ТРАНСПОРТАЛ

Месечно списание за транспорт и инфраструктура

брой 1, Април 2015 г.

УСТОЙЧИВОСТ И ПРЕЗАРЕЖДАНЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦАТА



Още един вариант за магистралите
СТРАНИЦА 6

НКЖИ с план за 4 интермодални терминала
СТРАНИЦА 13

Нова надежда за скоростен път I-7
СТРАНИЦА 14



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 на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност
- Предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб - бряг и бряг – кораб и тн.

Главното управление на предприятието 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 „Пристанище 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 - “Пристанище 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 - “Пристанище 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 - “Пристанище 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

FBTI

FORUM FOR BALKAN
TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE

Форум за Балкански транспорт и инфраструктура

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

Главен редактор
Михаил Рангелов

Редактор
Красимира Игнатова

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 депозиране на печатни и други произведения „Форум за балкански транспорт и инфраструктура“ е неправителствена организация и се представлява от председателя Петър Мутафчиев

НОВИНИ

4 Текущи новини в транспорта

ПАРТНЬОРСТВО

6 Още един вариант за магистралите

ИНТЕРВЮ

8 Ивайло Московски:
Стратегията за железниците не открива топлата вода, но ще позволи устойчивото й развитие

КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ

13 НКЖИ изгражда 4 интермодални терминали с евросредства

РАЗВИТИЕ НА РЕГИОНИТЕ

14 Нова надежда за скоростен път I-7

INTERVIEW

15 Ivaylo Moskovski:
The Strategy for BDZ Is Not ‘Reinventing the Wheel’ but It Will Ensure Sustainable Development

PARTNERSHIP

18 Yet Another Option for Motorways



Михаил Рангелов

Уважаеми читатели,

Днес вие държите в ръцете си първия брой на специализираното списание „Транспортал“. Всяко едно начало е трудно, но сладко. Това списание е плод точно на едно такова начало. Преди две години започнахме проекта Транспортал като един малък информационен сайт. Днес благодарение на читателите ни вече сме на едно по-високо ниво.

Това, което ще се опитаме да направим, е да създадем едно място, където всеки един в областта на транспорта и инфраструктурата ще намери необходимата за него информация. Благодарение на експертите на Форума за балкански транспорт и инфраструктура ще можем не само да ви препредаваме новините, а ще можем да ви запознаваме с различните гледни точки, с добрите практики, както и няма да спестяваме критиките си, когато се налага.

Няма да открием топлата вода, като кажем, че транспортът е в основата на добрата икономика. Всички сте чували за сравнения с кръвоносната система, но колкото и банално да е това, по-точно определение не може да бъде дадено.

В следващите месеци и години ние ще продължаваме да ви предоставяме всичката необходима информация. Крайните изводи обаче принадлежат на вас – читателите.

Приятно четене и попътен вятър,
Михаил Рангелов,

Главен редактор на проекта „Транспортал“

НКЖИ „ЗАКАЧИ“ МЕТРОТО И ЖЕЛЕЗНИЦАТА С НОВА СПИРКА

Софийското метро и влаковете на БДЖ ще имат още една обща точка след Централна гара, след като пусна специална интермодална спирка, съобщиха от компанията.

Новият експлоатационен пункт се намира на бул. „Искърско шосе“, като във връзка с пускането й от 15 април се въвежда промяна в графика за движение на влаковете в този участък.

Всичките 49 бързи и пътнически влака по направлението между София и Пловдив, както и между София и Карлово, ще спират на спирка „Искърско шосе“.



Новият експлоатационен пункт е само на две станции преди (или след) Летище „София“. Така пристигащите пътници на летището, които искат да поемат към Пловдив, Бургас или Варна, могат директно да се качат на влака, без да прекосяват столицата, за да стигнат до Централна гара София.

МИНИСТЪР ИВАЙЛО МОСКОВСКИ: ИСКАМЕ ПО-РАНО КВОТАТА ЕДНОКРАТНИ РАЗРЕШИТЕЛНИ ОТ ТУРЦИЯ

Българската страна е заявила пред Турция необходимостта по-рано да бъдат отпуснати еднократните разрешителни за турската страна от типа за/от трета страна, които ни се полагат през втората половина на годината. Това заяви министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски по време на дискусията „Да! На българската икономика“, организирана от в. „Стандарт“ и Конфедерацията на работодателите и индустриалците в България (КРИБ), на която участие взеха министър-председателят Бойко Борисов и министри от кабинета.

Министър Ивайло Московски каза още, че предстоят преговори за уреждане на въпроса с разрешителните в дългосрочен план. По думите му, българската страна е изразила желание за пълна либерализация на разрешителния режим между двете държави. При несъгласие от турска страна за пълно премахване на разрешителния режим възможен вариант за обсъждане е увеличаването на годишната квота еднократни разрешителни от типа за/от трета страна, допълни той.

Министър Ивайло Московски заяви, че при обсъжданията между двете държави браншът също е силната страна и ако се намери начин за нормална комуникация между българските и турските браншови съюзи, би било полезно при преговорите. Той посочи, че ще следи за стриктното и справедливо разпределение на разрешителните.

На въпрос за таксите които се събират от ДП „Пристанищна инфраструктура“ (ДППИ), министър Ивайло Московски отговори, че те са разходоориентирани и е логично да се събират от структурата, която прави разходите за поддръжка, експлоатация и инвестиции в инфраструктура. Той заяви, че е възможно да бъде обсъден и вариант тези такси да бъдат разпределяни между оператора и ДППИ. Трябва обаче да се преразгледа разпределението на инвестициите и поддръжката на територията на всяко пристанище, тъй като към момента операторите влагат средства основно в оборудване, а не в поддръжка на пристанищната инфраструктура. Ако това се промени и се разпредели инвестиционната дейност, сме склонни да разговаряме за преразпределение на таксите които се събират, допълни министър Московски.

ПРИСТАНИЩНИТЕ ТАКСИ ЗА КОРАБИТЕ ПАДАТ С 14%

С промяна в Тарифата за пристанищните такси, събирани от Държавно предприятие „**Пристанищна инфраструктура“**, правителството понижи



коефициента на редукция на тонажната такса за пътническите кораби от 0,5 на 0,4. Изменението цели да се подобрят условията за превоз на пътници и извършване на круизни туристически пътувания в българските **пристанища** . Новата стойност ще доведе до редуциране на дължимите такси от пътническите кораби средно с 14 на сто. Това от своя страна създава предпоставки за насърчаване развитието на бизнеса чрез запазване на съществуващите и привличане на нови пътници, както и за преодоляване на засилената конкуренция със съседните страни.



SIEMENS ДОГОВОРИ ВЛАКОВЕ ЗА 1.7 МЛРД EUR В ГЕРМАНИЯ

Немският гигант Siemens заяви в четвъртък, че е осигурил договор на стойност 1.70 милиарда евро (1,90 милиарда щатски долара) за доставка и поддръжка на регионалните влакове в Германия. Компанията ще достави 82-влакове за новия експрес Рейн-Рур в провинция Северен Рейн-Вестфалия, и предоставя поддръжка за период от 32 години, се казва в изявление на компанията. „Това е най-голямата регионална железопътна поръчка, спечелен от Siemens в Германия.“, добавят от Siemens Северен Рейн-Вестфалия е най-гъсто населената държава през Германия и региона Рейн-Рур включва градове като Кьолн, Бон, Дюселдорф и Дортмунд. Договорът ще създаде около 100 нови работни места, добавят от Siemens.

БРИТАНСКАТА ИКОНОМИКА ТЪРСИ СПЕШНО 40 ХИЛЯДИ ШОФЬОРИ НА КАМИОНИ

Британската икономика рискува изпадане в застой поради липса на шофьори на камиони и това изисква незабавни действия. Това беше най-рязкото предупреждение от ръководителите в транспортна индустрия на конференция, организирана от Асоциацията на превоз на товари (FTA). Мащабът на ескалиращия проблем бе очертан от Volvo Trucks UK и нейния управляващ директор за Ирландия, Арне Кнабен. „Великобритания е с недостиг от 40 000 шофьори, 45,000 са се пенсионират през следващите две години, а само 17 000 се присъединяват към сектора годишно“, коментира той. Няколко са причините, поради които индустрията е станала толкова непривлекателна за бъдещите кандидати: нивото на заплащане, лоши условия на труд и и регулаторната тежест. Увеличаването на заплатите е сериозен проблем предвид факта, че ниската цена за превоз е един от важните фактори за спечелване на поръчката. Кнабен подчертава, че той не иска да види правилата облекчени до такава степен, че безопасността да бъде изложена на риск. „Трябва да се намери добър баланс между намаляване на ограниченията и запазването на сигурността“, коментира той. Ако продължи подценяването на проблема, според FTA може да се достигне до критичен недостиг на 60 000 шофьори на камиони в много близко време. „Във Великобитания няма безработни камионджии“, подчертава изпълнителния директор на FTA Тео Де Пенсиер. „В резултат на това, ако сте все още дишате и имате лиценз за необходимата категория за товарни камиони, тогава има почти сто процентова вероятност да си намерите работа.“, шегува се той. Водачите са обикновено на средна възраст или по-големи поради застаряването на работната сила. „Около 60% от шофьорите на камиони са на възраст между 45 и 65 в сравнение с 35% средно за останалите сектори,“ посочва Де Пенсиер.



ОЩЕ ЕДИН ВАРИАНТ ЗА МАГИСТРАЛИТЕ

АКО ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ ИНВЕСТИРАТ В ПУБЛИЧНА ИНФРАСТРУКТУРА, МОГАТ ДА ВДИГНАТ ДОХОДНОСТТА СИ ПОНЕ ДВА ПЪТИ

Всеки един от нас е запознат с частните пенсионни фондове. Най-малкото защото внася част от заплатата си във втория стълб на пенсионната система или както е популярна - „доброзорното“ допълнително осигуряване. Идеята при създаването на тези фондове бе да управляват тези вноски на хората, като инвестират парите в нискорискови сделки и в определен момент да могат да изплащат допълнителни пенсии на хората, достигнали необходимата възраст.



Именно изискването за нисък риск на инвестициите принуждава голяма част от фондовете да инвестират в държавни ценни книжа – но рядко това са български, понеже други държави предлагат по-добри условия. По този начин от една страна има стабилна, но сравнително ниска доходност – до 5%, а от друга страна се получава парадокса, че българите със своите вноски финансират осигурителните системи на други държави.

На този фон, както и на последните дискусии относно съдбата на пенсионните фондове идва предложението на Форума за балкански транспорт и инфраструктура (ФБТИ). Според експертите на форума една от най-разумните инвестиции, които биха могли да бъдат направени са в публичната инфраструктура и в частност магистралите.

Една от причините ФБТИ да организира кръгла маса по темата са сравнително ниските средства, заложени за стрителство на магистрали – едва 600 млн. лв. за програмния период до 2020 година. Това означава, че голяма част от предвидените за строителство магистрали няма да могат да бъдат направени с европейски пари, а ще трябва да се търсят други източници за финансиране. Предвид гласувания допълнителен държавен дълг и дефицита, трудно биха могли да се отделят и големи средства от бюджета.

„Ние отдавна проявяваме интерес към подобни инвестиции. В момента във фондовете се държат т.нар. дълги пари, които биха могли да бъдат използвани за целта. Още повече че имаме и добри практики от други страни, където за целта се правят инвестиции с 20 и 30

годишна перспектива“, коментира Никола Абаджиев, председател на Българската асоциация на дружествата за допълнително пенсионно осигуряване. „Разбира се първо трябва да се уточнят параметрите, трябва да се види какво ще предложи държавата, но всичко е обект на дискусии. Именно за това тази кръгла маса е добро начало за формиране на някакви основни концепции“, обясни той.

Едно от примамливите неща за пенсионните фондове е очакваната доходност. За последните две години по официални отчети средната доходност в сектора е около 6%. Според Петър Мутафчиев, председател на ФБТИ очакваната доходност от инвестиции в публична инфраструктура ще бъде поне 12%. Голям плюс ще бъде и факта, че парите плащани от пътуващите по концесионираните магистрали ще се връща обратно в техните пенсионни фондове.

Едно от основните условия за подобни инвестиции е въвеждането на ТОЛ-системата за преминаване по магистралите. Но въвеждането на допълнителна такса е „трудносмилаема“ идея за обикновения българин, който и без това плаща големи сметки на база най-ниската заплата в страните от ЕС. Според експертите от ФБТИ обаче въвеждането на ТОЛ-таксата ще бъде компенсирано от отпадането на винетките. На практика голяма част от хората, които в момента не пътуват по магистралите, но плащат винетки ще бъдат облагодетелствани от новата система.

По-сериозно ще бъдат засегнати автомобилните превозвачи, които в момента ползват целогодишно магистралната мрежа срещу годишна винетка. Техните увеличени разходи обаче ще бъдат за сметка на подобрените условия като обща дължина на магистралите и съответно намалено времепътуване.

Какво предлагат от ФБТИ? След определяне на таксите за ТОЛ системата държавата определя кои участъци и магистрали ще бъдат дадени на концесия. Пенсионните фондове ще участват в проектни дружества и ще поемат изграждането и експлоатацията на тези участъци. Самите проектни дружества ще бъдат под постоянен контрол, за да не се получи разхищаване и кражба на средства. След изграждането и пускане в експлоатация на магистралата дружеството я поема за експлоатация и събира парите от установените вече ТОЛ такси за дългосрочен период.

Подобни практики има в редица страни от Европа и Латинска Америка, с голям опит в този вид финансиране са страни като Чили и Аржентина. Спооред Мутафчиев ако инвестициите на пенсионните фондове в инфраструктура се осъществят, ще бъде отчетен ръст на БВП и на заетостта без това да увеличи дефицита.

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^2, 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^2 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
+359 (32) 20 26 08, +359 (32) 20 26 02
факс: +359 (32) 20 26 01, +359 (32) 20 26 08, +359 (32) 20 26 09
e-mail: office@petkoangelov.bg



Ивайло Московски

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията

СТРАТЕГИЯТА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НЕ ОТКРИВА ТОПЛАТА ВОДА, НО ЩЕ ПОЗВОЛИ УСТОЙЧИВОТО ИМ РАЗВИТИЕ

АКО АВТОМОБИЛНИЯТ БРАНШ СЕ ОБЕДИНИ МОЖЕМ ДА МУ ДЕЛЕГИРАМЕ ПРАВА ЗА АДМИНИСТРАТИВНИ ДЕЙНОСТИ

- **Господин министър, в момента горещата тема е стратегията за БДЖ. Не станаха ли много стратегиите в последните години и какво е различното в сегашния случай?**
- Разбира се, едва ли ние ще сме хората, които ще открием топлата вода, по-скоро се опитваме да надграждаме, да извадим всичко положително, правено до момента. Това даже не е стратегия, а по-скоро е един седемгодишен план. Какво е по-различното от всичко досега? Ако някой от вариантите бъде приет, решението за неговото изпълнение ще бъде взето от парламента, което ще гарантира устойчивост. Виждате и до момента – започват се някакви действия за оздравяване и развитие на железницата от който и да е кабинет, след него обаче идва друг кабинет, който започва да работи в съвсем друга посока. Сега идеята е да се постигне максимален консенсус от политическите партии за едно средносрочно устойчиво развитие на железницата, така че да не бъде променяно в следващите седем до десет години. И който и да дойде на власт да го следва. А иначе планът е голям като обем страници, защото вътре се обследват различни варианти и хипотези, като не всички действия зависят от нас. Именно тук са потенциалните трудности пред този план – трябва да се извършват паралелно няколко политики и ключови за компанията мерки. Например, една от неизвестните са преговорите с кредиторите. Ние не знаем какво ще постигнем при тях, затова залагаме различни варианти. Същевременно, трябва да се преструктурират самите дружества. Давам като пример маневрената дейност, която е високоразходова и ние предлагаме тя да се прехвърли към НК „Железопътна инфраструктура“. Предприятието от своя страна ще събира такси от всички оператори за извършването на тази услуга. Друга мярка, която обсъждаме в този план, е към ИА „Железопътна администрация“ да се създаде звено, което да се занимава само с разпределяне на свободния капацитет за всички оператори, които оперират в България. С това ще постигнем едно по-балансирано и по-справедливо разпределение на ресурса, като се гарантират съответните добри приходи. Не на последно място, трябва да се върви към оптимизация, към освобождаване от неоперативни активи. Колегите са направили анализ, че и в „Пътнически превози“, както и в „Товарни превози“ е необходимо да се пристъпи към съкращаване на около 600 души във всяко дружество. Това обаче е за целият период, така че не очаквайте някакви масови вълни от съкращения. Те ще се получат по естествен път – когато тези хора се пенсионират, няма да се назначават други на тяхно място. Има 3 или 4 варианта като инвестиционни процеси, които да вървят в железницата. Първият е запазване на сегашното положение или поддържане на някакъв екзистенц минимум, т.е. обема на средства, които се отпускат в момента, да се запазят на сегашните нива. Затова ни е необходим парламентарния консенсус – при наличието му, кредиторите ще бъдат успокоени, че в следващите седем години в дружеството ще постъпват достатъчно средства. От друга страна, компанията ще може да проведе необходимите

процедури за закупуване на нов подвижен състав, разчитайки на тези средства. И тук ще бъде въпрос на дискусия дали те ще останат в размерите и обемите, които са сега, дали да бъдат по-високи, ако разбира се бюджетът има възможност. Предстои да се обсъди дали част от субсидията да се предостъпи на общините – в момента има абсолютно губещи дестинации, таке че може да се мисли за създаването на общи пулове с общините, които да решат транспортните проблеми. В плана сме заложили закупуване на шинобусове, които са някаква алтернатива да паднат разходите за придвижване на влаков състав.

- **Бяха изказани опасения, че ако част от субсидията премине към общините, тя може да бъде пренасочена към друг вид транспорт – например кметовете биха я ползвали да помогнат на близки автобусни фирми? Може ли да бъдат задължени общините превозите да бъдат извършвани с железопътен транспорт?**
- Това е натрупана грешка в годините в начина на тарифиране на транспортните услуги, защото и към днешна дата таксите, които операторите в железницата плащат на НКЖИ са своеобразна ТОЛ система. При това, тази система в железниците съществува още от 2002 година. В товарните превози таксите се определят на база тон/километър, а в пътническите – на база влак/километър. По пътищата обаче, тарифирането не е така. Ние на практика сме ощетявали дълги години железницата за сметка на пътищата. Защото там съществува винетна система – плаща се еднократно винетка, която за тежкотоварните автомобили е 1500 лева на година, което е абсолютно недостатъчно. Приходите от винетки на Агенция „Пътна инфраструктура“ не покриват разходите дори за пътната мрежа, да не говорим за инвестиции. Затова може да се каже, че е налице историческа несправедливост спрямо железниците. Аз съм убеден, че когато се въведе ТОЛ система за пътищата, голяма част от трафика ще се върне обратно към железопътния транспорт. Важното обаче е ние в този момент да можем да предложим адекватна жп услуга по-високи скорости, по-нови и по-чисти влакове. Убеден съм, че до няколко години ще можем да постигнем тези цели, най-малкото по направленията София – Бургас и София – турска граница. В НКЖИ има проектна готовност и ако има достатъчно средства, ще можем да работим по-сериозно и в Северна България. Всъщност, в самия план за развитие на железницата няма нищо ново, просто искаме да има устойчивост в годините и разчитаме на пълен консенсус при одобрението му.

- **Като че ли поне засега този консенсус е налице?**
- Да, надявам се. Колегите са разумни, личи си от цялата транспортна комисия в парламента, че всеки един желае железницата да бъде спасена.

- **Голямата неизвестна изглежда е какво ще бъде поведението на кредиторите на БДЖ. Планира се около 210 млн. лв. да бъдат използвани за закупуване на нов подвижен състав. Няма ли опасност ако кредиторите решат, да останем без тези нови влакове? Разглеждали ли сте вариант тази техника да бъде закупена от друго държавно предприятие и да бъде отдавана под наем на символична цена на превозвача?**
- В момента залагаме изменение в закона, което да дава право на НКЖИ да бъде и превозвач и по този начин ще си създадем механизъм за реагиране при потенциални крайни случаи. Действително ситуацията е много деликатна – ако в момент, в който дължим големи средства на кредиторите започнем да купуваме нов подвижен състав, това със сигурност няма да се отрази положително на диалога ни с тях. Аз се надявам обаче, да вървят паралелно тези два процеса и реално ние трябва да имаме споразумение, което да бъде разписано с кредиторите. Ако те приемат, в рамките на тези седем години да погасим задълженията си – а това е нещо, което ние можем да се ангажираме да изпълним, мисля че нещата ще „влязат“ в релси.

