

ТЕМИ ОТ МЕДИИТЕ

08.04.2019 г.

Асоциация на индустриалния капитал в България в медиите

Standartnews.com

✓ Малко произвеждаме, затова сме бедни

Качествените инженери ще изведат икономиката ни на ново стъпало, казва Васил Велев, шеф на Асоциацията на индустриалния капитал в България

АКЦЕНТИ

- * В частния сектор се плаща колкото позволява пазарът, а в администрацията - колкото дава законът
- * Темповете, с които губим работна сила, са много по-бързи от повишаването на производителността
- * Броят на харчещите бюджетни средства надвишава с 50% броя на внасящите в хазната
- * Не е възможно доходите ни да достигнат европейските за 5-10 години
- * В Полша привличането на един работник от чужбина става за 10 дни и струва 30 евро, а у нас това отнема 100 дни и 300 евро
- * Фирми се отказват от кеша заради касовите апарати
- * Административната реформа загуби темпо
- * 68% от работодателите изпитват системни трудности при наемане на служители
- * Крайно време е държавата да реши проблема с "американските" централи, на които НЕК плаща 548 млн. лв. над пазарната стойност на тока

- Господин Велев, в последно време се заговори за смяна на икономическия модел. Преди дни вицепремиерът Томислав Дончев отново предупреди, че ако не се промени мнението на инвеститорите за евтина работна ръка в България, в следващите години много бизнеси ще фалират, защото няма да сме конкурентни. Как ще коментирате?

- Да, би трябвало постепенно да изоставим ниските производствени разходи като конкурентното предимство в презентациите ни за привличане на инвеститори. Доходите ще растат все така бързо и тези бизнеси, които искат да оцелеят и да се развият, трябва да се съобразят с това.

Но няма да сме искрени, ако твърдим, че е възможно доходите да достигнат средноевропейските за 5 или 10 години. Още дълго време инвестиции ще се правят и с оглед по-ниски производствени разходи, както е и в другите нови страни-членки. Макар и в някои от тях средните заплати да са два пъти по-големи по номинал.

По-големият проблем е, че България вече не разполага с човешките ресурси, за да привлече нужните инвестиции, с които да развива ускорено индустрията и икономиката си. Общият годишен размер на всички инвестиции /местни и чужди/ не е достатъчен за целите, които си поставяме. Той не е на нужното равнище и една от основните причини за това е недостигът на хора. Те намаляват главно по демографски причини – и това е непоправима даденост в средносрочен план. А няма как в страна като нашата, където тези, които вкарват пари в бюджета, са доста по-малко от онези, които консумират бюджетни средства, да очакваме още по-сериозен ръст на доходите и стандарта. Освен ако не обърнем пропорцията и не вкараме в икономиката повече работна сила и то с нужната квалификация.

И нека да е ясно – това няма как да стане без решителна промяна на пазара на труда по отношение на вноса на работници и специалисти. Това е практика в много от страните на ЕС и ОИСР и не виждам защо България да е изключение. Не може в Полша привличането на един работник от чужбина да става за 10 дни и да струва 30 евро, а у нас това да отнема 100 дни и да струва 300 евро. Това са серия от административни и финансови пречки, които затрудняват, а често пъти и обезсърчават. Това е главната причина ръста в икономиката ни да е под средния за страните от Централна и Източна Европа.

- Факт е, че много хора у нас се определят като „работещи бедни“. Бизнесът обаче не веднъж е казвал, че за да се вдигнат работните заплати, е нужно да се увеличи и производителността. Как може да се случи това и какво е нужно да направи държавата, за да подпомогне процеса?

- Относително ниските доходи в България не са резултат от несправедливо разпределение на брутния вътрешен продукт. Компенсацията на заетите у нас вече е над 42% от БВП и по този показател ние сме изпреварили повечето от страните, с които се сравняваме – тези от ЦИЕ.

Проблемът идва от там, че малко произвеждаме. По БВП на глава от населението сме последни в ЕС. Към това се наслагва и друг проблем – голяма диференциация на доходите. И за двата проблема причините са едни и същи - ниска производителност, ниска или неподходяща квалификация, недостатъчна мотивация.

Средносрочната бюджетна прогноза предвижда нарастване през 2019 г. на компенсацията на един зает с 6,6%, при двойно по-нисък ръст на производителността на труда (3,2%). Да не говорим за огромния, непропорционален и напълно нереален

брой на инвалидните пенсии. Или на болничните. Корупцията в тази област е известна на всички, но като че ли не си даваме сметка, че тя води до ограбване на работещите, изрядните, трудолюбивите, за сметка на тарикатите.

- Какви мерки трябва да се приемат, за да се стимулират фирмите, които произвеждат с по-голяма добавена стойност?

