

# ТРАНСПОРТАЛ

Месечно списание за транспорт и инфраструктура

брой 4, 28 Юли 2015 г.

## ТОЛ СИСТЕМАТА: МИТОВЕ И ЛЕГЕНДИ



Меглена Плугчиева:  
Предимствата за инвестиране в  
България са повече от пречките

СТРАНИЦА 8

Закон за три таксата и половина

СТРАНИЦА 11



Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ) управлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Сред приоритетните задачи на предприятието по отношение на тези пристанища са изграждане, рехабилитация, реконструкция и поддържане на инфраструктурата.

#### Основни дейности:

- » Управление на собствеността в пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- » Обезпечаване на достъп до пристанищата
- » Поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение
- » Осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата
- » Изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;
- » Изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- » Подпомагане министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности
- » Предоставяне на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност
- » Предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб - бряг и бряг – кораб и тн.

**Главното управление** на ДП „Пристанищна инфраструктура“ осъществява административно-техническо, финансово, информационно и правно осигуряване и контрол на дейността на предприятието. Намира се в гр. София, бул. „Шипченски проход“ № 69

#### Клонове-териториални поделения на ДППИ:

##### Клон-териториално поделение Варна

Район на действие: от географския паралел на българо-румънската граница до географския паралел на нос Емине със седалище град Варна;

адрес: гр. Варна, пл. „Славейков“ № 1  
тел. 052 684 611  
факс: 052 655 902  
mail: office.varna@bgports.bg

##### Клон-териториално поделение Русе

Район на действие: от километър 374,100 до километър 645 от българския участък на река Дунав със седалище град Русе.

адрес: гр. Русе, ул. „Пристанищна“ № 22  
тел: 082 818 989  
факс: 082 821 862  
mail: office.rousse@bgports.bg

##### Клон-териториално поделение Бургас

Район на действие: от географския паралел на нос Емине до географския паралел на българо-турската граница със седалище град Бургас;

адрес: гр. Бургас, ул. „Княз Александър Батенберг“ № 1  
тел: 056 876 880  
факс: 056 876 881  
mail: office.bourgas@bgports.bg

##### Клон-териториално поделение Лом

Район на действие: километър 645 до километър 845,650 от българския участък на река Дунав със седалище град Лом;

адрес: гр. Лом, пл. „Независимост“  
тел. 0971 68 380  
факс: 0971 66 972  
mail: office.lom@bgports.bg

**Форум за Балкански транспорт и инфраструктура**

бул. Джеймс Баучер 87 ет. 5  
тел. 0888 439 672

**Главен редактор**  
Михаил Рангелов

**Редактор**  
Красимира Игнатова

**Репортер**  
Стефан Мутафчиев

**Дизайн и Предпечат**  
Красимир Колев

**Печат**  
Инфо Клас ООД

**Председател на редакционния борд**  
Петър Мутафчиев

**Редакционен мейл**  
transportalbg@gmail.com

**Редакционен телефон**  
0888439672

**ISSN: 2367-6817**

**Редакционен борд:**  
Проф. дин Христо Първанов  
Проф. Емил Железов  
Доц. Симеон Ананиев  
Чавдар Минчев  
К.д.п. Николай Апостолов  
Светослав Станулов  
Ясен Ишев

Съгласно чл. 7А от Закона за задължителното депозирание на печатни и други произведения „Форум за балкански транспорт и инфраструктура“ е неправителствена организация и се представлява от председателя Петър Мутафчиев

**НОВИНИ ОТ БЪЛГАРИЯ**

**4 Текущи новини в транспорта**

**МЕЖДУНАРОДНИ НОВИНИ**

**6 Зелена светлина на сделката за купуването на Aer Lingus**  
.....

**ИНТЕРВЮ**

**8 Меглена Плугчиева:**  
**Предимствата за инвестиране в България са повече от пречките**

**РЕГУЛАЦИЯ**

**11 Закон за три таксата и половина**

**МАГИСТРАЛИ**

**12 За ТОЛ системата без предразсъдъци**

**NEWS**

**15 Low-cost airline carrier Easyjet to launch Sofia- London Stansted flights in winter**  
.....

**HIGHWAYS**

**17 The TOLL system: myths and legends**

## НИСКОТАРИФНАТА „ИЗИДЖЕТ“ ПУСКА ПОЛЕТИ ОТ СОФИЯ ДО „СТАНСТЕД“ В ЛОНДОН ПРЕЗ ЗИМАТА

Нискотарифната авиокомпания „Изиджет“ (easyJet) ще има полети между София и летище „Станстед“ в Лондон през зимата. Компанията, която сега изпълнява полети до летище „Гетуик“ в британската столица, включва в зимното си разписание и по два полета седмично до „Станстед“ - във вторник и в събота, като първият ще бъде изпълнен на 12 декември 2015 г. Линията вече е в продажба на сайта на компанията. По маршрута ще оперират 156-местен самолет Airbus A319 и 180-местен A320, съобщават от авиокомпанията. Самолетът ще излети в 7:00 часа от Лондон и ще пристига в 12:05 часа в София. Обратният полет е в 12:45 часа и каца в 14:00 часа в Лондон.



Зимният сезон е популярен сред британските туристи, които пътуват за ски ваканции в България, и за българите, които посещават често Великобритания. Зимното разписание на easy Jet влиза в сила на 1 декември и включва полети до повече от 130 дестинации в паневропейската мрежа на превозвача.

## НОВ ЧЕТИРИКОЛЕСЕН ГИГАНТ ВДИГА ТОВАРИ ОТ 20 ТОНА НА ПОРТ ВАРНА

Нов член товарач е доставен в „Пристанище Варна“ ЕАД. Машината, с височина от близо 4 метра, ще обработва товари в Пристанище Варна – Запад.

Товарачът Ljungby L30, който е напълно въведен в експлоатация, е доставен директно от фабриката производител в Швеция. Машината има впечатляващи технически характеристики. Мощността от 400 к.с. е под пълен контрол, чрез интуитивна система за управление.

Товар от 20 тона може да бъде вдигнат с лекота от гиганта на височина от 5 метра, а маневреността му гарантира по-бърза обработка на товари.

