ (когато и да се случи това)? В случая има два възможни варианта: 1) развитие на регион Стара Загора при наличие на летище, респ. на ИЛЦ; 2) развитие на региона без наличие на летище и ИЛЦ. В случай, че няма такъв анализ, в какви обозрими срокове старозагорци могат да разчитат ще бъде изготвен подобен, за да могат да планират бъдещето на града си?

Ще допуснете ли г-н Министър с едно недалновидно, взето без консенсус, без участие на старозагорци, конюнктурно решение да бъде унищожена възможността в бъдеще на площта, която днес заема летището, да бъде изграден модерен логистичен хъб, който да гарантира икономическото развитие на града?

Заради решението на Народното събрание по време на извънредното положение парламентарният контрол да се осъществява само с писмени отговори на въпроси и питания нека отговорът бъде писмен. Но моля да бъде подробен, обхванат и мотивиран, защото старозагорци не са безразлични към бъдещето си.

Георги]