- Както вече стана ясно, недостигът на персонал е задържач фактор за растежа в България. Страната ни е на второ място по остър недостиг на човешки ресурси - 68% от българските работодатели изпитват системни трудности при наемане на работници.

Имаме нарастващ недостиг на инженерни и технически кадри. В същото време имаме прекалено много юристи, икономисти, специалисти по администрация и управление, PR специалисти. В това отношение АИКБ работи активно за реструктуриране на план-приема според потребностите на икономиката, на обществото и на пазара на труда.

Обезпокоителен е фактът, че предприятията и българската индустрия като цяло отчитат значителен дефицит на инженери. Повече от три години работодателите алармират, че държавата следва да се намеси по-категорично при определяне на план-приема в областта на техническите науки.

Кракча в тази насока беше направена през 2018 г. с включването на три нови инженерни професии в Списъка на професиите, за които има недостиг на висококвалифицирани специалисти на българския пазар на труда. Това са инженери в промишленото производство, инженер-химици, електроинженери. Въпреки това задълбочаващият се проблем с кадрите не е решен. Качествените инженери са тези, които могат да изведат икономиката на ново стъпало.

Инженерните индустрии са с висока добавена стойност и представляват най-голямото и важно перо в нашия износ. Важно е не само да запазим този дял, но и да го увеличим. От изключително значение е бизнесът, правителството, гражданският сектор да работят за ранно кариерно информирание и ориентиране и насочването на повече и по-способни млади хора към инженерните индустрии.

- Според статистиката, средната заплата в държавната администрация е по-висока, отколкото в частния сектор. Защо?

- Бих могъл да проявя лека ирония и да Ви отговоря: „Сигурно защото държавната администрация работи повече и по-добре...“ – но няма да го направя, защото не бих искал да се противопоставят тези две несравними, но и еднакво важни сфери.

В частния сектор се плаща толкова, колкото позволяват достигнатата рентабилност и пазарът, освен когато някой се е уредил с монопол или изгодна обществена поръчка. А пък държавната администрация си плаща нормативно, каквото и колкото реши – стига да има достатъчно в „дълбокия джоб“ на бюджета (попълван най-вече от частния сектор).

Притеснителното по-скоро е, че у нас броят на потребяващите бюджетни средства надвишава с 50% броя на внасящите в него, както и тенденцията да се увеличават работните места на бюджетна издръжка при намаляващо население.

- Кредитната агенция Fitch вдигна перспективата на България от стабилна на положителна и прогнозира ръст от 3,3% тази и следващата година. Макроикономическите данни са добри, как обаче предприемачите усещат бизнес климата ?

- Да, имаме финансова и данъчна стабилност и това е много добре за бизнес климата. Очакваме напредъка по пътя и влизането ни в ERM2, Шенген и ОИСР да се отрази още по-благоприятно.

Бих обърнал вниманието Ви обаче на следния факт - българският предприемач, моторът на нашето развитие, е незаслужено охулван за какво ли не, включително по отношение на доходите, които де факто растат по-бързо от производителността на труда. А той (в много случаи – тя) вече десетилетия наред героично се справя в една твърде променлива, не особено благоприятна, а понякога даже направо недружелюбна бизнес среда.

При това предприемачът носи отговорност не само за себе си и за семейството си, но и за хората, на които осигурява работа и доход, та и за техните семейства. Всеки Божи ден тези хора преодоляват купища административни прегради. Имаше набелязани и реализирани редица мерки за по-добро регулиране и намаляване на административните тежести, но напоследък загубихме темпо. Остър дефицит на работна сила и все още високото ниво на корупция са другите два проблема, оформящи челната тройка. Те се пораждаат от твърде бавното и пасивно провеждане на редица политики и реформи в пазара на труда, администрацията и електронното управление, пенсионната система, трудово-медицинската експертиза и здравеопазването, съдебната система и сигурността. От още реформи има нужда и в енергетиката, и в образованието.

- Какви са Вашите прогнози за развитието на икономиката през 2019-а? Задават ли се „черни облаци“?

- За сега говорим за забавяне на растежа на световната и европейската икономика. България, която е неголяма и отворена икономика, няма как да контрастира със ставащото в Европа.

Две трети от нашия износ са за ЕС. Адресирането на изброените предизвикателства е от изключителна важност, особено предвид сигналите за завършване на икономическия цикъл на растеж.

За да развиваме рентабилните, печеливши, стратегически браншове от българската икономика, трябва час по-скоро да се справим с недостига на човешки ресурси. Имаме свръхпроизводство на икономисти, юристи, PR специалисти и психолози. Половината от завършили висше образование през последните 5 години се реализират на позиции, не изискващи такова, а в същото време нямаме достатъчно машинни и електро инженери, енергетици, IT специалисти, математици, физици.

Темповете, с които обезлюдяваме и губим работна сила, са много по-бързи от темпа, с който въобще е възможно да се повиши ефективността и производителността. Това ще има продължителен негативен ефект, изразяващ се в по-малко данъци в бюджета и по-нисък от търсения стандарт в държавата.

- Има спад на износа, като това се сочи като една от причините за намаляващия ръст на БВП. Трябва ли държавата да подпомогне експорта и как може да го направи?

- Нека да припомним, че износет през 2017 г. се увеличи с цели 15,7%. Така че един по-умерен ръст от тази по-висока база не беше неочакван предвид проблемите при някои от нашите партньори и общото забавяне на растежа. Ние не сме

привърженици на прекомерната държавна помощ, защото тя изкривява пазара. По важно е да се постигне по-добра конкурентоспособност на икономиката при нарастващите доходи.

- *Как ще коментирате последните промени по Наредбата за касовите апарати?*

- Не се съмнявам в добрите намерения на инициаторите на тази наредба. На практика, обаче, всеки ден възникват нови и нови примери за нейната неадекватност.

Фирмите са объркани, не всички имат техническа и финансова възможност да се справят с изискванията, не всички ги разбират, някои даже направо бракуват касовите си апарати и се отказват от плащания в брой.

Това едва ли е от полза за бизнеса, който би трябвало да посвещава времето и усилията си на съвсем други неща. От негова гледна точка, трудно е да наречем такава промяна „облекчение“ или „придобивка“. Казусът с касовите апарати е само малка част от всекидневното на фирмите и пречките, с които те се сблъскват. Да, светът се променя и технологиите дават нови възможности за контрол и борба със сивия сектор. Ние приветстваме това, но то не бива да се прави така, че да затруднява прекомерно бизнеса, особено малките и средни фирми. Ако искаме ускорен растеж, трябва да премахнем пречките. По-добрият жизнен стандарт се постига с по-добре работеща икономика.

- *Реша ли се проблемът с енергийната борса и огромните разлики в цената на тока?*

- В сравнение с началото на годината, ситуацията е по-нормална. Но ние оставаме сред страните с най-скъп индустриален ток в Европа, което обаче не се вижда „с просто око“ и без да се направят някои допълнителни изчисления, сравнявайки борсите. Защото към пазарната цена на тока в сегмента "ден напред" трябва да прибавим и тази част от таксата "задължение към обществото", която другите страни около нас не плащат, защото си нямат „американски централи“. И тогава чак да сравняваме борсовите цени. За неосведомените, това е таксата, която се отнася до плащанията на фирмите за преференциалните цени на ТЕЦ "Марица-изток 1" и ТЕЦ "Марица-изток 3".

Тоест, за да сме коректни в сравненията, към борсовата цена трябва да добавим и 9 евро на мегаватчас и чак тогава да видим какво се получава. Цената на тока за бизнеса у нас е по-висока, отколкото в повечето държави в региона. Това автоматично прави фирмите ни по-неконкурентоспособни. Заради високите цени на тока, който НЕК купува от тези централи, те получават 548 млн. лв. над пазарната му стойност годишно и имат рентабилност над 50%, което го няма в никой друг сектор! Крайно време е проблемът с американските ТЕЦ-ове да бъде решен. Ако държавата не може да развали договорите, представляващи неправомерна държавна помощ, то поне да поеме разликите до пазарната цена като премии от бюджета, а централите да продават на борсата. Така вече правят когенерациите и ВЕИ-тата с мощност над 4 мегавата. Жалбата, която изпратихме до ЕК за нерегламентирана държавна помощ, няма развитие. Водят се преговори с централите, но окончателно решение все още няма. Знаем, че едната от тях - ТЕЦ "Марица-изток 3", вече е изплатена, а за другата има спор каква част е недоизплатена, но това не е толкова важно. По-важното е, че тези централи не създават конкуренция на пазара, така както вече започнаха да участват ВЕИ-тата и когенерациите. Те доскоро не бяха на борсата. Очакваме през второто полугодие на свободния пазар да излязат и „зелените“ централи от един до четири мегавата, с което да се увеличи предлагането, конкуренцията, а оттам и цената да стане още по-пазарна и справедлива.

Важни обществено-икономически и политически теми

БНР

✓ Борисов изслушва силовите министри за ситуацията по границата с Гърция

Министър-председателят Бойко Борисов ще изслуша днес вицепремиера и министър на отбраната Красимир Каракачанов и министъра на вътрешните работи Младен Маринов за ситуацията по границата ни с Гърция. Вицепремиерът Красимир Каракачанов вече заяви в профила си във Фейсбук, че към момента няма непосредствена опасност от мигрантска вълна към България заради напрежението в лагер на границата на Гърция със Северна Македония.

Въпреки това Каракачанов заявява, че за да има допълнителна гаранция за сигурността на страната, има готовност при необходимост да се изпратят 3 000 военносслужещи и техника в помощ на МВР за възпиране на групи от нелегални мигранти. Пред „Хоризонт“ МВР шефът Младен Маринов съобщи, че полицията и жандармерията засилват присъствието си в района на границата с Гърция.

По информация от гръцките власти напрежението сред мигрантите край Солун вече е овладяно.

✓ Дейвид Малпас поема от Кристилина Георгиева поста на президент на Световната банка

Зам.-министърът на финансите на Съединените щати Дейвид Малпас беше избран единодушно от Съвета на директорите за президент на Световната банка. В официално съобщение на банката се казва, че Дейвид Малпас ще е президент за 5-годишен срок от вторник, 9 април.

63-годишният Малпас беше номиниран за позицията от американския лидер Доналд Тръмп през февруари. По традиция, на този пост се назначава американец. Малпас е известен с консервативните си възгледи и неведнъж е критикувал Световната банка, отбелязват информационните агенции.

Малпас беше единственият кандидат за поста и номинацията му от страна на Тръмп през февруари предизвика опасения, че той като отявлен критик на банката ще омаловажи мисията на институцията. 63-годишният финансист неведнъж е заявявал, че заемодателската практика на Световната банка е „корумпирана и неефективна“. Освен това се е оплаквал, че институцията е твърде щедра към Китай.

През последните месеци Малпас смекчи тона, като заяви, че реформите, започнали миналата година, кореспондират с много от отправените от него критики.

Мнозина експерти са критикували остро Малпас, изтъквайки провала му да предвиди световната финансова криза по времето, когато е бил начело на фалиралата инвестиционна банка „Беър Стърнс“.

Той ще поеме поста от Кристалина Георгиева, която временно заемаше длъжността.

✓ Първа копка за строеж на германски завод във Враца

Във Враца днес ще бъде направена първа копка за строежа на нов завод, в който ще работят 300 души. Инвестицията в предприятието е 22 милиона лева.

Новият завод, който е собственост на германска компания, ще произвежда коаксиални кабели и електронни приложения за автомобили. Първоначално ще работят 300 души, а на по-късен етап е планирано до 1000 души. 22 милиона лева е инвестицията в предприятието. То е първото от този мащаб през последните 20 години във Враца. Очаква се строителството на завода да приключи до декември, а производството да започне от догодина. Теренът за предприятието с площ 83 декара е закупен от община Враца за над 1 милион и 100 000 лева.

✓ Путин приема Ердоган в Москва

Турският президент Реджеп Ердоган днес ще посети Москва, където ще се срещне с руския си колега Владимир Путин. Двамата ще оглавят заседание на Съвета за сътрудничество на високо ниво между двете страни.

По време на заседанието ще бъдат обсъдени двустранните отношения, ситуацията в Сирия и други регионални и международни въпроси. Предвижда се и подписване на редица документи за сътрудничество между двете страни, както и среща на бизнес-делегации.

Доставката на руските ракетни комплекси С-400 също ще бъде сред темите на разговорите. Това съобщи по-рано в Москва съветникът на руския президент Юрий Ушаков.

Визитата е първо задгранично пътуване на турския държавен глава след местните избори в страната. Това ще бъде трета среща на двамата лидери за тази година. Първите две бяха на 23 януари в Москва и на 14 февруари в Сочи по време на четвъртото заседание на Астанинския формат за Сирия с участието и на Иран. Миналата година Владимир Путин и Реджеп Ердоган разговаряха общо 25 пъти на четири очи на двустранни или международни форуми.

2019 г. е обявена за година на културата и туризма на Русия в Турция и на Турция в Русия. Вечерта се очаква двамата лидери да посетят церемония по откриването ѝ с участие на артисти от Анкарската опера и балет, които ще гостуват в „Болшой театър“.

Междувременно снощи управляващата Партия на справедливостта и развитието поиска ново броене на гласовете в Анкара от Общинския изборителен съвет. По-рано в 13 от 25 района в града районните изборителни комисии отхвърлиха жалбата за цялостно ново преброяване. Очаква се решението на Висшия изборителен съвет по искането на партията на Ердоган за ново преброяване на всички гласове в Истанбул.

От ПСР поискаха и отмяна на изборите в истанбулския квартал „Бююкчекмедже“ заради нередности.

Искането на опозиционната Народнорепубликанска партия за цялостно броене на гласовете в Бурса беше отхвърлено. От опозицията се оплакват, че се приемат жалбите само на Партията на справедливостта и развитието, а на различни места в страната, дори и при минимална разлика, жалбите за повторно броене на опозицията се отхвърлят от изборителните комисии.

При преброени към 18:30 часа над 80,5% от невалидните бюлетини в Истанбул, преднината на опозиционния кандидат Екрем Имамоглу е над 16 000 гласа.

✓ ОИСР: САЩ ще ескалират търговското напрежение с ЕС, след като постигнат сделка с Китай

Съединените щати ще ескалират търговското напрежение с Европейския съюз, след като постигнат търговско споразумение с Китай, заяви в петък главният икономист на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР) Лорънс Буун пред телевизия CNBC.

Според нея бъдещите търговски преговори между ЕС и САЩ ще бъде трудно дори да бъдат стартирани по взаимно съгласие, тъй като двете страни фундаментално се различават по отношение на селскостопанските бариери.

"Европа е напълно убедена, че преговорите трябва да изключват селскостопански продукти, а САЩ са абсолютно убедени, че първоначалното споразумение (между Доналд Тръмп и шефа на ЕК Жан-Клод Юнкер) включва и селскостопански продукти", отбеляза г-жа Буун.

Тя също така заяви, че опасенията за търговията между Вашингтон и Пекин най-вероятно ще продължат дори след постигането на официална сделка, тъй като Лорънс Буун не очаква от двете страни да постигнат дългосрочно споразумение по чувствителни въпроси като кражбата на интелектуална собственост или принудителния трансфер на технологии.

Главният икономист на ОИСР също така прецени, че сегашното отклонение от многостранната търговска система създава "масивна" доза несигурност, която за години ще овладее глобалната икономика.

[БНТ](#)

✓ Гледат пакета "Мобилност" отново в транспортна комисия на ЕП

Комисията по транспорта на Европейския парламент ще гледа пакета "Мобилност". Тя трябва да реши дали да даде мандат за преговори между Европейския парламент, Европейската комисия и Съвета на Европейския съюз.

Целта на българските евродепутати е да не допуснат гласуване на пакета на второ четене в рамките на този Европарламент. При първото разглеждане в пленарна зала поправките, сред които и тези, които не са в интерес на българските превозвачи бяха приети.

✓ КСНС при президента ще обсъди корупцията по високите етажи на властта

Президентът Румен Радев свиква Консултативния съвет по национална сигурност. Темата - корупцията по високите етажи на властта. В същото време в социалните мрежи се организира протест срещу корупцията пред Президентството.

Основан повод за Консултативния съвет са скандалите с евтините апартаменти. Вече текат проверки от всички ангажирани институции. Румен Радев свали доверието от шефа на антикорупционната комисия Пламен Георгиев, канейки на съвета да присъства неговия заместник.

В същото време БСП внесе в деловодството на парламента подписка с искане Пламен Георгиев да бъде освободен от поста. Започва и работата за нови поправки в антикорупционния закон, според които и общинските съветници ще бъдат длъжни да подават декларации за имотното си състояние.

✓ Тодор Кантарджиев: Западноницката треска се очертава да е най-опасна през 2019 г.

Най-важно е мерките да се взимат преди проблемите. Сега е моментът да се вземат мерки, за да няма комари във водоемите. Това призова проф. Тодор Кантарджиев, директор на Националния център по заразни и паразитни болести.

По отношение на кърлежите, той каза, че със затопляне на времето, също трябва да се вземат мерки.

Тази година най-опасна се очертава западноницката треска, която се пренася от комарите в България. През 2018 г. в Европа са боледували около 1500 души.

Тодор Кантарджиев: Това е заболяване, свързано с възпаление на мозъка. За съжаление, доста висока смъртност има. Миналата година около 400-450 души боледуваха в Гърция, над 450 в Сърбия. 260 в Румъния. Ние засега ще се хвалим, защото има с какво да се хвалим. Само 13 случая хванахме миналата година.

Тази година Италия, Франция и България са предупредени за висок риск от западноницка треска. Причината - миналата година, ако в Европа 7 пъти са се увеличили случаите на това заболяване, то в България се увеличиха 10 пъти.

Случаите на морбили вече надхвърлят 300. Увеличават се в Самоков, Ихтиман и София, каза още проф. Кантарджиев.

✓ Ключова седмица за Брекзит

Камарата на лордовете се очаква да гласува днес законопроект, който задължава министър-председателя Тереза Мей да поиска отлагане на Брекзит.

Миналата седмица текстът беше подкрепен в Камарата на общините.

Датата 12 април, на която Великобритания трябваше да напусне Европейския съюз, не беше одобрена от британския парламент. Министър-председателят Тереза Мей поиска отлагане на Брекзит до 30 юни.

На 10 април ще се проведе извънредно заседание на Европейския съвет. Европейските лидери ще обсъдят последните събития във връзка с Брекзит.

✓ Партията на Ердоган иска повторно преброяване на бюлетините в Истанбул

Партията на президента Реджеп Ердоган съобщи, че ще поиска пълно повторно преброяване на бюлетините в Истанбул.

Според резултатите от местните избори, проведени на 31 март, Партията на справедливостта и развитието губи в Истанбул, както и в столицата Анкара. Партията ще настоява за ново пълно преброяване на гласовете в 38 избирателни района в Истанбул, а не само на невалидните бюлетини. Освен това ще бъде поискано анулиране на резултатите в 39-ия избирателен район на града.

Кандидатът на опозицията Екрем Имамоглу, който вече се обяви за кмет, обвинява Партията на Ердоган, че иска да печели време, за да прикрие следите от евентуални злоупотреби по време на вота.

News.bg

✓ Тол таксите и пакетът "Мобилност" - гърмяща смес

През последните седмици страната следи с неотслабващо внимание събитията около приемането на така наречения пакет "Мобилност" в Европейския парламент. Защо против него протестира в един глас не само българските, но и други европейски превозвачи вече е ясно на цялата страна. Естествено, други заинтересувани европейски превозвачи оказват натиск пакетът "Мобилност" да стане факт.

Какво да се прави, ситуацията не е толкова чудна. Разминаването между интересите на отделни държави в ЕС не е познанадващо от вътрешните регионални противоречия в отделните държави. Всеки, който има мъничко историческа памет, ще си спомни за баталиите между общини, сдружения на общини и региони по такива въпроси като "Къде да е Дунав мост 2?" и "Къде да бъдат американските бази в България?". Битката беше безскрупулна до бруталност, така че няма какво да се чудим на ставащото, а просто трябва да се работи в защита на българския интерес.

И докато всеки си изяснява какъв е българският интерес - г-н Николай Баревски разви едни интересни възгледи по въпроса, г-н Пламен Димитров - други интересни възгледи по същия въпрос, над българските превозвачи надвисна заплахата от нов шамар - този път фискален.

Става дума, разбира се, за въвеждането на така наречената "тол система", при която ще отпаднат винетките за товарните автомобили и ще се заплаща "тол такса" на изминат километър. Априори това означава, че таксуването на товарните автомобили спрямо сегашната система ще се повиши значително, както и че върху товарните автомобили ще падне основната тежест за издръжка на инфраструктурата, вместо върху автомобилите.

До момента, според [данни на Института за пазарна икономика](#), приходите от винетки (през 2018 г.) са 380 милиона лева. От тях 268 милиона са от автомобили и 112 милиона са от тежкотоварните превозни средства. Съотношението е 70 към 30. Очевидно е, че стремежът е да се прехвърли тежестта от леките автомобили върху тежкотоварните. В някакъв смисъл това

може да се приеме като аналогия на принципът "замърсителят плаща" с тази разлика, че тук тя вече е "разрушителят плаща".

От анализа на сравнението между досегашната система и предлаганата нова "тол система" образно казано се вижда, че най-тежко ще бъдат засегнати тези превозвачи, чиито возила се движат редовно по пътищата и досега са ползвали винетки, покриващи по-дълги периоди от време. Действително, досегашната система не отчиташе честотата на пътуванията и излизаше много по-евтино на тези, които имаха голям пробег за съответния период от време.

Предлаганата "тол система", която трябва да замени винетките, е силно зависима от големината на превозното средство. При нея се формира прогресивна скала, за която има основателни твърдения, че е твърде тежка за превозвачите.

От направените ценови сравнения въз основа на предложената нова тарифа (разглежда се предложеният от експертите на Световната банка сценарий за алтернативен) се вижда, че за най-леките превозни средства, с тегло под 12 тона (ТППС 3,5 - 12) европейските "тол такси" в лева / километър са значително по-високи от българските. Средната стойност за ЕС е 0,363 лв./км, а минималната е 0,180 лв./км срещу 0,156 лв./км за България.

Не така стоят нещата обаче при останалите варианти.

АНАЛИЗ НА ЦЕНИТЕ НА ПЪТНИТЕ ТАКСИ

Сценарий 3А Алтернативен		Такса за км			
Клас Превозно средство	Категория път	EURO I-II	EURO III-IV	EURO V, EEV	EURO VI
Камиони 3,5-12т	всички				
	AM+ Кат I	0.156 лв.	0.130 лв.	0.104 лв.	0.078 лв.
	Кат II-III	0.156 лв.	0.130 лв.	0.104 лв.	0.078 лв.
Камиони над 12т, 2-3 оси	всички				
	AM+ Кат I	0.465 лв.	0.388 лв.	0.310 лв.	0.233 лв.
	Кат II-III	0.419 лв.	0.349 лв.	0.279 лв.	0.209 лв.
Камиони над 12т, >3 оси	всички				
	AM+ Кат I	0.943 лв.	0.786 лв.	0.629 лв.	0.472 лв.
	Кат II-III	0.849 лв.	0.707 лв.	0.566 лв.	0.424 лв.
Автобуси	всички				
	AM+ Кат I	0.098 лв.	0.081 лв.	0.065 лв.	0.049 лв.
	Кат II-III	0.098 лв.	0.081 лв.	0.065 лв.	0.049 лв.
ОБЩО					

При тежкотоварните превозни средства с тегло над 12 тона, имащи 2 или 3 оси (ТППС над 12 т, 2-3 оси), планираните за България "тол такси" в размер от 0,442 до 0,221 лв./км (в интервала Евро 1 - Евро 6) са по-високи от таксите в Чехия, Германия, Унгария (с изключение на Евро 5 и на Евро 6) и Полша. (Виж приложеното пълно ценово сравнение с Австрия, Белгия, Чехия, Германия, Унгария, Полша, Словакия, Словения и Швейцария). Тук българските "тол такси" превишават минималните за ЕС практически двойно и са съвсем малко по-ниски от средните за ЕС.

Тук се вижда, че в цитираните по-горе Чехия, Германия, Унгария и Полша държавата отчита факта, че става дума за най-масовите тежкотоварни превозни средства и е проявила въздържаност при определяне на "тол таксите". Нещо повече - може да се предполага, че в тези държави, политиката спрямо превозвачите се базира на идеята, че сред най-тежкотоварните камиони (тези с четири и повече оси) делът на чуждестранните превозвачи е много по-голям, отколкото сред по-леките двuosни и триосни возила.

Още по-зле стоят нещата при тежкотоварните превозни средства с тегло над 12 тона с четири и повече оси (ТППС над 12 т, 4+ оси). Тук българските тол-такси са в размер от 0,896 до 0,448 лв./км (в интервала Евро 1 - Евро 6), като практически четирикратно надвишават минималните за ЕС и в интервала Евро 1 - Евро 4 са по-високи от средните за ЕС. При индивидуално сравнение с други страни - членки на ЕС, прилагачи "тол система", българските такси са по-високи от тези в Австрия, Белгия, Чехия, Германия, Унгария, Полша и Словакия, като в случая с Полша става дума за четирикратно по-високи "тол такси". Спрямо Германия българските такси са "само" два пъти по-високи.

Тази картина не може да не предизвика шокова реакция сред превозвачите. Независимо от напълно разумните съображения за прехвърляне на тежестта на издръжката на поддръжка и изграждане на нова пътна инфраструктура върху "разрушителите", посочените сравнения могат да предизвикат единствено негодувание и протест у превозвачите.

При възникналата особено напрегната ситуация около приемането на пакета "Мобилност", свързана с драматични дебати и още по-драматични гласувания в Европейския парламент, предлагането на въпросните "тол такси" единствено би могло да предизвика у превозвачите първосигналното, но много силно впечатление, че има "световна конспирация" срещу българските тежкотоварни автомобилни превози и че нашата държава взема сериозно участие в "заговора".

Така замисленото предложение със сигурност почива на някакви сериозни изчисления, до които публиката няма никакъв достъп, най-малкото защото те са функция на бъдещи планове какво ще се строи и как ще се поддържат пътищата. Но в този си вид то не само шокира публиката и най-вече превозвачите, но и нанася реален, ефективен удар върху транспортния отрасъл.

Когато пък се опитаме да оценим в каква степен евентуалното приемане на пакета "Мобилност" ще влезе в "синергично взаимодействие" с евентуалното въвеждане на "тол таксите" в този им вид, ще трябва бързо да се съгласим, че това ще е равносилно на натискане на главата на давещ се надолу във водата.

Не е нужно да притежаваме особено силно развито въображение, за да си представим каква ще е реакцията на превозвачите. Ще последва нова вълна на протести, но този път тя няма да е пред сградата на Европейския парламент в Брюксел, а ще е на обичайните места у нас - пред сградата на Народното събрание и на Министерския съвет. В случая, ожесточеността на протестите ще е повишена, защото шоковото увеличение на "тол таксите" идва след друго покушение над транспортния бизнес и протестиращите вече сериозно са набрали инерция.

Мисля, че никой разумен човек не би се ангажирал със съвети как биха могли да бъдат избегнати масовите протести на превозвачи при тази ситуация. Впрочем, няма гаранция, че към протестите на собствениците на тежкотоварни превозни средства с тегло над 12 тона, няма да се присъединят и собственици на по-леки камиони. У нас в момента публичното доверие към всички органи на изпълнителната и законодателна власт върви надолу и изобщо не е изключено, собствениците на по-леки камиони да преценят, че "щом мечката играе при по-тежкотоварните съседи", утре тя може като нищо да дойде и при тях.