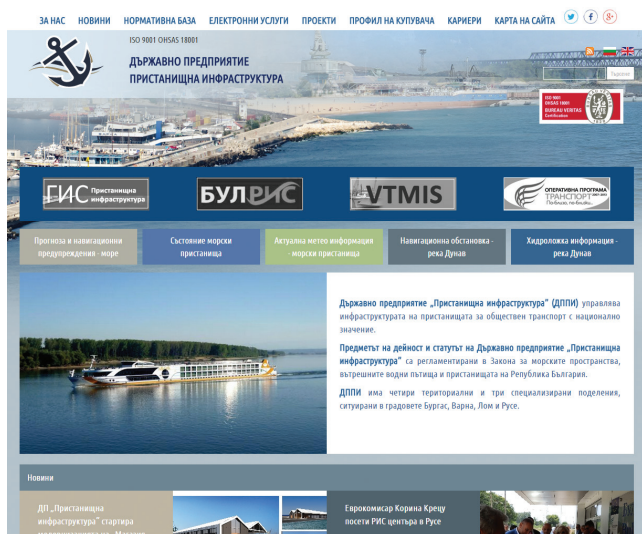


Ljungby L30 е с изключително оптимизирани системи. Разходът на гориво е значително редуциран, в сравнение с други товарачи от този клас. Влиянието над околната среда е сведено до минимални нива.

Ръководството на „Пристанище Варна“ ЕАД продължава изпълнението на заложените планове за обновяване на машинния парк и подобряване на инфраструктурата. Около 6 млн. лева са планираните инвестиции за нова техника през годината. За подобряване на инфраструктурата ще бъдат вложени около 5 млн. лева, планирани са проекти за рехабилитация на настилки, ж.п. коловози, подкранови пътища, подстанции, пристанищни складови съоръжения и сгради.

## ДП „ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА“ ВЕЧЕ Е С НОВ САЙТ

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ вече е с нов електронен сайт с модерна визия и дизайн, синхронизирани с последните тенденции в технологиите. По-разчупеният външен вид улеснява търсенето на информация от страна на потребителите. Сайтът поддържа мобилна версия за преносими устройства и позволява съхраняването на богат снимков архив с висока резолюция, както и видеофилми и репортажи, свързани с дейността на предприятието. От него се осъществява и връзка към социалните мрежи Facebook, Tweeter и Google+, в които предприятието има свой профил. Новата електронна страница на ДППИ може да бъде намерена на досегашния адрес в интернет: [www.bgports.bg](http://www.bgports.bg).



Екипът на Транспортал поздравява колегите от ДППИ с новата придобивка и им пожелава безаварийно плаване из океана на Световната мрежа.

## НКЖИ ИЗГРАЖДА ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪОРЪЖЕНИЯ В УЧАСТЪКА МЕЖДУ ЗАХАРНА ФАБРИКА И ГОРНА БАНЯ

До 3-и август т.г. се удължава периодът на прекъсване на движението на влаковете в участъка между гарите Захарна фабрика и Горна баня, поради продължаващи ремонтни дейности извършвани от Национална компания „Железопътна инфраструктура“.

За пореден път в края на месец май 2015 г. НКЖИ пристъпи към премахване на незаконно оформеното сметище в кв. „Факултета“. След почистването на всички битови отпадъци и канавки, се появиха проблеми свързани с изграждането на нови отводнителни съоръжения, извън предвидените по договор строително-ремонтни дейности. Поради това инцидентно се наложи прилагането на отговорни инженерни решения за укрепване на стабилитета на откосите по железния път, с цел гарантиране на сигурността на влаковото движение.

## МОСКОВСКИ: СТРАТЕГИЯТА ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ НА БДЖ ВЛИЗА ЗА ОБСЪЖДАНЕ В НС НАЕСЕН

Стратегията за оздравяване на БДЖ влиза за обсъждане в парламента след лятната ваканция на депутатите, заяви министърът на транспорта Ивайло Московски.

Имаме коментари от Министерство на финансите. Колегите започнаха вече да работят по отстраняване

на забележките на Министерство на финансите. Те не са свързани по същество, формални са, така че по-скоро технически експерти работят върху отстраняването. Надявам се да успее преди ваканционния сезон на парламента, ако не успее веднага първата седмица, след като отвори парламента ще внесем, съобщи БНР.

Ако стратегията бъде приета от Народното събрание, БДЖ ще получи минимум 210 милиона лева през следващите седем години. С част от парите ще бъдат закупени нови влакове.



## КАТ ЗАСНЕ НАД 37 ХИЛ. НАРУШИТЕЛИ САМО ЗА МЕСЕЦ

Близо 37 хиляди шофьори-нарушители ще получат солени честитки от КАТ. Всички те са заснети само за месец от мобилните и стационарни камери, а начело на класацията е София.

Само за първата седмица на юли от КАТ са издали над 5000 фиша. Мобилните и стационарните камери са заснели почти десет хиляди нарушения.

„Има случаи, в които не се разпознава номера или има повече от едно МПС, има автомобили със специален режим на движение. Но 90 процента от заснетите нарушения, предполагам ще бъдат реализирани като електронни фишове или съответно ще бъдат съставени актове“, обясни началникът на „Пътна полиция“ комисар Бойко Рановски.

Класацията води София. Следват областите Бургас, Стара Загора и Велико Търново. При стационарните, чието местоположение отдавна е известно на шофьорите, начело отново е София, а след това са Плевен и Велико Търново.

От КАТ призовават за разумно шофиране и припомнят, че юли миналата година е бил най-черния за 2014 г с 86 жертви на пътя. Засега юли 2015 г. е спокоен.

## ЗЕЛЕНА СВЕТЛИНА НА СДЕЛКАТА ЗА КУПУВАНЕТО НА AER LINGUS

Американските регулатори одобриха предложението на International Airlines Group (IAG) от 1,36 млрд евро за придобиването на Aer Lingus, обявено в четвъртък, след като акционерите на ирландския национален превозвач одобриха обещанието на собственика на British Airways за поддръжка на маршрути до Heathrow.



Огледа на сделката, извършен от американското министерство на правосъдието, „е бил задоволително приключен“, заявиха от IAG. Собственика на British Airways и Iberia купува Aer Lingus, за да укрепи трансатлантическата си мрежа. Американските регулатори, както и Европейската комисия, оценяваха този ход.

Регулаторите в Европа дадоха зелена светлина във вторник вечер, след като IAG се съгласи да се откаже от пет слота на летище Gatwick в полза на конкурентите си и обеща, че други авиокомпани биха могли да кандидатстват за места на Aer Lingus, които са част от трансферните им полети. IAG не е длъжна да прави допълнителни отстъпки до САЩ.

