

Стефан ХАДЖИНИКОЛОВ - председател на УС на Съюза на вносителите на автомобили в България, пред в. „Застраховател“

Г - н Хаджиниколов, преди да минем към основната тема на нашия разговор - развитието и проблемите на пазара на нови автомобили у нас и състояние на взаимоотношенията ви със застрахователните дружества, бихме искали да ви попитаме какво мислите за дискутираните в момента въпроси, свързани със застраховката „Гражданска отговорност“?

- Като гражданин смятам, че тази застраховка не е достатъчно добре обяснена и популяризирана сред хората. Въпреки че се предприемат редица мерки за намаляване броя на жертвите и пострадали на пътя, положението не се подобрява особено. А пред България е поставена висока цел: до 2010 г. броят на убитите и ранените във „войната на пъ-

подобна инвестиция е изключително голям, защото - имайки предвид френския опит - само за година-две нововъведението би дисциплинирало участниците в движението, което ще доведе до драстично намаляване на пътно-транспортните произшествия. Годишно по нашите пътища загиват около 1000 души, а 6-7 хиляди биват наранявани в различна степен, от което произтичат множество негативни лични, семейни и социални усложнения. Такава мярка не е кампанията, а постоянно действащ начин на организация. Тук определено се касае за нечия съпротива...

- В предишен разговор засегнахме състоянието, развитието и перспективите в отношенията между членовете на СВАБ и българските застрахователи. Как стоят не-



че някои среди искат да инспирират такива. Това, срещу което сме ние, е не да се спре този внос или да се ограничава възрастта на автомобилите, а страната ни да престане да бъде разграден двор; искаме да се прекратят вносите на **негодни автомобили**. Всяка държава има нужда от употребявани автомобили, но към тях трябва да има строги технически и екологични изисквания.

Мога да кажа, че редица автокъщи за употребявани автомобили има все по-адекватно поведение в този смисъл, защото знаят какво ни очаква. От тях можете да си купите автомобил с гарантиран произход и с шестмесечна гаранция, предоставят се сервизно обслужване на необходимото ниво, резервни части, лизинг и т. н.

Онова, което се случва

ализиран автосалон за средно- и тежкотоварни автомобили, тъй като те също имат бурно развитие на пазара на нови автомобили и са много важни за икономиката на страната.

Столичният автосалон играе роля и на национален автосалон, и - бидейки включван през нечетни години в календара на УИКА - и на международен. Той има по-голяма важност в сравнение с автосалоните в Пловдив и Варна. Но трябва да се има предвид, че 50-60 на сто от пазара на нови автомобили е съсредоточен в София, затова столицата е подходящото място за провеждане на национално автомобилно изложение.

Ролята на другите изложения е в известна степен локална. В Пловдив проявата е в рамките на технически панаир със стогодишна история, кое-

ВЛИЗАНЕТО В ЕС ЩЕ ПРЕКРАТИ ПОРОЧНИТЕ ПРАКТИКИ В ТЪРГОВИЯТА С АВТОМОБИЛИ

тъ“ трябва да намалее наполовина. Като председател на СВАБ аз съм член на Държавно-обществената комисия по безопасност на движението и мога да кажа, че освен превантивната дейност съществува и друга, не по-маловажна: когато има пострадали при пътно-транспортно произшествие, тяхното лечение струва много скъпо. Тази дейност се покрива именно от застраховки. Ако всеки се застрахова, ще може да се разполага с много повече средства за подобни разходи.

Следователно „Пътна полиция“ би следвало да прилага още по-строг контрол, който впрочем е вече по-строг в сравнение с предишни години. И това не трябва в никакъв случай да става кампанията, а да се контролира постоянно и строго до постигане на желанието обхващане на застраховката. Всеки водач на МПС трябва да проумее, че става дума за необходимост, а не за нещо, което може да бъде заобиколено по някакъв начин. Такъв е и моят призив към „Пътна полиция“ - да се контролира не кампанията, а постоянно.

- Известно е, че преди години във Франция бе въведена модерна система от технически средства, която упражнява непрекъснат контрол върху пътното движение в страната. Благодарение на нея в хазната са влезли приходи за милиони франкове.

- Имам лични впечатления и мога да потвърдя казаното от вас. Там бяха вложени огромни средства, които се възвърнаха много бързо. Камерите, които осъществяват контрола, заснемат автомобили, които преминават на червен светофар или превишават допустимата скорост. Този въпрос стои ребром за България. Едва ли е въпрос на средства, след като в какво ли не се инвестира. Но ефектът от

щата към днешна дата?

- В момента отношенията между застрахователите и вносителите на автомобили са много добри. Чрез своята гъвкава пазарна дейност застрахователите по косвен начин спомогнаха за увеличаване броя на продадените нови автомобили. По съвсем друг начин се реагира по отношение на щетите, настъпили вследствие на ПТП, и при кражба на МПС. Процедурата е съкратена значително. Онези, които поемат застрахователните ангажименти, стриктно ги изпълняват, а това вдъхва спокойствие и сигурност сред клиентите.

- Продължава ли тенденцията за продажби на лизинг? Каква е ролята на застрахователните компании в този процес?

- Продажбата на нови автомобили като бизнес е невъзможна без участие на застрахователи. В много елементи от целия този процес те са абсолютно необходими и е съвсем понятно, че взаимодействията ни са много тесни. Това важи и за лизинга. Още от 1992 г. голяма част от вносителите на автомобили стартираха такава дейност, така че тя е доста добре разработена. Дори в момента лизингът на вносителите е по-гъвкав и в крайна сметка по-конкурентоспособен, защото е по-малко бюрократизиран - по отношение проучването на клиента примерно. Въпреки съществуването на различни форми на продажба, лизингът често е предпочитаният вариант. Самият пазар бе изискал този вид и той се разви, задоволявайки една потребност. Такава потребност на пазара все още съществува: разсроченото плащане на дължимата сума за нов автомобил спомогна за повишаване на ефективността от неговата употреба, защото по този начин автомобилът се самоизплаща. По тази причина пазарът има до мо-

мента (за деветте месеца на 2005 г.) ръст от 46 на сто в сравнение със същия период на миналата година. Положителната тенденция, която се открие през 2003 г., продължава, но ние я прогнозираме, имайки предвид икономическото развитие на страната. През 2004 г спрямо 2003 г. ръстът на продажбите нарасна с 50 на сто. Това развитие ще продължава и в бъдеще, докато пазарът достигне нормални за мащабите и нуждите на икономиката нива на продажби - от порядъка на 70-80 хиляди автомобила годишно. Това е прогноза на СВАБ и ние се надяваме тя да се сбъдне.

- Процъфтява обаче и бизнесът с внос на употребявани автомобили. Това със сигурност е пречка за по-добро развитието на вашия бизнес.

- В законодателно отношение наистина не се прави нищо, за да се ограничи пазарът на автомобили втора ръка. Затова и дума не може да става за обновяване на автомобилния парк. Въпреки много продажби на нови автомобили, при положение, че в страната през тази година се очаква да влезат повече от 170 хиляди употребявани, българските автомобилни парк ще продължава да държи тук „палмата на първенството“ в цяла Европа. А очакванията ни са през 2005 г. броят на продадените нови возила да достигне 35 хиляди. Какво обновяване на парк с над 19 години средна възраст тогава?

- Говореше се за забрана на внос на автомобили над определена възраст.

- Такава забрана е невъзможна и онези, които лансираха тази идея, всъщност целяха обратния ефект. Предложението не беше наше и бе направено целенасочено непрофесионално, защото преследваше именно такава цел. Вносителите му знаеха

много добре, че при първото запитване до Европейския съюз дали такава мярка е необходима, оттам щяха да отговорят отрицателно, което и стана. Така бе бламирана възможността за упражняване на какъвто и да е контрол върху вноса на употребявани автомобили. Внасянето на това предложение отне технологично време. А трябваше да се въведе строг технически контрол върху внесените автомобили, стотици от които сега пристигат у нас от автосалони в страни, където дори им е прекратена регистрацията! Представете си какво ще бъде учудването на съответните институции в европейските страни, когато - след евентуалното ни приемане в ЕС - се установи, че автомобил с прекратена регистрация отново се появява по техните пътища с друга, вече валидна българска регистрация...

Защо Румъния имаше воля да предприеме решителни стъпки по отношение на контрола върху вноса на употребявани автомобили и положителните резултати не закъсняха? Там още от 1 януари 2002 г. бе въведен стандартът Евро 3. В страните от ЕС текущият стандарт е Евро 4. Той ще ни завари в момента на нашето присъединяване, ако то не закъснее с повече от 2 години, когато в ЕС ще влезе стандартът Евро 5. У нас все още не е въведен нито един от тези стандарти. Тук по тези въпроси не се говори, темата се подминава; само се повдигна въпросът за възрастовите ограничения, което постигна умишлено търсен обратен ефект.

Данните за автомобилния парк в момента сочат, че в страната от общо 2 млн. 500 хил. автомобили в движението повече от 1 млн. са над 20-годишни...

Искам да подчертая в тази връзка, че нямаме никакви конфликти с вносителите на употребявани автомобили, въпреки

в „автомобилната столица“ на България - Горубляне, е извън всякакви закони, а функционира под носа ни. По статут пазарът там всъщност е паркинг. Търговци на автомобили наемат места и държат автомобилите си като паркирани, а извършват сделки от името на други вносители. Просто е...

- И автомобилен битак...

- ...без никаква отговорност, а измамите са обичайната дейност.

- Бихте ли обобщили резултатите от автомобилните изложения, проведени у нас през тази година, и как виждате тяхното развитие напред?

- СВАБ беше създаден през 1993 г., а четири години по-късно бе приет за пълноправен член на УИКА (*Международна организация на автомобилните производители*). Тази организация в известен смисъл лицензира автомобилните салони в света, поставяйки ги в листата на международните изложения. От 1999 г. всяка четна година столичният автосалон се включва в календара на УИКА, т. е. статутът му е същият като на изложенията в Чикаго, Париж, Женева, Токио, Детройт и т. н. Разбира се, мащабите му съответстват на размерите на българския пазар. Но възможностите на *Интер Експо Център*, където се провежда изложението, се изчерпават още преди две години - имам предвид изложбените площи - спрямо интереса за участие от страна на вносителите.

В аванс ще кажа, че тазгодишният автосалон е последен в познатия до момента формат, т. е. заедно да се показват леки и средно- и тежкотоварни автомобили. СВАБ реши салоните да се разделят - в нечетните години изложението ще бъде за леки автомобили, а в четните - за товарни. Така че през 2006 г. ще организираме специ-

то само по себе си покачва авторитета му и у нас, и в чужбина. В тази връзка аудиторията, която посещава изложението, е широка и многообразна. Броят на посетителите му е по-голям от този на софийския автосалон.

Локалните автосалони способстват за доразвиването на дилърската мрежа в съответните региони и за изграждане на по-голямо доверие у потенциалните клиенти към дилъра, защото те се убеждават, че той е част от национална мрежа.

- Ако нещата се развиват така, че бъдем приети за член на ЕС в предвидения срок, какви ще бъдат предизвикателствата пред вашата организация и пред вашите членове?

- Като съюз не са толкова много, но като предстояща дейност - доста. На дневен ред е нормативната база. Трябва да се уеднаквят правилата за провеждане на технически прегледи. Знаете, че сега у нас може да се извърши и „задочен“ преглед на един автомобил, само по талон. Техническата база също не е на достатъчно добро ниво. Драстични промени ще настъпят и по отношение на регистрацията, което ще елиминира автомобилите, купени от автосалони. Когато се присъединим към единната европейска информационна система, много неща ще излязат наяве и уродливите практики ще бъдат преустановени. Това ще доведе до спад на пазара на употребявани автомобили, но то ще бъде компенсирано с по-високо ниво - от техническа и екологична гледна точка.

Автоматично ще се действат и евростандартите, за които говорихме по-горе. Всичко това ще доведе до промени в структурата до новорегистриращите се автомобили в България.

Разговора води СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