ул. "Дякон Игнатий" № 9, София 1000
Република България
тел: (+359 2) 940 9771;
факс (+359 2) 988 5094

# Постоянният контрол ще свие практиките от сивия сектор

## Интервю със зам.-министър Камен Кичев, в-к Монитор, 14.09.2009 г.



Първи сме в Европа по охраняеми жп прелези и първи по инциденти на тях

*- Г-н Кичев, кои сфери от транспорта у нас се нуждаят от изготвянето на кризисна програма?*

- Още в първите дни на работата си министър Цветков възложи на всички структури в системата да подготвят актуални планове за работа в условията на криза. Разработваме и пакет антикризисни мерки за подпомагане на бизнеса. Кризата е всеобща, така че всеки сектор от транспорта се нуждае от спешни мерки. Търсят се варианти да бъдат намалени до минимум очакваните сътресения до края на годината. Скоро ще обявим пакета от мерки.

*- Какви са перспективите пред автомобилния бранш в момента?*

- Лицензираните превозвачи за международен и вътрешен превоз на товари са - 8272 (6416 за международни и 1856 за вътрешни превози) и общо 30 135 автомобила. За сравнение през 2006 г. фирмите са били 6699 (3673 за международни и 3026 за вътрешни превози). Анализите сочат, че превозвачите, които оперират с вътрешен лиценз, се пренасочват към придобиването на лиценз на общността. Най-вероятната причина за това е, че от 2012 г. условията и изискванията за издаването на вътрешен лиценз и лиценз на общността ще бъдат абсолютно еднакви. Предстои до края на 2009 година да бъдат приети един нов и два преработени регламента на ЕС, чиито разпоредби завишават значително изискванията и условията за получаването на лиценз на общността, както и достъпът до професията и пазара автомобилен превозвач. Голяма част от новите изисквания се въвеждат именно с цел по-ясно регламентиране, както и завишаване на контрола, и подобряване на пазарната среда в областта на автомобилния транспорт.

*- От ЕК отказаха да бъде обявена криза за бранша у нас. Защо това не се случи?*

- Когато се появиха първите сигнали за икономическа криза, по искане на бранша експертите на ИА 'Автомобилна администрация' са направили анализ на българския транспортен пазар и са стигнали до заключението, че са налице обстоятелствата, при които е възможно да бъде обявена криза. Налице е било сериозно и продължително свръхпредлагане, надвишаващо търсенето, което е сериозна заплаха за финансовата стабилност и оцеляване на значителна част от предприятията в сектора. Прогнозите за


Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

този пазар не показват значителни и трайни подобрения. Предложението на работната група е представено за обсъждане и вземане на окончателно решение от Съвета по европейските въпроси към Министерския съвет.

*- От бранша твърдят, че 2/3 от автомобилите са в сивия сектор. Каква е стратегията ви те да бъдат изкарани на светло?*

- Когато говорим за 'сив сектор', трябва да сме наясно, че той се формира от две групи: едните са лицензирани превозвачи, които укриват доходи, и другите са лица, които извършват и нерегламентирани превози и укриват доходи. Затова от министерството рязко засилихме контрола както на пътя, така и в предприятията. Държа да отбележа, че адекватни действия срещу 'сивия сектор' следва да се предприемат от всички институции, в това число - и от браншовите организации.

*- ИА 'Автомобилна администрация' отне лицензите на 206 фирми, а други 300 са с уведомителни писма за прекратяване на дейността им. 600 фирми не са могли да покрият критериите за финансова стабилност. Кой и как ще контролира къде отиват колите на превозвачите с отнет лиценз?*

- Превозвачите с отнети лицензи нямат право да извършват автомобилни превози на пътници или товари срещу заплащане. Автомобилите, с които са извършвали тази дейност до прекратяването на правата по лицензa, са актив на предприятието. Затова и право на всеки собственик е да реши съдбата на собствените си активи след преустановяване на съответната дейност.

*- И тези коли веднага стават част от сивия сектор...*

- Лицензът може да бъде отнет по различни причини и пропуските, довели до тази санкция, да бъдат бързо отстранени. Не очаквайте да бъдат създадени специални наказателни паркинги, на които да държим всички коли на компании с отнет лиценз, това е несериозно. Постоянният контрол обаче постепенно ще отучи нарушителите да поемат риска да играят некоректно. Също така сме постигнали съгласие с НАП за изграждане на контролна система, за да се засичат фактурите на фирмите и когато такава бъде издадена от превозвач без лиценз, ние ще се намесваме.

*- Сигурността на пътниците, пътуващи с автобуси, бе нееднократно компрометирана, след като те пострадаха от коли, фиктивно преминали технически преглед. Кой трябва да е отговорен за прегледите?*

- С разпореждане на министър Цветков е създадена работна група, която да предложи необходимите мерки, които да премахнат възможността за извършване на фиктивни прегледи за техническа изправност на пътните превозни средства. Възнамеряваме да персонализираме отговорността на техническото лице, което извършва прегледа.

*- Кога за последен път сте пътували с влак и какво мислите за условията, при които се транспортират пътници, включително в първокласни вагони?*

- Това беше преди няколко години и споменът ми не е...приятен. Една голяма част от пътническите вагони на БДЖ действително не отговарят на изискванията за комфорт, защото са морално и физически остарели. Захабеният интериор на някои вагони с право ядосва пътниците. Поддръжката на остарелия подвижен състав е не само по-скъп, но и усилията, които се полагат за почистване, не дават видим резултат. В интерес на истината някои от ускорените бързи влакове с безкупейните вагони с климатик, както и бързите и регионални влакове, които се обслужват от дизелови и електрически мотриси "Дезиро', са съвсем европейски. Но са недостатъчни. Състоянието на пътническите вагони е само един от елементите на общото качество на транспортната услуга. Не трябва да забравяме, че продължителността на пътуването, възможността за удобни връзки и не на последно място информационното обслужване на пътниците са не по-малко важни фактори за качеството на железопътните превози.