Ирландското правителството притежава 25.1% дял от националния авиопревозвач и IAG обеща да запази 23 слота на Aer Lingus за излитане и кацане на летище Heathrow за ирландските маршрути в продължение на седем години.

В четвъртък, инвеститорите гласуваха включването на т. нар. „ангажименти за свързване“, които IAG направи в устава на сдружението на Aer Lingus. Също така се съгласиха за „златна акция“ на правителството, която дава право на вето на министъра на финансите върху всякакви промени на маршрутите, които IAG могат да се опитат да направят на слотовете на Heathrow.

Ryanair, най-големият акционер на Aer Lingus с дял от 29.8%, разкри миналия петък, че ще подкрепи придобиването от IAG и резолюциите от срещата на инвеститорите.

IAG очаква да получи одобрение от 90% от акционерите на Aer Lingus за придобиване. Собственикът на BA технически има време до 18 август, за да си осигури нужната подкрепа за сделката.

## КИТАЙ КУПУВА 350 ВЛАКА ЗА \$10,6 МЛРД.

Държавният холдинг China Railway Investment обяви търг за доставката на 351 железопътни състава. Както съобщава вестник China Daily, цитиран от ТАСС, това е най-голямата обществена поръчка в историята на страната. Нейната стойност се оценява на 66 млрд. юана (10,6 млрд. долара).

China Railway Investment има намерение да закупи 228 високоскоростни влака (с максимална скорост на движение 250 км в час) и 123 влака, развиващи до тази скорост.

Строителството на първата високоскоростна железопътна линия в Китай започна в 1999 година. В края на 2013 година дължината на високоскоростните трасета

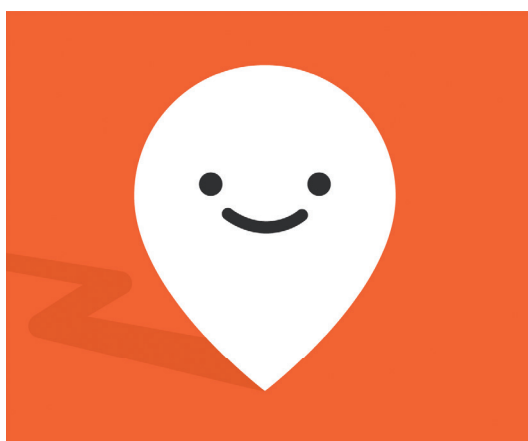


в страната бе 11 хиляди километра. През миналата година дължината им достигна 16 хиляди километра.

Китай планира до 2012 г. да увеличи пътниците по тези железници 3 пъти - до 5 милиарда души.

## МООВИТ ДОСТИГНА 1 000 000 ПОТРЕБИТЕЛИ В ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО

Апликация на стартираща компания, подкрепена от BMW и Nokia вече се използва в 55 страни и 600 града. Транспортната програма Moovit, създадена от Nokia и BMW вече е достигнала един милион потребители в Обединеното кралство, по-малко от година след като бе пусната в употреба.



Moovit има за цел да даде на хората най-добрите обществени транспортни маршрути към дестинация, програмата стартира преди по-малко от година във Великобритания.

Приложението обобщава влакови и автобусни разписания заедно с други публични данни, както и информация от потребителите си. При избор на маршрут до избраната от вас дестинация, разбирате и колко време ще трае вашето пътуване.

След това тя може да коригира своите препоръки въз основа на събития на живо, като например 24-часова стачка на Tube миналата седмица, или да реагира на промените в публичните транспортни мрежи в развиващите се страни.

Вицепрезидентът на Moovit Алекс Торес, който напусна позиция в Google Maps, за да се присъединят към бизнеса, заяви, че услугата вече има 20 милиона

потребители по целия свят. От стартирането си в Тел Авив през 2013 г. тя придобива известност и бързо се разширява в 55 страни и 600 града.

Компанията набра 50 милиона долара (£ 32 m) в началото на годината от страна на инвеститорите, включително Sequoia Capital, водеща компания от Силиконовата долина, както и рисков капитал от Nokia и BMW. Според сведенията в момента Moovit е оценен на £ 300 милиона, въпреки че няма приходи. В бъдеще обаче, приложението

## САМОЛЕТ ПОЧТИ СЕ СБЛЪСКА С ДРОН

Самолет на германската авиокомпания „Луфтвайза“ почти се е сблъскал с дрон, докато се снижавал към международното летище на Варшава, предаде АП. Говорителят на управата на аерогарата Пшемислав Пжибилски съобщи, че инцидентът е станал на 19 юли следобед на около 5 километра от летището. Дронът е бил на 100 метра от пристигащия от Мюнхен пътнически самолет. Двата летателни апарата били на височина от около 760 метра.

Полицията разследва кой е управлявал безпилотния самолет, който не е трябвало да лети там. Пилотите



на пътническия самолет незабавно са съобщили за опасността на контролорите на въздушния трафик, които ги пренасочили, каза в ефира на местна телевизия Миколай Карпински от полската Агенция по въздухоплаване. Инцидентът бил заведен като сериозен. В самолета на „Луфтвайза“ е имало 108 души.



**Меглена Плогчиева**

български посланик в Швейцария

## ПРЕДИМСТВАТА ЗА ИНВЕСТИРАНЕ В БЪЛГАРИЯ СА ДАЛЕЧ ПОВЕЧЕ ОТ ПРЕЧКИТЕ

- Госпожо Плогчиева, в Швейцария се проведе двустранна среща, на която България представи възможностите за инвестиции у нас. Какви бяха резултатите от тези разговори и има ли някакви конкретни решения и предложения след тях?

- В средата на юни т.г. посолството организира бизнес-форум в Цюрих съвместно с Асоциацията на швейцарската икономика / *economiesuisse* / с участието на министър-председателя Б.Борисов и министрите г-жа Л.Павлова, Ивайло Московски и Божидар Лукарски.

Нека да отбележа, че в последните три години сме организирали от страна на посолството поредица от бизнес форуми за общо представяне на бизнес климата у нас и поотделно по икономически сектори, но форум с такова многобройно/ 120 фирми/ участие на най-високо политическо ниво и на представителство на фирмите, се провежда за първи път от много години насам.

Не бих искала да се ангажирам с имена на отделни фирми, защото бизнесът не обича да се говори в аванс, преди да има конкретни резултати, но искам да посоча, че на форума бяха представени секторите машиностроене, електротехника, ИТ сектор, транспорт и фирми от строителство на пътна и жп

инфраструктура, текстилна и хранително вкусова промишленост, туризъм, банки, военнопromишления комплекс.

- Има ли интерес от страна на швейцарския бизнес към инвестиции в България?

- Трябва да информирам, че най-високото ниво на тези фирми беше на форума, защото и те са си направили своето проучване и оценяват, че точно в техния сектор можем да бъдем подходящи партньори.

Не бива да забравяме, че швейцарския бизнес е много прагматичен, в същото време предпазлив и прави крачки за бизнес-отношения след задълбочено проучване и преценка на комплекс от политически и икономически условия в страната, в която възнамерява да стъпи за да е сигурен, че ще има очаквания за тях ефект.

- Транспортният министър Ивайло Московски представи възможностите за инвестиции в българските железници. Има ли интерес към тях и по-конкретно към теснолинейката Септември – Добринище?

- Министър Московски представи основните инфраструктурни проекти за периода 2014-2020г,

които ще се финансират главно с европейски средства. Целта бе именно да се събуди интереса на швейцарските фирми в този сектор. Когато те се регистрират по българското законодателство у нас придобиват право на достъп до еврофондове, така както това важи за всички български фирми. Швейцарците имат огромен опит и ноу-хау в сферата изобщо на строителство и управление на железниците. Известно е, че най-високо построената жп гара в Европа е в Швейцария на близо 4000м на връх Юнгфрау, който е известен повече като връхът на Европа и тази гара е строена през 1914год. Швейцария има над 6000 жп моста и 308 жп тунела и поддържа 3 175км жп линия. Тези факти, както и фактът, че швейцарските фирми за строителство на жп и пътна инфраструктура са в топ десетката на света, показват, че ние имаме интереса да ги привлечем за участие в търговете за изпълнението

За сведение Швейцария има 7,8млн. население, а Германия около 82 млн. В момента в Швейцария се изгражда най-дългия жп тунел в света – тунела Готард 57км.

В случая за нашата теснолинейка, ние бихме могли да ползваме опита на Швейцария и да реорганизираме управлението и ползването на тази отсечка по швейцарски модел. Накратко това ще означава в този процес освен държавата да се включат областните управи и общини, както и частният бизнес от региона, най-вече от туризма и тази, сега губеща жп линия да се превърне в печеливша, ефективна транспортна артерия и културно-туристическа атракция, с която да се привлекат туристи от цяла Европа и защо не от цял свят, както са направили швейцарците. Накратко -Интересът е наш, не е на швейцарците.



на наши важни и сложни инфраструктурни обекти.

По отношение на теснолинейката Септември-Добринище трябва да Ви информирам, че от страна на посолството организирахме размяна на посещения от българска и швейцарска страна, като беше представен модела на организация и финансиране на такива жп линии в Швейцария, които имат не само транспортно предназначение, но и туристическо. В Швейцария където 70% от територията е заета от планини, жп транспортът е много разпространен и ползван и швейцарските жп линии / SBB /СББ превозват на ден над 1 млн. пътници и 195 000тона товари. За сравнение Германия превозва около 2,5млн. пътници на ден.

- **Какви според Вас са основните проблеми и пречки, които среща един потенциален инвеститор у нас и по-конкретно в областта на транспорта?**
- Аз смятам, че предимствата за инвестиране в България са далеч повече от пречките. Това прозвуча и от самите швейцарски фирми, които вече са стъпили в България и представиха своите впечатления и опит, натрупан в България.

Важно е да даваме информация и да огласяваме и представяме нашите проекти пред такива сериозни партньори, каквито са швейцарците, да гарантираме прозрачност, спазване на правила и срокове при процедурите т.е. да сме предсказуеми партньори и да

будим доверие.

Точно в сферата на транспорта ,смятам, че у нас се направи много в последните години особено при строителство на магистрали и пътища и сега фокусът е и върху жп транспорта, където се предвиждат сериозни реформи, оптимизация на управлението и големи инвестиции.

и НКЖИ с техните съответни колеги от Швейцария могат да бъдат изключително полезни особено сега, когато и у нас започва една сериозна политика по реформиране на управлението, организацията и финансирането на жп транспорта. Точно поради тази причина организирахме от страна на посолството няколко посещения на политическо и експертно ниво от България тук в Швейцария и виждам, че има



- Швейцария е единствената страна в света, в която жп транспорта е печеливш дори и без държавна субсидия. Какво може страната ни да възприеме от швейцарския транспортен бизнес, за да стане и българската железница достатъчно атрактивна за клиентите си?

- Вероятно става дума за известно недоразумение, защото Конфедерацията –държавата инвестира огромни пари в жп транспорта. Има създаден специален фонд, в който се набират средства от различни такси за да се осигурява не само новото строителство, но и изключително скъпата поддръжка на жп инфраструктурата :линии, тунели, мостове. Швейцария работи с дългосрочна стратегия за сектора и планира средствата също средно- и дългосрочно. Миналата година имаше специален референдум, с който швейцарците казаха ДА за повече инвестиции и средства за жп транспорта. Във финансирането се включват още и кантоните/ 26 на брой/ .

Във всеки случай обмяната на информация и опит между нашето Министерство на транспорта , БДЖ

конкретна полза, затова ще продължим да съдействаме за този диалог , който носи конкретни резултати и ползи на нашия жп сектор.

- Като вицепремиер в кабинета „Станишев“ Вие отговаряхте директно за усвояването на европейските средства. Доволна ли сте от състоянието на това усвояване до момента и какво трябва да се подобри?

Разбирате, че като посланик нямам право да коментирам въпроси извън обхвата на моите полномощия. Когато аз отговарях за управлението на евросредствата, бяхме съвсем в началото и беше трудно, защото страната ни нямаше достатъчно опит и знания по темата. Сега 6 год. по-късно, мога да кажа само, че е много радващо, че се постигат все повече и сериозни успехи и конкретни резултати при усвояването на тези средства в различните сфери на обществено-икономическия ни живот.