- **А Вие оптимист ли сте за постигане на едно такова споразумение?**
- Оптимист съм, защото според мен хората виждат, че действително железницата няма откъде да си набави тези средства. На пазара на товарни превози, държавната компания се конкурира с частни превозвачи, като това значително намалява шансовете за големи печалби. Още повече, частните превозвачи са оптимизирани, нямат стари задължения, те са тясно специализирани в определени видове превози и печелят пазара. А от пътнически превози в момента е абсурдно да се печели, тъй като нямаме нито едно достатъчно дълго направление, което да бъде високо приходно-ориентирано. Евентуално, когато бъде готова цялата линия София – Бургас, тя може да стане печеливша, но това ще бъде за сметка на малките довеждащи разстояния от по-малките населени места. Субсидията не е за печалба, а за покриване на загубите от нерентабилните влакове. На кредиторите им е ясно, че самата железница няма откъде да реализира такива приходи, че да погаси всички дългове. Това ми дава основание да смятам, че биха се съгласили да изчакат този период, в който да

имат гарантирани вноски. Другият вариант е ясен – ще ни ликвидират като оператор, но тогава и те няма да вземат нищо.

- **А обсъждали ли сте вариант при непостигане на споразумение да започне процедура по несъстоятелност и създаване на нов жп оператор, който да започне на чисто?**
- Обсъждали сме го, но това означава да се проведат отново процедури по нотификация, а и не смятам, че този път Европейската комисия би била склонна да разреши толкова големи суми като помощ за нов оператор.



- **Споменахте въвеждането на ТОЛ системата. Кога според вас е възможно това да се случи?**
- Това не е процес, който ние като министерство управляваме. Това е функция на МРРБ и на Компанията за инфраструктурни проекти. Но въпреки това, ние финансираме анализа, който се извършва от Световната банка. Планът, поне както е заложен за тежкотоварния трафик е въвеждането на системата да започне от 2018 година. Колкото по-скоро, толкова по-добре. Това е най-справедливия начин – всеки плаща толкова, колкото ползва. На второ място, ще се увеличат приходите в пътния сектор и ще се постигне по-балансирано разпределение на товари и на пътници. Убеден съм, че тогава влакът ще бъде много по-предпочитан транспорт.

- **Вие бяхте гост на конференцията на Форума за балкански транспорт и инфраструктура относно инвестициите на частни пенсионни фондове в публична инфраструктура. Може ли ТОЛ системата да направи магистралите интересни за чуждите инвеститори?**
- Това е много важна тема поради няколко факта. Първо, ако успеем да превърнем тези идеи в реалност, това означава, че българските пари ще бъдат инвестирани в българската икономика, от което ще спечелим всички. На второ място – действително има направления, по които има доказан трафик, съвсем нормално е там да може да се влее частен капитал, да се изгради инфраструктурата, да се оперира и след определен период тя да стане държавна собственост. За съжаление, в момента нямаме такива направления в железниците, но за пътните направления има участъци с достатъчно добър трафик.

- **Няма ли това обаче да наруши отново баланса – автомобилен – железопътен транспорт?**
- Това се прави в цяла Европа. Нова пътна инфраструктура се изгражда предимно с помощта на ТОЛ системата или друг вид публично-частно партньорство. А безвъзмездните ресурси, които могат да се използват като кохезионни и структурни фондове са за строителство на железница, метро и регионална пътна инфраструктура.

- **След като споменахме тежкотоварните камиони, почти всяка година на преден план излизат споровете между българските и турските превозвачи. Вие обявихте, че ще вървите към пълно либерализиране на разрешителните. Не е ли**

малко прекалено оптимистично това намерение?

- Ние подкрепяме пълната либерализация на разрешителния режим между двете страни, надявам се турските колеги също да обсъдят сериозно темата. Последният път, когато бях в Истанбул във връзка с ТРАСЕКА, с турския министър (който в момента е в оставка заради изборите) коментирахме сериозно темата и той ме попита какво точно предлагам. Обясних му, че така или иначе, ние вървим в посока на все по-висока интеграция на всички сектори, защо да не преминем и към пълна либерализация на съществуващия режим. На него идеята му хареса и коментира, че това е предложение за сериозно обсъждане от двете страни. Според мен ние грешим, като се опитваме да решим проблемите административно – независимо дали от българска или турска страна. Печелившият ход е браншовете на двете страни да обсъдят помежду си проблемите и заедно да предложат формулата за разрешаване на този въпрос, а ние просто нормативно и документално да я администрираме. Защото, целият този процес съм го преживял в предния мандат – ние прилагаме някакви мерки, включително постигаме споразумения на административно ниво с колегите от турската страна, но не се случва нищо. Долу, на границата, си остават същите проблеми. Докато браншовете не се разберат помежду си, няма как да им помогнем и ние.

- **При нас обаче като че ли самият бранш е малко разпокъсан. Много организации, всеки гони собствените си интереси?**

- Действително това е проблем. По принцип съм дясно мислещ човек и от тази гледна точка съм склонен да извадя дейности, които се извършват от държавната администрация и да ги предоставя да бъдат администрирани от самия бранш. Но за съжаление положението е точно, както го описахте – разпокъсани професионални организации, които не могат да постигнат единомислие. Това е причината и да нямаме силен бранш, колкото и да ми е неприятно да кажа това. А това са организации, които никак не са малки и ако се обединят, дават едно много сериозно перо от икономиката на страната. Ако успеят да загърбят личните интереси и намерят формулата, по която да изградят един сериозен партньор на държавата, заедно с тях можем да постигнем много сериозни резултати. А сега, тръгнем ли да провеждаме някаква политика, винаги има някой недоволен.

- **Един малко по-геополитически въпрос – усещат ли се вече резултатите от санкциите срещу Русия върху транспорта като бранш, който е доста зависим от тази страна? От друга страна имаме намерението на Гърция да въведе данък върху операциите с България? Има ли как да реагираме при тези две ситуации?**

- Ние вече сме сезирали ЕК за въвеждането на този данък от страна на Гърция и имаме уверение, че много бързо ще се вземат мерки. Това, което се случва е абсурдно. То противоречи на всички документи, които южната ни съседка е разписала като редовен член на ЕС. По другия въпрос – Русия е изключително важен партньор на България, особено в сектор „Транспорт“. Всичко това, което се случва в момента, оказва много сериозно влияние върху транспортния бранш. Дано тези негативни събития във външнополитически план да приключат възможно най-скоро, тъй като България търпи сериозни щети. Разговарях и с колегите в сектор „Земеделие“, които също в момента правят анализ за загубите. Убеден съм, че щетите за транспортния сектор са не по-малки.

- **Още в началото на мандата заявихте, че Фериботния комплекс във Варна ще бъде отделен в отделно предприятие и евентуално ще бъде концесиониран?**

- Да, така е. Той е част от цялостната ни визия за развитие на пристанище Варна – рано или късно пристанището трябва да се раздели на Изток и Запад. Нашите планове са основните индустриални дейности да се изнесат в терминал Варна-Запад, а Варна-Изток да се превърне в урбанизирана градска зона, в която да се развиват друг тип услуги. Направихме проучвания с колегите къде могат да се развиват контейнерни превози. Както знаете, вече тече подготовката на проекта за строителство на интермодален терминал в квартал Максуда. Подготвя се проекторешение на Министерският съвет двата подемно-преходни моста да бъдат прехвърлени от НК “Железопътна инфраструктура“ към ДП “Пристанищна инфраструктура“, тъй като не е в правомощията на НКЖИ да инвестира в тяхното обновяване и поддържане. След това, ако има инвестиционен интерес, Фериботният комплекс може да бъде отдаден на концесия. Предстои да вземем решение дали да остане държавен оператор в района на Варна-Запад, където оперират големи предприятия като „Агрополихим“ АД, „Девня Цимент“ АД. Ако оперира частен инвеститор е възможно той да промени условията и таксите за крайните оператори и това да доведе до проблеми за бизнеса. Пристанище Варна има много голям потенциал за развитие, просто трябва да намерим най-добрите механизми и инструменти за инвестиции.

- **В предната оперативна програма „Транспорт“ интермодалните терминали останаха само пожелание. Как стоят в момента нещата с тях?**

- Един транспортен коридор трябва задължително да има включен в себе си поне един интермодален терминал. Бизнесът е динамичен и трябва да създаваме условия за прехвърлянето на един товар или стока от един вид транспорт на друг. В Пловдив следващата година ще е изцяло завършен първият интермодален терминал, който ще комбинира пътен с железопътен транспорт. Във фаза на проектиране е терминал в Русе, а и се извършват проучвания за изграждане на такъв във Видин, които ще събират на едно място пътен, железопътен и воден транспорт. Вече споменах и терминалът във Варна. Надяваме се с изграждането на тези интермодални центрове, да създадем по-добри условия за развитие на бизнеса, а също така и за транзитно преминаващите превози.

- **Имаше проблеми с високорисковите проекти по ОП „Транспорт“. Какво е в момента положението с тях?**

- Мога да кажа, че в предишния мандат оставихме всички проекти в задоволително състояние. Имаше известни закъснения, но бяха контролируеми. Тази година и половина – две, в които действаше кабинетът Орешарски се допуснаха няколко грешки, които не вярвам да са направени умишлено, но те нанесоха изключително много щети върху проектите по две направления. Първо – разделянето на Министерството на регионалното развитие и благоустройството създаде предпоставка почти около година и половина да не могат да бъдат издавани разрешителни за строеж. Така с повече от година се забавиха проекти и то не само в транспорта, но и във всички отрасли. Втората грешка, която се допусна е една промяна в закона, която сега се опитваме да отменим, но не можем да върнем проектите със стара дата. Тази промяна изисква да се търси до последно крайният собственик, когато става дума за обезщетение при отчуждаване на земя. Механизмът, който ние използвахме, особено при обекти с национално значение бе доста по-работещ. Говоря за стотици и хиляди имоти. Собствениците ги няма – заминали са, например някъде в чужбина и тяхното намиране отнема прекалено много време, през което проектът не може да стартира. В този случай, теренът се обезщетява при областния управител спрямо оценката, която е направена на имота и той има ангажимента да намери собственика, без това да спира строителството. При встъпването ми, отново заварихме следната ситуация - от една страна имахме закъснели обекти, защото не могат да се намерят собствениците, от друга страна - поради липсата на строителни разрешителни. Ние правим всичко възможно и ще се опитаме да довършим проектите в рамките на текущата година, но които не можем – ще завършваме през 2016 г. със средства от националния бюджет.

- **Като че ли засега метрото се очертава като отличник в проектите. Кога можем да очакваме третия метродиаметър?**

- Скоро пуснахме разширението до Летище София, а в началото на следващия месец трябва да пуснем линията и до „Младост“ 4. Догодина ще бъде завършена отсечката до бул. „Черни връх“ и ул. „Сребърна“. Колкото до третия метродиаметър, бюджетът, който ще отпуснем, ще позволи да се изградят 7 или 8 метростанции в централната част на града. Оттам нататък, колкото средства могат да се отделят, ще бъдат използвани за удължаването на линията. Но най-тежкият участък ще бъде финансиран. Метрото е много успешен проект, екипът там е изключително добър и в Брюксел оценяват изпълнението му много високо.

- **И един последен въпрос – не продължава ли дисбалансът в проектите между Южна и Северна България?**

- За голямо съжаление отново въпросът опира до липсата на средства. Как следва да постъпим? Например – изграден е жп коридор в Южна България, стигнали сме до Септември, трябва да направим Септември – Елин Пелин, Елин Пелин – София и София – Драгоман. Е как да го спрем, за да започнем тепърва нещо в Северна България? По-разумно е да се довърши нещо вече започнато. Но сме длъжници на Северна България. И аз съм оттам – от Плевен и разбирам напълно каква е ситуацията в тези райони. Автомагистрала „Хемус“ е един от основните приоритети на правителството и съм уверен, че ще намерим вариант за нейното изграждане, дори и да е с национални средства. Средствата, които спестим от АМ „Струма“ от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020, ще насочим към АМ „Хемус“. Колкото до жп инфраструктурата – имаме проектна готовност за жп линията Варна – Русе, участъкът Мездра – Горна Оряховица също е на фаза идеен проект. Но както вече споменах, това са скъпи и тежки проекти, за които трябват много средства и чието изграждане отнема доста технологично време.

НКЖИ ИЗГРАЖДА 4 ИНТЕРМОДАЛНИ ТЕРМИНАЛИ С ЕВРОСРЕДСТВА

Развитието на интермодалните превози е приоритет на европейската и националната транспортна политика. Комбинираните превози предлагат възможност за осъществяване на пълна логистична схема за доставка „от врата до врата“, което улеснява потребителите.

Основните тенденции на транспортната политика на ЕС са ориентирани към пренасочване на трафика и по-екологичните видове транспорт - железопътен и воден. Потенциалните възможности на България за развитие на интермодални превози са свързани основно с факта, че през страната ни минават основните маршрути за вътрешни и международни контейнерни превози и Коридор „Ориент/Източно–средиземноморски“. Намеренията на ДП НКЖИ са до 2020 г. железницата да разполага с мрежа от интермодални терминали.

В основните насоки за бъдещото развитие на интермодалността в България с приоритет са заложени изграждане и развитие на терминали в София, Варна, Русе и Пловдив.

Чрез съфинансиране от ОП „Транспорт“ 2007-2013 г., по приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари“ НКЖИ изпълнява два проекта за изграждане на интермодални терминали.



През януари беше подписан договорът за техническа помощ за предпроектни проучвания и проектиране на интермодален терминал Русе. Предвижда се до края на 2015 г. да се извършат подготвителните дейности, а през 2016 г. да стартира изграждането на терминала. На този обект ще се обменят товари между железопътен, воден и пътен транспорт.

Проектът в по-напреднала фаза е изграждането на интермодален терминал Пловдив, където предстои стартирането на строителните дейности. Терминалът в град Пловдив е обект с голямо геостратегическо и икономическо значение в регионален, национален и общо европейски аспект.

С изграждането на моста „Нова Европа“ и тунела под Босфора се създадоха предпоставки за сериозен ръст на транзитните товари от Западна Европа в посока Средна Азия и Близкия Изток. Освен, че е пресечна точка на няколко транс-европейски коридора, пловдивският терминал ще обслужва и сериозен регионален трафик, тъй като около него са съсредоточени много производствени предприятия.



Основни цели при реализирането на проекта са намаляване времето за транспорт на контейнери с 30%, увеличаване качеството, сигурността и безопасността на железопътния транспорт, подобряване екологичната обстановка в страната, чрез създаване на условия за намаляване на транзитните превози с товарни автомобили.

Проектът предвижда изграждането на базисната инфраструктура на терминала, а неговата субструктура ще бъде осигурена от оператор. Едновременно със строителството на терминала ще се работи и по дейностите, свързани с избора на оператор, което значително ще ускори стартирането на експлоатацията му. Създадена е работна група за подготовка на концесионните анализи.

НКЖИ съдейства, подкрепя и си сътрудничи с всички частни спедитори и оператори, пожелали да изграждат интермодални терминали. Непрекъснато се предоставя информация за трафици и връзка с националната мрежа.

След изпълнението на проекта, в края на 2015 г., България ще разполага с един модерен и отговарящ на европейски стандарти интермодален терминал.

НОВА НАДЕЖДА ЗА СКОРОСТЕН ПЪТ I-7

САШО ДОНЧЕВ: ДЪРЖАВАТА Е ДЛЪЖНИК НА РЕГИОНИТЕ ЗАРАДИ ДЕЦЕНТРАЛИЗАЦИЯТА И ЛОШАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Държавата е длъжник на регионите заради ниското ниво на децентрализация и забавянето в изграждането на инфраструктурата, коментира Сашо Дончев, председател на УС на БСК при откриването на кръгла маса за пътна инфраструктура в гр. Шумен. Основна тема на дискусията бе възможността за изграждане на високоскоростен път Силистра – Шумен – Ямбол – Лесово. Близо 2,9 млн. души от почти 44% от територията



на страната ще се възползват от изграждането на пътната инфраструктура и проекта за скоростен път, обяви кметът на град Шумен Красимир Костов.

Анализ на добавената стойност на икономическата продукция и производството показват, че областите с развита пътна и жп инфраструктура имат много по-добри икономически резултати, отколкото тези с по-слаба, коментира архитект Валери Костов.

От всички първокласни пътища единствено път 7 – Силистра – Лесово няма европейска номерация, констатира Ясен Ишев от Форума за балкански транспорт и инфраструктура. Според него основния недостатък на път 7 е липсата на достатъчно натоварване в района на Силистра. За сметка на това обаче направлението Лесово – Силистра дава най-краткия възможен път по направлението Север – Юг между границите на България с Турция и Гърция. Основно изискване да могат да бъдат привлечени европейски средства по различни програми е привеждането на съществуващата пътна инфраструктура в съответствие с европейските изисвания за безопасност и комфорт на пътуването, категоричен бе Ишев. Той даде за пример обходния път на Елхово, който в последните години е подложен на тежък трафик, а състоянието му е плачевно. Другото важно условие за реализирането на проекта е подготовката и съгласуването на строителството на мост между Силистра и Кълараш, категоричен бе експертът на ФБТИ. Според него си заслужава да се разгледа вариант за преминаването на пътя през Рижкия вместо през Върбишкия проход, както и за разделянето на етапите на строителството.

Турция е един от големите инвеститори в Североизточна България, като най-голямата инвестиция е на „Тракия Глас“ в Търговище, коментира Генералния консул на Република Турция в Бургас Ниязи Акйол. Според него при наличие на по-добра инфраструктура инвестициите в региона биха били по-големи. „Не само държавния бюджет на България и европейските фондове могат да са източник на финансиране за подобни инфраструктурни проекти“, коментира Акйол, с което намекна за интерес от турска страна за участие при определени условия.

„България е държавата в Европа с най-благоприятни условия към чуждестранните инвеститори“, коментира председателят на ФБТИ Петър Мутафчиев. Според него имаме и един от най-добрите нормативни бази за децентрализация на управлението. Според Мутафчиев плановете за изграждане на интермодални терминали във Варна и Русе могат да осмислят икономически инфраструктурни пректи като път I-7.

Всички участници се обединиха около идеята, че първо и най-важно е да се стартира проучването и изграждането на третия мост над река Дунав при Силистра-Кълараш.



Interview



Ivaylo Moskovski

Minister of Transport, Information Technology and Communications

THE STRATEGY FOR BDZ IS NOT 'REINVENTING THE WHEEL' BUT IT WILL ENSURE SUSTAINABLE DEVELOPMENT

- **Mr. Moskovski, the strategy for the Bulgarian State Railways (BDZ) is a topical issue at present. Haven't we had too many strategies in recent years and what's different now?**
- Of course, we'll hardly be the people 'reinventing the wheel', we are trying to build upon what has been done before and use all positive things done so far. This is not even a strategy, it is rather a seven-year plan. What is different from everything done so far? If any of the options is approved, the decision to implement it will be made by Parliament and this will ensure sustainability. As you can see, some measures have been taken so far for rehabilitation and development of the railways by all former governments, and then another cabinet takes over and starts working in a completely different direction. Now, the idea is to reach the maximum possible consensus between political parties for a medium-term sustainable development of BDZ, so as not to change it over the next seven to ten years and to be followed by whoever comes to power. The plan is sizable in terms of pages because it considers various options and hypotheses, and not all actions depend on us. This is where the potential difficulties to this plan lie – several policies, several key measures for the company should be concurrently implemented. For example, the negotiations with creditors are among the uncertainties. We don't know what we'll agree with creditors. Therefore, we contemplate various options. Concurrently, the companies themselves need to be restructured. I can give as an example the high-cost shunting activity which we have proposed to be transferred to the National Railway Infrastructure Company, which will in turn collect fees from all operators to perform that service. Another measure discussed in this plan is to set up a unit at the Railway Administration Executive Agency that will deal only with the distribution of free capacity of all operators working in Bulgaria. Thus, we'll achieve a more balanced and more equitable distribution of resources, ensuring a fair income, respectively. Last but not least, steps should be made towards optimisation and riddance of non-operating assets. Colleagues have prepared an analysis that around 600 employees should be sacked from each of the Passenger Services and the Freight Services company. However, this is to be done over the entire period, so don't expect massive waves of layoffs. This will be a natural process – when these people retire, others will not be hired for their positions.

- **Fears were expressed that if part of the subsidy is transferred to the municipalities, it might be redirected to other kinds of transport. Mayors, for instance, would spend it to assist bus companies of friends or relatives. Could municipalities be obliged to carry out transportation by rail?**
- This is a mistake accumulated over the years regarding the tariffs for transport services because even today the fees paid by railroad operators to the National Railway Infrastructure Company are some kind of a toll system. This system in the railways has existed since 2002. The fees for freight services are based on ton/kilometre, and these for passenger services are based on train/kilometre. This is not the case with road tariffs. We have been

actually injuring the interest of railways for years at the expense of roads where there is a vignette system. An annual vignette is purchased, costing BGN 1,500/year for heavy-duty trucks, which is absolutely insufficient. Proceeds from vignettes are not sufficient for the Road Infrastructure Executive Agency to even maintain the road network, let alone to make investments. Therefore, we can talk about a historical injustice regarding the railways. I am certain that after the introduction of a toll system for roads, a significant part of the traffic will revert back to rail transport. At present, it is important to offer an adequate rail service at higher speeds, with newer and cleaner trains. I am sure that in a few years, we'll be able to achieve these objectives, at least along the Sofia – Burgas and Sofia – Turkish border lines. The National Railway Infrastructure Company has a ready project and if there are sufficient funds, we would be able to work more seriously in Northern Bulgaria as well. As you can see – there is nothing new in the plan for the development of the railways. We just want sustainability over the years and we count on full consensus when approving it.

- **The big uncertainty now seems to be the behaviour of BDZ creditors. According to plans, BGN 210 Mln would be spent to purchase new rolling stock. Is there no danger for BDZ to remain without these new trains if the creditors decide so? Have you considered an option for the purchase of this equipment by another state-owned enterprise and renting it dirt-cheap to the rail carrier?**
- Now, we are stipulating a legal amendment allowing the National Railway Infrastructure Company to be a carrier as well. From this point of view, we'll create a mechanism for responding in certain extreme cases. The situation is very delicate indeed. If we start buying new rolling stock at a time when we are greatly indebted to creditors, it would certainly annoy them. However, I hope that these two processes will be going concurrently and we should actually have an agreement in black and white, signed with the creditors. If they accept that we will be repaying our liabilities within these seven years, which is something we can commit ourselves to fulfil, I think things will get on the right track.



- **Are you optimistic about reaching such an agreement?**
- I am optimistic because I think people realize that BDZ cannot actually earn that money. On the freight market, the state-run railway company competes with eight private carriers and this considerably reduces its chances to make big profits there. Moreover, private carriers have optimized their operation, they have no old outstanding debts, they have specialised in certain types of goods traffic and they gain the market. It is absurd to expect profits from passenger services because we do not have even a single direction that is long enough to be profitable. Possibly, when the entire Sofia – Burgas line is ready, it could become profitable but it will be at the expense of short distances from smaller settlements. The subsidy is not meant for making profit but for covering the losses from unprofitable trains. Creditors do realize that the railway itself cannot make such incomes so as to repay all its debts. This gives me reason to believe that the creditors would agree to wait during this period when they would have guaranteed payments. The other option is clear – they will liquidate the railways as an operator, but they would not be repaid their money in that case.

- **Have you discussed an option to start insolvency proceedings in case no agreement is reached and set up a new railroad operator that would begin working afresh?**
- We have discussed it, but this means re-notification procedures, and I don't think that this time the European Commission would be willing to allow such huge amounts of financial aid for a new operator. And lenders themselves will probably approach all possible judicial authorities. We have discussed an option for controlled bankruptcy, with the present operator continuing to function under certain conditions. However, this means that all creditors would get nothing and this is politically unacceptable. We have a German state-run bank as a major creditor and I don't think we would go as far as to worsen our mutual relations.

- **You mentioned the introduction of the toll system. When do you think this is likely to happen?**
- This is not a process managed by the Transport Ministry. It is a prerogative of the Ministry of Regional Development and Public Works and of the Infrastructure Projects Company. Nevertheless, we are financing the analysis carried out by the World Bank. The plan, at least as set out for heavy-duty traffic, projects the introduction of the toll system to start in 2018. The sooner, the better. This is the fairest way – everyone should pay proportionally for what they use. In the second place, this will increase the revenues in the road sector and a more balanced distribution of cargo and passengers will be achieved. I am sure that trains will become a much more preferred kind of transport then.

- **You were a guest at the conference of the Forum for Balkan Transport and Infrastructure on private pension funds' investments in public infrastructure. Can the toll system render motorways interesting to foreign investors?**
- This is a very important issue because of several facts. In the first place, if we succeed to implement these ideas, this will mean that Bulgarian money will be invested in the Bulgarian economy and all of us will benefit. Secondly, there are indeed routes with a proven traffic and it is quite normal for private capital to enter there, build the infrastructure and operate it, and that after a certain period the infrastructure to become state-owned property. Regretfully, there are no such railway routes, but there are sections of road routes with a sufficiently good traffic.

- **A somewhat geopolitical issue – is the impact of sanctions against Russia already felt on the transport branch which is quite dependent on that country? On the other hand, we have the intention of Greece to impose a tax on its transactions with Bulgaria? Do we have a way of reacting to these two situations?**
- We have already approached the European Commission for the introduction of this tax on the part of Greece and we have an assurance that adequate measured will be taken very soon. What happens is simply absurd. It is contradictory to all documents signed by Greece as a full-fledged EU member country. Regarding the other issue – both Russia and Turkey are extremely important and strategic partners of Bulgaria, especially in the transport sector. Everything that is happening has a very serious impact on the transport branch. Let's hope that these negative events in international politics will be over as soon as possible because Bulgaria is suffering great losses. I've spoken with colleagues from the agriculture sector who are also analysing their losses at present. I am certain that the injuries to the transport branch are not inferior.

YET ANOTHER OPTION FOR MOTORWAYS

If Pension Funds Invest in Public Infrastructure They Can Increase Profitability at Least Twofold

We are all familiar with private pension funds, at least because we remit part of our wages to the second pillar of the pension system which has become widely known as "forced voluntary" supplementary insurance. The underlying idea for the establishment of these funds was that they would be managing the contributions of people, investing their money in low-risk transactions, so that at a certain point they would be able to pay supplementary pensions to people who have reached the required age.

It is the requirement for low-risk investments that forces many of these funds to invest in government securities but these are seldom Bulgarian because other countries offer better terms. Thus, on one hand, their yields are stable but relatively low – up to 5%, and on the other hand, we have a paradox – with their contributions Bulgarians finance social security systems of other countries.

Against this background, and following the recent discussions about the future of pension funds, comes a proposal from the Forum for Balkan Transport and Infrastructure (FBTI). According to FBTI experts, one of the most reasonable investments that could be made is in public infrastructure and in motorways in particular.

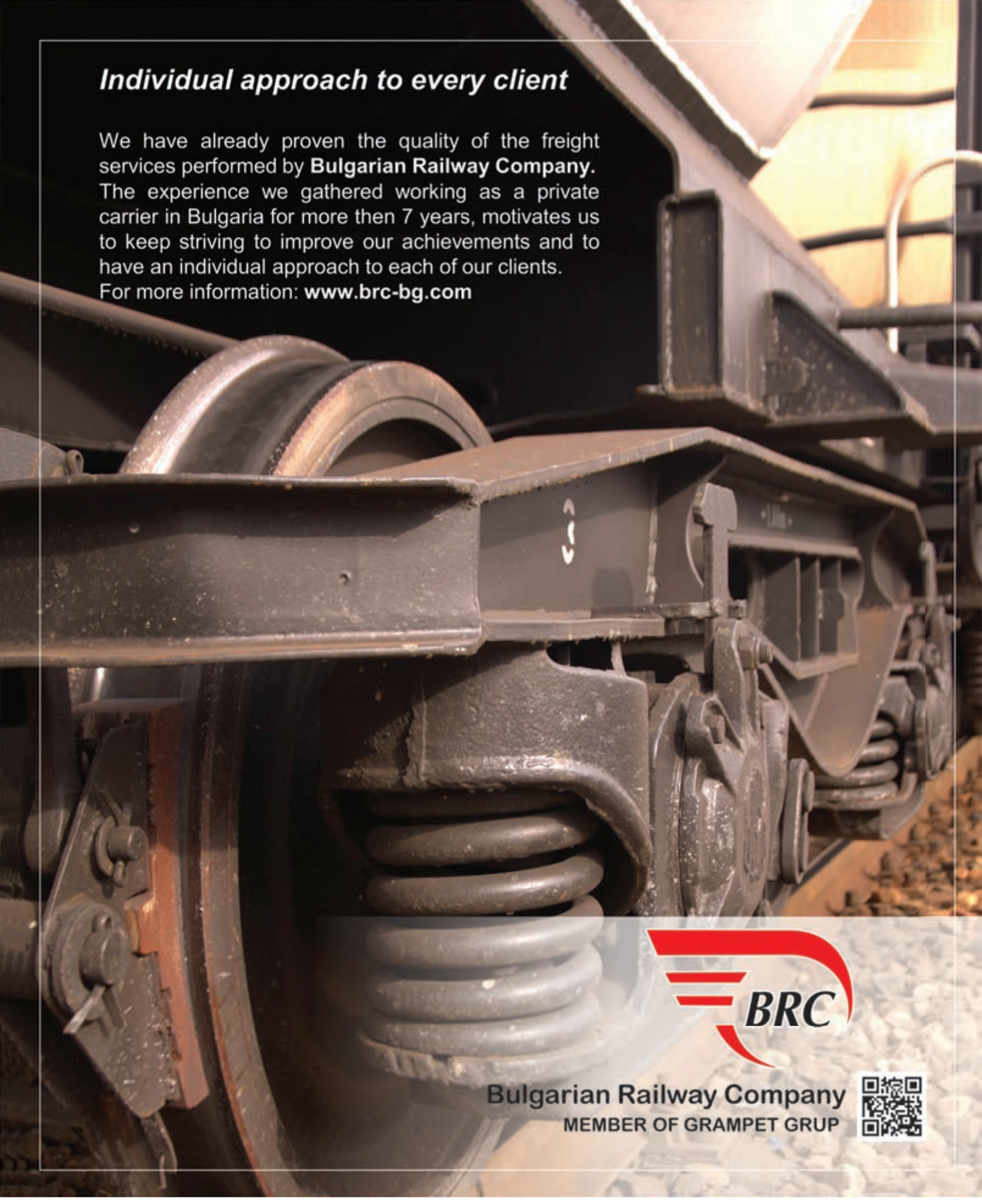
One of the reasons for FBTI to organise a roundtable on this issue is the relatively low amount of funds planned for the construction of motorways – only BGN 600 Mln for the programming period till 2020. This means that it will not be possible to implement a large part of the planned construction of motorways with European money and other sources of financing should be sought. Considering the approved additional government debt and deficit, the budget could hardly allocate significant funds for the purpose.

"We have been interested in such investments for quite a long time. Currently, the funds keep the so-called long money, which could be used for the purpose. The more so that there are good practices in other countries where investments for the next 20 or 30 years are being made for that purpose", commented Nikola Abadjiev, Chairman of the Bulgarian Association of Supplementary Pension Insurance Companies. "Of course, the parameters should be specified first and we have to see what the State will suggest. However, everything is subject to discussion. That is why, this roundtable is a very good start for the formation of some basic conceptions", he explained.

One of the enticing things about pension funds is the expected profitability. According to official reports, the average return in the sector over the past two years was about 6%. According to Peter Mutafchiev, Chairman of FBTI, the expected yield on investments in public infrastructure will be at least 12%. Another big plus will be the fact that the tolls paid by drivers along concessioned motorways will go back into their pension funds.

One of the main conditions for such investments is the introduction of a toll system for driving along motorways. However, the introduction of such a surcharge is an idea which the average Bulgarian finds hard to accept because our fellow-countrymen already pay sizable bills while getting the lowest wages in the EU. According to FBTI experts, however, the introduction of road tolls will be offset by the elimination of vignettes. In practice, many people who do not drive along motorways at present, but buy vignettes, will benefit from the new system. However, hauliers who use the motorway network round the year while paying for an annual vignette will be more seriously affected. But their higher costs will be compensated by improved conditions such as an increased total length of motorways and hence – a shorter time needed for driving. What is FBTI's proposal? After specifying the toll rates, the State should determine the sections and motorways to be concessioned. Pension funds will participate in project companies and will undertake the construction and operation of these sections. The project companies will be under constant supervision in order to prevent any misuse and theft of funds. After the completion of a motorway's construction and its commissioning, the company will take over its operation and will collect the specified tolls for a long period of time. Such practices exist in a number of countries in Europe and Latin America, and countries like Chile and Argentina have vast experience in this kind of financing. According to Peter Mutafchiev, if the investments of pension funds in infrastructure are realized, both Bulgaria's GDP and employment in the country will register growth without increasing the deficit.


TimoCom.
Успехът има много лица.
„ПИМК" ООД
Пенко Несторов
Съсобственик на фирма „ПИМК"ООД.
Успехът: Най-голямата транспортна фирма в България.
Клиент на TimoCom от 2006 г. насам.
Имайте и Вие успех с TimoCom и Европейската борса за товари и превозни средства TC Truck & Cargo®.
Обадете се на +800 10 20 30 90 (безплатно от стационарен телефон) *
* Безплатно обаждане от фиксираната мрежа. В зависимост от мобилната мрежата и тарифата на използваний мобилен оператор са възможни различни цени.
www.timocom.bg
Сега също и чрез мобилен телефон!
Download on the App Store
Google play
Download from Windows Phone Store



ФОРУМ ЗА БАЛКАНСКИ ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА
FBTI
FORUM FOR BALKAN TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE

АБЖП
АСОЦИАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ

Клъстър Зелени Товарни Транспорт

БА ВЛЕК
ВЕЩИ ЛИЦА И ЕКСПЕРТИ