*- Как ще създадете стройна система за известяване на пътниците на железниците при аварии, за да не се повтаря традиционната паника с часове чакане и пълна неизвестност?*


Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

- От министерството сме разпоредили и очакваме от БДЖ конкретни действия в тази насока, координирани с екипа от железопътната инфраструктура, защото самата технология на превозния процес изисква много добра вътрешна стиковка между двете компании. Инфраструктурната компания трябва прецизно да планира действията си при възстановяване на движението в случаите на прекъсване на влаковия трафик и железопътният превозвач на свой ред да предприеме навременни действия - превоз с автобуси, осигуряването на допълнителен локомотив и др. БДЖ и НКЖИ вече започнаха съвместна работа в тази насока и очаквам конкретни резултати.

*- Ще търсите ли нови начини за обезопасяване на прелезите, за да намалеят случаите на преминаване при спуснати бариери?*

- Парадоксално е, че България е на първо място в Европейския съюз по процент охраняеми жп прелези и в същото време е лидер по брой инциденти на тях. В мрежата на железниците има 823 броя железопътни прелези. 726 от тях са охраняеми. Половината от прелезите в България са с бариери и 35% са снабдени със сигнализация. В Германия тези проценти са съответно 46% и 7%, в Унгария - 20% и 31%, и в Словакия - 28% и 19%. Мрежата на НКЖИ е и с най-малко неохраняеми прелези сред жп мрежите на останалите страни от ЕС - едва 13% за България, срещу 47% за Германия, 49% за Унгария и 53% за Словакия. В същото време България е на второ място след Словакия с най-много инциденти на жп прелези. Всъщност тук нещата опират до дисциплина на водачите, до народопсихология, ако щете. За огромно съжаление водачите дори на каруци се гордеят с това, че са минали пред влака. И така, докато един ден не минат...

*- От домашния си компютър мога да си купя влаков билет за цяла Западна Европа, за Китай. Кога ще можем да резервираме и купуваме билети за БДЖ онлайн?*

- Този въпрос лично съм коментирал с ръководството на железопътния превозвач. В момента се работи по софтуерно решение, което да позволи продажбите на билети и резервация на места през интернет, каквато е съвременната европейска практика. Надявам се в действително кратки срокове това да се случи, защото продажбата на билети онлайн е действително голямо улеснение за клиентите.

*- От релсите да преминем към полетите. Пропадна концесията на летище Русе. Предишното правителство поиска законови промени, които позволяват концесионирането само на части от летище.*

- Световната финансова и икономическа криза попречи за реализирането на концесията на летище Русе. Потенциалните инвеститори се оттеглиха от проекта. Със сигурност интересът към концесията на летището ще се възвърне след отминаването на кризата. Ние ще продължим да разработваме анализи, които да покажат възможните решения за получаването на експлоатационна годност на летището. То трябва да бъде за вътрешни и международни полети на пътници и товари. Ще бъдат проучени и възможностите, които дават последните изменения на Закона за гражданското въздухоплаване за предоставяне на концесия на част от имотите и дейностите, които могат да се осъществяват на бъдещото летище.

*- Преди дни яхтсмени и рибари поискаха пътни знаци в морето, които да обозначават скали и рифове. Продължава проблемът с джетовете и моторните лодки по плажовете. Кога ще се изясни чия е отговорността за тях.*

- Според действащото законодателство всеки, който управлява яхта или друго плавателно средство над определен тонаж, трябва да притежава съответната правоспособност. За Българското черноморско крайбрежие са издадени навигационни карти и лоции, където са обозначени всички подводни опасности и съответните дълбочини. Логично е, че за да бъде избегнато засядане, ако яхтата е с газене метър и двайсет, не е удачно да се ходи на места с дълбочина 80 сантиметра. В момента наредбата, която регулира и контролира джетовете и моторните лодки, е на съгласувателен режим по всички министерства. Очаква се до месец тя да стане факт.


Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията

*- Изчислено ли е вече колко ще струва държавните делегации да пътуват с чартърни полети?*

- В момента тече процедура за избор на фирма, която да осигурява чартърни полети за нуждите на властта. С решение на Министерския съвет е прекратен договорът за купуването на лизинг на двата самолета 'Еърбъс'. На 1.09.2009 г. направих среща с представителите на лизингодателя - BH Air и на финансиращата сделката Deutsche Bank, с които обсъдихме вариантите за минимизирането на разходите. Европейската практика показва, че много държавни глави летят с чартъри, а специализираните авиоотряди са военни структури. В Унгария, Австрия, Великобритания и Финландия това е нормална практика. Папа Йоан Павел Втори пристигна в България със самолет, чартиран за него от 'Алиталия'. При полетите на президента, премиера и председателя на Народното събрание, разбира се, трябва да се вземат допълнителни мерки за сигурност. Авиоотрядът според нашия план ще е структурата, която първо ще ползва своя парк. А ще чартираме само когато няма подходящ самолет за съответния полет.

***

Визитка

КАМЕН КИЧЕВ е роден през 1968 г. в София. Завършил е енергийна техника и технологии в Техническия университет - София. От 2004 г. до юли 2009 г. е регионален директор на Австрийските авиолинии за България, Македония, Косово и Черна гора.

---

**Приложение**

» KK_monitor_140909.pdf (513.57 KB)


Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията на Република България 2014 Всички права запазени
Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията