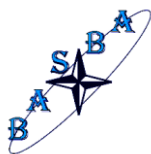


БЪЛГАРСКА АСОЦИАЦИЯ НА КОРАБНИТЕ БРОКЕРИ И АГЕНТИ



9000 Варна, България
ул. "Стефан Стамболов" №24, вх."Б", ет. 1, ап.18
тел.: + 359 52 603674 / 603675 факс: + 359 52 603675 GSM 088 55 44 711
P.O.Box 365, E-mail: info@basba.eu
<http://www.basba.eu>

До
Председателите на Политическите
партии в Република България

ДЕКЛАРАЦИЯ

На
УС на Българската асоциация
на корабните брокери и агенти,
приета на ОС на 16-ти юни 2009 г.

Уважаеми Дами и Господа,

Българската асоциация на корабните брокери и агенти (БАКБА), като браншова организация на фирми с предмет на дейност, пряко свързана с уредбата, атрактивността и функционирането на българското морско законодателство и с провеждането на държавната политика в транспортния сектор, нееднократно от създаването си до сега е заявявала, че развитието на морския и речния транспорт и на транспортната и пристанищната инфраструктури са икономически приоритет на Република България. В съответствие с това, поставяйки си за цел обезпечаването на ефективното регулиране и държавно управление като основни фактори за динамично и позитивно развитие на този държавен сектор, изхождайки от виждането, че това е възможно само и посредством отчитане мненията и становищата и на гражданското общество в лицето на браншовите организации бяха подписани редица меморандуми с политическите партии, имащи парламентарно мнозинство, с определени принципи и механизми за сътрудничество.

За наше голямо съжаление обаче, поетите ангажименти от страна на всички партии, подписали меморандуми с нас, не бяха изпълнени при все така активно предлагане за решаване на текущи и перспективни задачи от страна БАКБА. Като най-важен ангажимент не бе променен правилника на Народното събрание, с което да бъде записано, че при обсъждане на всички законопроекти в комисиите на Народното събрание трябва да бъдат задължително представени становищата на съответните браншови организации. Все още нямаме Закон за браншовите организации.

Не бе постигнато Република България да има ясна Морска политика, а Морският бизнес да бъде държавен приоритет. Правителството не изработи и не прие ефективна Морска стратегия. Не бе изграден държавен гаранционен фонд за кредитиране на корабостроенето. Коридор VIII не получи приоритетно развитие.

От посочените разминавания на думи и дела ние правим сериозния извод, че е налице несъответствие на политическите обещания с последвалата дейност на представителите на



партиите в Народното събрание и Правителството, което неминуемо ни поставя в положението на догонваща европейските изискванията страна и ни лишава от възможността да се присъединим с вече готови постижения в областта на Морската индустрия като равностойни партньори в ЕС.

Като има предвид горното и настъпилите промени в състоянието на Световната пазарна икономика и отражението им и в Морския бизнес ние отново заявяваме решимост за сътрудничество и ангажименти в МОРСКАТА ПОЛИТИКА И СТРАТЕГИЯ на Република България.

Ние предлагаме следните виждания да залегнат в политическите платформи и програми не само в предизборната агитация, а по време на управлението през следващите години.

В светлината на европейските изисквания, развитието на българската морска/речна индустрия, както и ЖП транспорт могат и трябва да бъдат обявени като национален икономически приоритет в областта на транспорта.

Над 2/3 от международната търговия на България се осъществява посредством морски транспорт.

Корабоплаването, пристанищните дейности, корабостроенето, кораборемонта са силно развити и имат значителен дял в БВП.

България трябва:

- да участва в използвания инструментариум на Европейската комисия за създаване на интегрирана морска политика;
- да участва активно в Европейската инициатива „Черноморска синергия” и възползване от финансовите фондове за инфраструктурни проекти;
- да участва активно в Организацията за черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС). По-динамично възползване от финансиране от страна на Черноморската банка за търговия и развитие (ЧБТР).

За Р. България приоритетен интерес представляват коридорите „изток-запад”.

Развиването на транспортните коридори „изток-запад”, заедно с логистичните центрове ще дадат мощен тласък на развитието на нашите пристанища.

Необходими са промени в:

- Промени на Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанища на Р.България (ЗМПВВПРБ);
- Изработване и приемане на специален Закон за пристанищата;
- Кодекса на търговското корабоплаване (КТК);
- Промени на наредбите за граничния корабен контрол и други.

В Морския и речен транспорт ние виждаме проблеми на нормативната база, регулираща дейностите във водния транспорт и пристанищата:

- Липса на стратегия;
- Липсата на трайно и стабилно уреждане на материята се оказва сериозна пречка за развитието на водния транспорт и пристанищата;
- Неэффективност на законодателната уредба;
- Проблеми на транспортната инфра и суперструктура: Пристанищната инфра и суперструктура са в крайно тежко състояние;



Инвестициите в шосейната и жп-мрежа, свързваща българските морски пристанища с вътрешността на страната и пристанищата ни по р.Дунав с оглед достъп до паневропейската транспортна мрежа/пазарите на ЕС са недостатъчни.

Мерки за подобряване:

- Съгласуване с браншовите организации и всички парламентарни сили и приемане на дългосрочна стратегия за развитие на отрасъла воден транспорт, отчитайки експортната му същност;
- Решително подобряване професионалното ниво на кадрите в органите на държавната администрация за максимално ускоряване административните процедури;
- Децентрализация чрез делегиране на правомощия на регионалните структури от държавната администрация;

Това включва

- привличане на високо - квалифицирани морски специалисти с международен и административен опит в централните структури на държавната администрация, за поддържане на актуална политика за развитие на бранша и активно участие на България в международното сътрудничество, осигуряващи най-добри условия за развитие на бизнеса и бранша, подготовка и привличане на млади кадри с морска квалификация в регионалните структури, широко прилагане на електронни административни системи и електронни услуги за граждани и фирми;
- Активно участие в работата на международните организации (ИМО, ЕК и др.) не само за следене на новите изисквания, а и за активно защитаване на българските интереси;
- Създаване на пул от експерти от бранша, които да участват като съветници на държавната администрация при подготовката и участието в работата на международните организации, делегиране права на браншовите НПО;
- Интегриране на ресурсите за образование и квалификация на морски кадри и пристанищен персонал за подготовка на български и чужди кадри на европейско ниво. Създаване на условия за партньорство на образователните и квалификационни институции с ползвателите на кадрите – българския бизнес в областта на водния транспорт;
- Приоритетно развитие и стимулиране на водния транспорт и пристанищата в съответствие с Бялата книга за транспорта на ЕС (програми Short Sea Shipping, Motorways of the sea, Marco Polo II).

КОРАБОПЛАВАНЕ

Слаби страни:

Слабите страни в развитието на морския и речен транспорт в годините на прехода могат да се обобщят като:

- Забавяне на реформите през 90-те години, в резултат на което се забави реструктурирането на транспортния сектор;
- Прекалената централизация на управление на търговските дружества и държавни предприятия от системата на транспорта – държавна собственост доведе до застои в развитието на тези предприятия;
- Ниска и неподходяща ангажираност на държавата към начините на финансиране на морския и речен транспорт;



- Забавяне в реализацията на приоритетни проекти в развитието на националната транспортна система, като водния транспорт - морски и речен, не е включен в приоритетните проекти в развитието на страната;
- Отсъствие на концепция за развитие на мултимодален транспорт, на мерки за привличане на международен транзитен трафик, на логистични вериги и т.н.
- Липсва воля за съхраняване на българския национален флот и флаг;
- Фискалната рамка е неблагоприятна за развитие на сектора и не осигурява стимулиране на сектора в съответствие с практиката на ЕС.
- Тотално се абдикира от отстояване на националните интереси при превоза на нефт през Черно море до терминалите на бъдещите транзитни нефтопроводи, преминаващи през Р. България, чрез осигуряване на национална квота за български превозвачи. Приоритетното развитие на петролопровода(ите) през Бургас за износ на каспийски нефт, трябва да се обвърже с национална квота за превоза на нефта в Черно море.

Предлагаме:

Необходими са промени в нормативната и регулаторна база.
 Необходими са преки и непреки мерки за насърчаване на модернизацията на корабния тонаж и повишаване неговата роля на международния пазар.
 Необходими са промени в нормативната и регулаторна база.
 Необходими са преки и непреки мерки за насърчаване на модернизацията на корабния тонаж и повишаване неговата роля на международния пазар.

Задачите да се определят както следва:

- осигуряване конкурентоспособността на морския и речен флот и създаване на условия за привличане на инвестиции;
- създаване на условия за устойчиво попълнение с флот контролиран от български компании;
- създаване на условия стимулиращи строителството на нови кораби за българските корабоплавателни предприятия;
- отстояване на националните интереси при превоза на нефт през Черно море до терминалите в Бургас, защитавайки квота за национални превозвачи, при развитието на петролопроводи през България;
- повишаване безопасността на морските превози, охрана на труда, опазване на околната среда от дейността на морския и речен транспорт;

Във връзка с настъпилата световна криза с какви антикризисни мероприятия може държавата да помогне на корабоплаването и морската индустрия?

Подпомагане на български корабособственици със седалище и управление в България и с кораби под български флаг.

Създаване на благоприятни условия за експлоатация корабите от български корабни оператори и/или за последваща продажба.

Държавни гаранции за закупуването на кораби и други основни транспортни средства.

Държавни гаранции за закупуването на кораби и други основни средства, при дългосрочни договори между български товародатели и български транспортни фирми.

Подпомагане транзита през българските пристанища, чрез намаляване на административните пречки.

Привличане транзит по релацията р. Дунав – Черно море – Русе – Варна и спомагателно трасе – Силистра – Балчик/Варна, или при оперативна възможност – р. Дунав – през Силистра – на кораби река-море.

Поощряване международното сътрудничество за превоз на товари по оста Изток – Запад. /средноазиатските държави – Централна и Западна Европа/.



Развитие на малките пристанища - /гъвкавост, ефективност, социална ангажираност/.

Използването на паритетния принцип в двустранни проекти с Русия, Украйна, Грузия, Армения и др. Оттам, осигуряване на дългосрочни контракти, гарантиращи товари за закупуване на основни средства /кораби, локомотиви, вагони, контейнери и т.н.

РЕЧЕН ТРАНСПОРТ

Чрез баражирането, потенциала на реката може да се използва в няколко основни направления:

- Транспорт;
- Производство на електроенергия;
- Напояване;

От екологична гледна точка, баражирането на реката ще окаже благоприятно влияние на ерозията на речните брегове, екологията, туризма, риболова, големи количества вода за консумация и т.н.

ПРИСТАНИЩА - ЧАСТ ОТ ЛОГИСТИЧНАТА ВЕРИГА

През последните години има значително забавяне на развитието на пристанищата

ПРИЧИНИ:

- българските морски пристанища са поставяни, чрез мерките на българската държавна политика, при по-неблагоприятни условия спрямо пристанищата в съседните ни страни и основни конкуренти за привличането на товари;

- не се предприемат стъпки за инвестиране в транспортните връзки с вътрешността на страната и дунавските ни пристанища;

- не се предприемат мерки за облекчаване на административните пречки и процедури пред товарния трафик през българските морски пристанища.

Предлагаме:

Продължаване и ускоряване на процеса на концесиониране;

Ускоряване на изпълнението на националната програма за развитие на пристанищата на Р. България.

КОРАБОСТРОЕНЕ И КОРАБОРЕМОНТ

Държавата трябва да се ангажира със:

- Стимулиране инвестициите за научноизследователска и развойна дейност и иновации;

- Разработване на съвременни схеми за финансиране и за гарантиране;

- Необходимо е да се създаде Гаранционен фонд за корабостроителните предприятия чрез средства от бюджета;

- Европейски подход към потребностите на военното корабостроене.

ИНТЕРМОДАЛНИ ПРЕВОЗИ



Държавата активно да насърчава интермодалните превози, като подпомага бизнеса, а така също ще продължи изграждането на логистични центрове, което ще бъде от пряка полза за българската индустрия.

АДМИНИСТРАЦИЯ И УПРАВЛЕНИЕ НА ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ

Изменение на съществуващото морско законодателство както следва:

Децентрализация на системата, която да се изрази в премахване управленските функции на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ София, чрез изменение на КТК, като бъдат запазени координиращи функции към Министерството на транспорта.

Разделение и получаване на самостоятелен статут на основните регионални морски администрации.

РАЗВИТИЕ НА ЧОВЕШКИТЕ РЕСУРСИ - ИЗГРАЖДАНЕ, РАЗВИТИЕ И СТАБИЛИЗИРАНЕ НА КАДРИТЕ

Усъвършенстване на специализираното образование, квалификация и преквалификация.

МОРСКО ОБРАЗОВАНИЕ, КВАЛИФИКАЦИЯ

Публично обсъждане нормативната уредба засягаща морското образование (напр. „Закон за морското образование“, Наредба No.6 и др.). Даване възможност за по-широко навлизане на частната инициатива в процеса на обучение и подготовка на морските лица.

МОРСКА НАУКА

Изготвяне ясна стратегия, която ще свърже политическите и изследователските приоритети, която да разгледа междусекторните предизвикателства, да увеличи до максимум синергията между усилията на Р.България и Европейския съюз, да подобри диалога между заинтересованите участници, да проучи как изследванията могат да имат по-голям принос за иновациите и как да превърне по-ефективно познанията и уменията в индустриални продукти и услуги.

МОРСКА ЕКОЛОГИЯ

Активно ще бъде нашето участие в разработването на идеи за създаване на нова директива на Европейския парламент за издигане на ново качествено ниво на борбата за чисти морета и океани.

НАСЪРЧАВАНЕ НА ДРЕБНИЯ И ЧАСТЕН МОРСКИ БИЗНЕС

Създаване на финансов инструментариум (Транспортна инвестиционна банка, фонд, гаранции или др.) за подпомагане на средния и малък морски/речен бизнес, с цел кредитиране закупуване и/или строеж на транспортни средства – кораби, локомотиви, вагони, автовлекачи, ремаркета, полу-ремаркета, контейнери, хладилни контейнери и друго специализирано имущество.

МОРСКИ НЕПРАВИТЕЛСТВЕНИ ОРГАНИЗАЦИИ

С цел улесняване диалога на правителство и бранш, да бъде приет в най-кратък период Закон за браншовите организации;

Предлагаме създаването на Обществен консултативен съвет по морските въпроси;



МЕСТНА ВЛАСТ И МОРСКА ПОЛИТИКА

Българските черноморски общини да придобият правото на безвъзмездно право на собственост върху прилежащите им пристанища за стопанисване и управление, съвместно с браншовите организации. Синхронизация на съществуващото законодателство в тази посока;

Във връзка с гореизложеното, ние декларираме отново нашата решимост за ангажимент и сътрудничество с парламентарно представените партии и вярваме, че това ще бъде взаимно.

С това ние декларираме и нашата гражданска позиция за подкрепа на свободни и честни избори в името на успешното развитие на Република България и благоденствието на Българския народ.

С дълбоко уважение и съпричастност към избраната от Вас мисия:

К.д.п. Никола Христов
Председател на УС на БАКБА