## ЗАКОН ЗА ТРИ ТАКСИТА И ПОЛОВИНА

### ПРЕДЛОЖЕНИТЕ ПРОМЕНИ МОГАТ ДА ОСКЪПЯТ ПРЕВОЗИТЕ С 20%

Поправки в закона за автомобилните превози настроява браншовите организации срещу парламентарната комисия по транспорта. Те са внесени от народните представители Цветомир Михов и Иван Вълков. Според законовите предложения трябва да се променят условията за извършване на таксиметрова услуга като или трябва всички шофьори да бъдат назначени на трудов договор или да се регистрират самите те като превозвачи. Целта е повишаване на контрола и край на такситата копърки. Според бранша обаче промените ще имат точно обратния ефект.

Според браншовата камара на таксиметровите водачи с новите текстове общият разход на осигуровките ще скочи от 108 на 166 лв. на месец. Според камарата това увеличение е много голямо и таксиметровите шофьори ще търсят начин да го избегнат. Повечето фирми ще могат да го направят с помощта на полузаконни трикове. Според браншовиците цените на таксиметровата услуга

орган проверява наличието на установените нормативни изисквания и при съответствие разрешава, без право на преценка по целесъобразност, извършването на стопанската дейност. Държавата е регулирала тази стопанска дейност, поставила е и условия, на които трябва да отговарят лицата, извършващи таксиметрови превози. В същото време обаче се е създавала възможността същата дейност да бъде извършвана и без регистрация”, поясни Иван Вълков, който е и зам.-председател на парламентарната комисия по транспорт. Той коментира, че по този начин лицата, които извършват таксиметров превоз на пътници, не са равнопоставени – някои от тях трябва да отговорят на определени със закона изисквания и да се регистрират, а други – извършват тази дейност без да се регистрират.

Прогнозите от сектора обаче са, че контролът ще се влоши, защото ще трябва да се проверяват много повече превозвачи. В момента по данни на бранша в страната има около 1500-1600 фирми и между 42 и 45 хил. шофьори. Ако всеки водач има отделна регистрация контролните органи ще трябва да инспектират не 1500



трябва да поскъпнат с около 20%, но реално подобна мярка би довела единствено до отлив на клиенти. Според камарата, предложените текстове ще доведат до това превозвачът да стане собственик на един кук оборот и да дължи ДДС върху него.

Според таксиметровите шофьори законопроектът е провокиран от това че четири - пет таксита возят на високи цени от Летище - София. „Излиза, че за една бълха решават да изгорим целия юрган. А и според сега съществуващия закон могат да бъдат санкционирани и водача, и превозвача“, категорични са от браншовата камара.

„При регистрационните режими административният

превозвачи, а над 40 хил. По данни на транспортното ведомство от началото на годината проверяващи са установили над 110 нарушения от таксиметрови водачи. Издадените актове са близо 170, а при 8 е наложена принудителна административна мярка - отнемане на автомобила.

Измененията вече бяха гласувани и приети с единодушие на първо четене в парламентарната транспортна комисия. По тях има и положително становище от министерство на транспорта. Предстои разглеждането им на второ четене, като се очаква до края на юли промените да бъдат приети и да влязат в сила до края на август.

## ЗА ТОЛ СИСТЕМАТА БЕЗ ПРЕДРАЗСЪДЪЦИ



Михаил Рангелов

### ТАКСИТЕ ЗА ПРЕМИНАВАНЕ НА МАГИСТРАЛИТЕ МОГАТ ДА СА МЕЖУ 5 И 14 ЛЕВА

Едва ли има и 10 процента от българите, които да са запознати с особеностите на ТОЛ-системата. За по-голямата част от обществото това звучи като допълнителна такса, която има за цел да доизточи и така или иначе тънкия портфейл на средностатистическия българин. Естествено по подобен начин прозвуча и собствената ми съпруга, на която казах, че евентуалното ни пътуване до Варна би се оскъпило с 15-тина лева в едната посока, ако АМ „Хемус“ бъде изградена чрез публично-частно партньорство. Съответно тя веднага прие идеята, при положение, че годишната винетка отпадне.

Да, точно тук е една от големите заблуди, поради които обществото бяга от идеята за ТОЛ система. На практика никой не е информиран, че тя означава край на винетните такси. Просто заменя един вид плащане с друг - по-справедлив.

За съжаление в България няма яснота около начина, по който ще се реализира самата система - както и по какъв начин ще се отчита тя. Например дали ще става с устройство, със специален стикер или по друг начин.

Не е ясно и какви цени ще се плащат. Например в Хърватия цените са уеднаквени, като базисната цена е 0,40 куни на километър (като един лев е равен близо на 4 куни), като тя се умножава с коефициент за различните видове превозни средства. В следствие преминаването с лека кола по магистралата Загреб - Риека, която е около 60 километра струва около 18 лева.

Какво би следвало да се включва в таксата за преминаване в участък с ТОЛ-система? Това са средствата, необходими за изграждане на отсечката, разхвърляни в един разумен период на концесията плюс разходите по поддръжката на самата магистрала.

### КОЛКО БИ СТРУВАЛА ТОЛ ТАКСАТА НА АМ „ХЕМУС“?

Нека да разгледаме един по-общ пример с по-

конкретни цифри. Участъкът от магистрала „Хемус“, за който все още няма осигурено финансиране е дълъг 252 километра. Нека да приемем, че той ще бъде изграден чрез публично-частно партньорство - например чрез участието на пенсионен фонд. Това означава, че държавата ще даде на концесия този участък примерно за 30 години, фондът ще финансира изграждането на магистралата, ще отговаря за поддържането на участъка, като срещу това ще събира тол таксите за преминаването.

Според последните предпроектни проучвания на НК „Стратегически инфраструктурни проекти“ стойността на цялото строителство на участъка е 1,734 млрд. лв. Ако приемем, че то ще се изплати за първите два-сет години от концесията, получаваме сума от 86,7 млн. на година или 237,5 хиляди лева на ден. Към тази сума трябва да сложим необходимите пари за поддръжка на магистралите. Нека да приемем, че сумата е около 1800 лв на километър на месец (средна стойност на подписаните договори в края на 2012 година), това прави 14,9 хиляди лв на ден. Или общо необходимите приходи са 252,4 хиляди лв дневно.

Според същото проучване към 2020 се очаква потокът от автомобили на ден да достигне близо 13 хиляди. От тях близо 9 хиляди са леките автомобили, а 4 хиляди - леките и тежки товарни камиони и автобусите. Практиката в редица европейски страни - например Ирландия - е тол таксата за леките товарни автомобили да е два пъти колкото тази за пътническите коли, а за тежките - три пъти по-висока. Ако приравним към леките автомобили другите категории (лек товарен=две коли, тежък камион = 3 коли), можем да предположим, че по груби сметки през тол участъка ще преминава еквивалента на 18 хиляди леки автомобили дневно. При необходими приходи от 252,4 хиляди лева на ден това прави такса от 14 лева на лек автомобил за еднократно преминаване през участъка. Сума, която не изглежда никак стряскаща на фона на годишната винетка от 69 лв. Или грубо казано при смяната на годишната винетка с тол система за същите пари може да се мине пет пъти през споменатия участък.

Разбира се споменатите груби сметки важат за концесии на „зелено“ - или при тепърва започващо строителство. Нека да не забравяме, че голяма част от съществуващите магистрали са вече изградени - или със средства от бюджета - или още по-добре - със средства от европейските фондове. Това означава, че тяхната стойност няма да участва във формирането на тол таксата.

Нека да вземем за пример автомагистрала „Тракия“ - по споменатите по-горе изчисления за 360-километровия участък сумата за поддръжка е от порядъка на 7,8 млн. лв. годишно. Нека не забравяме, че голяма част от нея вече е на почти десет години и подлежи на някаква степен на ремонт. Тъй като няма официални данни нека да предположим, че за следващите двадесет години ще са необходими 400 млн. лв за капиталови разходи. Това прави близо 20 млн. лв. на година. Ако пак направим

подобна и за другите изградени магистрални участъци.

#### **ВТОРОКЛАСНАТА И ТРЕТОКЛАСНАТА МРЕЖА**

Остава открит въпроса за финансирането на строителството и поддръжката на второкласната и третокласна пътна мрежа. Тя не е обект на тол системата, а от друга страна вече ще имаме отпаднала винетна такса. Това, което са измислили по-белите от България страни е тази мрежа да се финансира с процент от акциза на продадените горива. Защото няма какво да се лъжем



*Снимка: Георги Цочев*

сметките както за магистрала „Хемус“, за магистрала „Тракия“ ще са необходими приходи от 76 хиляди лева на ден. При планирани близо 26 хиляди автомобили дневно през 2020 г., това означава, че таксата за преминаване по магистралата трябва да бъде 3 лв. в едната посока. Дори и като се има предвид, че голяма част от автомобилите не пътуват по цялата магистрала, а само по част от нея, нужната тол такса ще бъде не по-висока от 5-6 лева. Или между 1,3 и 1,6 стотинки на километър. Сумата разбира се сме я сметнали за „Тракия“, но тя е в голяма степен

- сегашната винетна система не работи. Ако някой друг твърди обратното - нека да се разходи по пътя между родното село на големия писател Елин Пелин Байлово и съседното Смолско. Където според преданията в дупките на пътя има изчезнали цели семейства с личните им автомобили.

Големият плюс от преминаването от винетна към тол система ще бъде освобождаването на сериозни средства, както от бюджета, така и от европейските фондове. Които могат да бъдат насочени точно към плачевно

изостанали пътища като Байлово - Смолско.

Разбира се тук изниква един друг въпрос. Защо навсякъде се говори за въвеждането на тол системата чак през 2018 година? Както се казва - тогава я камила, я камиляра. Технически няма никакъв проблем това да стане още догодина. Основният въпрос е

## КОЙ ИМА ИНТЕРЕС ОТ ПРОТАКАНЕТО ВЪВ ВРЕМЕТО?

На първо място съществуващото статукво. Системата на Батко и Братко не е измислена нито от ГЕРБ, нито от Орешарски, нито от Тройната коалиция. При положение, че държавата дава парите, дори и при добро желание кражбите и комисионните са ежедневие. Ако обаче

инвеститорът е частен - контролът е в пъти по-строг, а милиметрите асфалт, превръщащи се в луксозни къщи и лимузини са само мираж. Та кой инвеститор би искал само след три години да оправя магистрала, нагъната като хармоника заради некачествено строителство? А частните инвеститори в публична инфраструктура биха били достатъчно добър мотиватор за строителните компании да предлагат по-качествено изпълнение на услугата.

На второ място от съществуващата система интерес имат превозвачите. И то преди всичко чуждите. Докато българските превозвачи все пак оставят допълнителни средства в бюджета под формата на данъци, турските

им колеги например срещу еднократна годишна винетка от 1000 лева могат да преминават през всичките ни пътища по колкото пъти си искат.

Оказва се обаче, че тол системата ще бъде от полза за част от превозвачите. „Едно от основните ни пера за разходи са ремонтите на автобусите след експлоатация по лоши пътища от републиканската пътна мрежа, включително и магистрали“, обяснява пред „Транспортал“ Ясен Бачев, изпълнителен директор на една от най-големите автобусни компании - „Юнион Ивкони“. Според него ако въвеждането на тол системата означава подобряване на пътищата, това значително ще намали разходите за ремонт на автобусите и ще е от плюс за автобусните компании.

Разбира се тепърва ще се взема решение какъв вид тол система и по какъв начин ще бъде въведена. Тя обаче е доказала ефективността си в световен мащаб и в почти всички страни от Европа. Въвеждането и е въпрос на (дано да е кратко) време и тепърва ще бъде обект на дискусии. В чието провеждане се надяваме да участваме и ние.



*Пътища като Байлово – Смолско са драстичен пример защо винетната система не работи у нас.*

## LOW-COST AIRLINE CARRIER EASYJET TO LAUNCH SOFIA- LONDON STANSTED FLIGHTS IN WINTER

The low-cost airline carrier easyJet launches flights between Sofia Airport London Stansted in the winter.

The company, which currently operates flights to London Gatwick, has included in its winter schedule two flights a week to London Stansted, one on Tuesday and one on Saturday, the first one scheduled to take place on 12th December, 2015. Bookings can be made on the website of easyJet.

The route will be serviced by a 156-seat Airbus A319 and a 180-seat A320, according to the airline carrier.



According to schedule, the plane will take off at 7.00 AM from London and land at 12.05 PM in Sofia. The return flight will depart at 12.45 PM from Sofia and arrive at 14.00 PM in London.

The winter season is popular with British tourists, who travel to ski holidays in Bulgaria, and also for Bulgarians who frequently visit the UK. The winter schedule of easyJet will be in force as of 1st December, 2015 and will include flights to more than 130 destinations in the pan-European network of the airline carrier.

## NEW FOUR-WHEEL GIANT TO LIFT 20-TONNE CARGOES AT VARNA PORT

A new front loader has been delivered to Port of Varna EAD. The machine, nearly 4-metre high, will handle cargo at the Port of Varna West.

The Ljungby L30 wheel loader, which has been put into operation, was shipped directly from the manufacturer in Sweden. The machine has impressive performance

characteristics. Its 400 horse-power capacity is under complete control via an intuitive control system. The giant



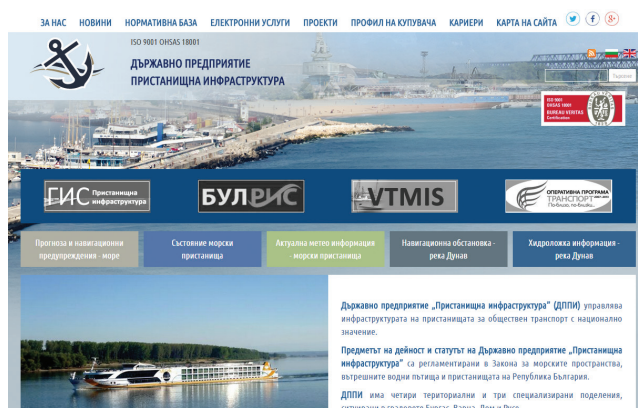
can easily lift a 20-tonne load to a 5 metre height and its manoeuvrability ensures faster cargo handling.

Ljungby L30 has extremely optimised systems. Fuel consumption has been significantly reduced as compared to other loaders of the same class and the adverse impact on the environment has been minimised.

The management of Port of Varna EAD is implementing its plans for renovation of equipment and improvement of infrastructure. Investments of around BGN 6 million in new equipment have been projected for the year and some BGN 5 million will be invested in improvement of infrastructure. Rehabilitation of pavements, railway tracks, crane roads, substations, port storage facilities and premises has been projected as well.

## BULGARIAN PORTS INFRASTRUCTURE COMPANY HAS A NEW WEBSITE

The Bulgarian Ports Infrastructure Company already has a new website with a modern design, synchronised with the latest technology trends. It is user-friendly and makes finding information easier. The website supports a mobile



version for portable devices and allows for storage of a rich, high-resolution photo archive, as well as videos and reportage connected with the activities of the enterprise. It also has links to the social networks Facebook, Twitter and Google+ where the company has its own profile. The new website of the Bulgarian Ports Infrastructure Company can be found on the Internet address: [www.bgports.bg](http://www.bgports.bg)

The team of Transportal congratulates its colleagues from the Bulgarian Ports Infrastructure Company with their new website, wishing them flawless sailing across the ocean of the World Wide Web.

## NRIC TO BUILD ADDITIONAL FACILITIES IN THE SECTION BETWEEN ZAHARNA FABRIKA AND GORNA BANYA RAILWAY STATIONS

The period for suspension of train movement in the section between the railway stations in Zaharna Fabrika and Gorna Banya residential districts in Sofia will be extended until 3rd August, 2015 due to ongoing repairs in the area carried out by the National Railway Infrastructure Company (NRIC).

For another time in a row, at the end of May, 2015, the NRIC began removal of the illegal dumping ground in the Fakulteta suburb.

After removal of all the garbage and cleaning of ditches, the company encountered difficulties with the construction of new drainage facilities which had not been included in the contract for construction and repair works.

This, however, required urgent reasonable engineering decisions for reinforcement of batters along the railroad in order to ensure safety of train movement.

## MINISTER MOSKOVSKI: THE STRATEGY FOR REHABILITATION OF BDZ TO BE MOVED TO PARLIAMENT FOR DISCUSSION IN THE AUTUMN

“The strategy for rehabilitation of the Bulgarian State Railways (BDZ) will be moved to the National Assembly for discussion after the summer recess of MPs”, announced Transport Minister Ivaylo Moskovski.

“We have remarks from the Ministry of Finance. Our colleagues have already started working to eliminate the remarks of the Finance Ministry. These are not essential but formal. Therefore, mostly technical experts are working to eliminate them. I hope this will be done before the summer recess of Parliament. Otherwise, the strategy will be moved to the National Assembly for discussion in the first week of

its new session,” said Minister Moskovski, quoted by the Bulgarian National Radio.

If the strategy is adopted by Parliament, BDZ will receive at least BGN 210 million over the next seven years. Some of this money will be for the purchase of new trains.

## ROAD TRAFFIC CONTROL POLICE CAPTURES MORE THAN 37,000 TRAFFIC OFFENDERS WITHIN JUST A MONTH

Nearly 37,000 drivers who have violated the road traffic regulations will have to pay significant fines, having been captured by the mobile and fixed camcorders within just a month. The greatest number of violations was registered in Sofia.

During the first week of July alone, the Road Traffic Control Police issued more than 5,000 fine slips. Mobile and fixed camcorders have captured nearly 10,000 traffic violations.

“In some cases, the registration number cannot be clearly seen or there are several vehicles; there are also cars with a special driving regime. I guess that electronic fine slips will be issued for 90 percent of the captured violations and



penalty statements will be drawn up,” said Commissioner Boyko Ranovski, head of Road Traffic Police.

Sofia tops the list of registered traffic violations, followed by the districts of Bourgas, Stara Zagora and Veliko Tarnovo. Sofia also tops the list of traffic offenders captured by fixed camcorders, although their location has been known to drivers long ago, followed by those in the towns of Pleven and Veliko Tarnovo.

Road Traffic Control Police has appealed for wise driving, reminding that July 2014 was the month with the greatest number of victims of road accidents last year – a total of 86. However, July 2015 has been with less road accidents so far.

## THE TOLL SYSTEM: MYTHS AND LEGENDS



*Mihail Rangelov*

Hardly 10 percent of Bulgarians are familiar with the special features of the toll system. For most people it sounds like an additional charge, aimed to drain the already half-empty pocket of the average Bulgarian. Of course, my own wife's reaction was like that when I told her that our eventual drive to Varna would be some BGN 15 costlier each

sticker or in another way.

There is no clarity about toll prices either. In Croatia, for instance, prices are unified, the base price being HRK 0.40 per kilometre (BGN 1 is equal to nearly HRK 4), and it is multiplied by a coefficient varying by vehicle type. Thus, driving by along the 60-km-long Zagreb – Rijeka motorway costs about BGN 18.

What should be included in the fee for driving along a section with a toll system? These are the funds needed to build the section, apportioned over a reasonable period of the concession, plus the costs of maintaining the motorway itself.



direction, were the Hemus motorway constructed through a public-private partnership. However, she instantly accepted the idea, provided that the annual vignette is eliminated.

Here we have one of the biggest popular misconceptions because of which our society shuns the idea of introducing a toll system. Virtually no one is aware that it means elimination of the vignette fees. One type of charges will be replaced by another – fairer.

Unfortunately, there is no clarity in Bulgaria about the way the system itself will be implemented or how the accounting report will be made – using a device, a special

## HOW MUCH WOULD THE TOLL FOR THE HEMUS MOTORWAY COST?

Let's consider a general example with concrete numbers. The section of the Hemus motorway for which no funding has been secured yet is 252 km long. Let's accept that it will be built through a public-private partnership, for instance – with the participation of a pension fund. This means that the State will give concession on this section, e.g. for 30 years, the fund will finance the construction of the motorway, will be responsible for its maintenance, and will, in turn, collect tolls for driving along it.

According to recent feasibility studies of the Strategic Infrastructure Projects National Company, the overall construction of the section will total BGN 1.734 billion. Assuming that the investment will be repaid within the first twenty years of the concession period, we'll get an amount of BGN 86.7 million a year or BGN 237,000 per day. We should add to this amount the money necessary for maintaining the motorway. Let's assume that the sum is about BGN 1,800/km per month (the average worth of the contracts signed at the end of 2012), and we'll get BGN 14,900 per day. This means that daily proceeds of BGN 252,400 would be needed.

According to the same survey, the daily stream of cars



a day is expected to reach nearly 13,000 in 2020, including almost 9,000 cars and 4,000 light and heavy duty trucks and buses. The practice in many European countries, Ireland for instance, is to charge a twofold higher toll for light duty trucks and a threefold higher toll for heavy duty trucks than for passenger cars. If we equate to cars the other categories (a light duty truck = 2 cars, a heavy duty truck = 3 cars), we can assume that the equivalent of roughly 18,000 cars per day will drive along the toll road section. Considering that the necessary daily revenue from tolls is BGN 252,400, we'll have a charge of BGN 14 per car for a single drive through the toll section. This amount does not seem high as compared to the price of BGN 69 for an annual vignette. Thus, if the annual vignette is replaced by a toll system, the same amount of money will suffice for driving five times along the toll section.

Of course, these rough calculations are valid for "green" concessions, i.e. if construction begins now. Let's not forget

that most of the existing motorways have been financed by the budget, or even better – by European funds. This means that their worth will not be included in the formation of the toll fee.

Let's take for example the Trakia motorway. According to the above-mentioned calculations, around BGN 7.8 million a year will be necessary for maintenance of the 360-km stretch. Let's not forget that a considerable part of it is almost ten years old now and will need some repair. Due to lack of official data, let's assume that BGN 400 million will be needed for capital expenditures over the next twenty years or nearly BGN 20 million a year. If we make the same calculations as for the Hemus motorway, it will turn

out that daily proceeds of BGN 76,000 will be necessary for the Trakia motorway. As according to plans, nearly 26,000 cars per day will drive along it in 2020, this means that the toll for it should be BGN 3 for each direction. Even considering that most of the cars do not drive along the entire length of the motorway but only along part of it, the toll charged will be not be higher than BGN 5-6, or BGN 0.013-0.016 per kilometre. Of course, the amount has been calculated for the Trakia motorway but it will be much the same for the other already built motorway sections.

## SECOND- AND THIRD-CLASS ROAD NETWORK

The question regarding the financing of the construction and maintenance of second- and third-class road network remains open. It is not subject to the toll system, and on the other hand – the vignette charge will be eliminated. In better organized countries this network is funded by a percentage of the excise duty tax on fuel sold. We should not deceive ourselves and we have to admit that the current vignette system is not efficient. If anyone claims otherwise, let them walk down the road connecting the native village of the great Bulgarian writer Elin Pelin, Bailovo, and the neighbouring village of Smolsko, where people say that entire families with their personal cars have disappeared in the road holes.

A big plus of the replacement of the vignette system with a toll system will be the release of significant funds from both the budget and from European funds, which could be directed for improving the deplorable condition of roads such as the one between the villages of Bailovo and Smolsko.



# Petko Angelov BG



„Петко Ангелов БГ“ ЕООД извършва транспорт на всякакви видове товари, включително ADR, от България и Турция до всички европейски дестинации и обратно, както и вътрешно европейски превози между други страни от Европейския съюз. Основните направления на компанията са Англия, Бенелюкс, Испания, Франция, Италия, Германия, Австрия, Чехия и обратно до България, Турция и Гърция.

Всички автомобили отговарят на последните екологични и технологични изисквания, както и на най-новите Европейски стандарти за международен транспорт - ЧМР застраховка с разширено покритие за предвидена кражба на транспортираните стоки.

Фирмата притежава собствена гаражна площ от 30 000 м<sup>2</sup>, разположена на територията на град Пловдив, включваща ведомствена бензиностанция. Извън гаранционните поддръжки и ремонти се извършват в собствен автомобилен сервиз. Ремонтните халета са построени върху площ от 800 м<sup>2</sup> и са оборудвани със специализирана техника. Компанията поддържа технически екип и мобилен сервиз, осигуряващи 24-часова поддръжка на територията на страната и съседните държави.

## Контакти:

Местност Чиирите 020В  
4109 с. Браниполе  
България

тел.: +359 (32) 20 26 01,      факс: +359 (32) 20 26 01,  
+359 (32) 20 26 08,      +359 (32) 20 26 08,  
+359 (32) 20 26 02      +359 (32) 20 26 09

e-mail: [office@petkoangelov.bg](mailto:office@petkoangelov.bg)



## *Individual approach to every client*

We have already proven the quality of the freight services performed by **Bulgarian Railway Company**. The experience we gathered working as a private carrier in Bulgaria for more then 7 years, motivates us to keep striving to improve our achievements and to have an individual approach to each of our clients. For more information: [www.brc-bg.com](http://www.brc-bg.com)



**Bulgarian Railway Company**  
MEMBER OF GRAMPET GRUP