Ние разбираме защо външните консултанти са предложили такъв "остър" сценарий. Очевидно е, че е търсено натоварване на най-големите "разрушители" и "замърсители", но изобщо не е помислено нито върху политическия контекст, нито върху състоянието на нещата в сравнителен план.

Няма как български превозвач да приеме да плаща за километър превоз повече от превозвачите в Австрия (при ТТПС над 12 т, 4+ оси, Евро 1 и Евро 2), Белгия, Чехия и Германия. Никакви изчисления, базирани на никакви прогнози за разходи, няма да бъдат приети от и без това прекомерно възбудения бранш. Тези числа просто ще се приемат като подигравка и като покушение над бизнеса.

Нещо повече, оспорима е и логиката на разглеждания сценарий. Изобщо не е задължително, България да е най-строга към най-тежкотоварните камиони (ТТПС над 12 т, 4+ оси). Строга - да. Но да се изпада в подобна крайност е напълно излишно. Преди да направим някои конструктивни предложения по съдбата на "тол таксите" за тежкотоварните превозни средства, уместно е да кажем няколко думи и за автобусите. Предложените "тол такси" за автобуси (съгласно разглеждания Сценарий ЗА Алтернативен) са несъмнено далеч-далеч по-ниски от това, което трябва да се стовари на гърбината на тежкотоварния бизнес. Но не е зле да се отбележи, че в много страни то ЕС, "тол таксата" за автобуси е просто нулева.

Тук не се пледира за нулева такса за автобусите в България, но ако погледнем внимателно числата, ще видим, че нашите проекта "тол такси" са около 50 на сто от средните за ЕС. Като отчитаме несъмнено важната социална роля на автобусните превози, както и факта, че нулевата такса съвсем не е изключение в страните от ЕС, би трябвало да се помисли внимателно дали не е възможно "тол таксата" за автобуси да се редуцира още, като ориентир и "репер" да бъде размерът на една четвърт от средната за ЕС автобусна "тол такса".

В заключение, трябва да се подчертае, че по принцип философията на въвеждането на "тол таксите" не е погрешна. Нека "разрушителите" плащат повече. Нека има и предвидимост на приходите от даден новопостроен пътен участък. Тук би трябвало да се съгласим с г-н Петър Ганев от Института за пазарна икономика (ИПИ), че това би помогнало на евентуални инвеститори, които искат да участват в частно строителство на пътища или в публично-частно партньорство, да знаят какво могат да очакват срещу парите, които са вложили. Създават се предпоставки за концесиониране на строежа на нови пътища. Това е добре.

Но заложените размери на "тол таксите" определено не са добри. Зад тях не стои тази политика, която е заложила държавата в други доста по-разумни европейски страни. Ясно е, че очакването за един милиард лева приходи от новата "тол такса" е едно прекрасно "радужно мечтание", но то може да бъде не само погребален звън за отрасъла, но и сигнал за повсеместни протести. Не става дума някой да бъде плашен, просто не се вижда как биха могли да бъдат убедени потенциалните протестиращи, че не са прави и че трябва да преглътнат тези размери на "тол таксите".

Затова, най-разумно би било да се предприемат действия в две посоки.

Първо, след консултации със съответните браншови организации на превозвачите, както и с национално представителните работодателски организации, да се преосмислят пропорциите между отделните категории "тол такси".

Необходимо е да се преосмислят и размерите на "тол таксите" за по-тежкотоварните превозни средства, особено за ТТПС на 12 т, с четири и повече оси. Преосмислянето, разбира се, трябва да е в посока на намаляването им.

И второ - ако държавата смята, че неизбежно трябва да се стигне до тези размери на "тол таксите" (в което можем доста да се съмняваме), то пак в описания по-горе формат да се договори преходен период, в който по стъпаловиден график, постепенно да се достигнат визираните ставки. Продължителността на преходния период и "стъпката" на нарастване са въпрос на експертни изчисления и на договаряне между държавата и представителите на превозвачите.

Тук умишлено няма да повдигаме иначе много съществени въпроси за точния начин на изразходване на събраните средства от "тол таксите", както и въпроса за положението около общинските пътища, за които поне за сега не се очакват никакви приходи от събраните "тол такси". Този въпрос преднамерено оставяме за по-нататъшни дебати, поради изключителната важност на повдигнатите до тук въпроси.

Бих добавил, че управляващите биха направили голяма услуга и на предприемачите от транспортния бранш, и на работещите в него, и не на последно място - на себе си, ако спрат устрема на засилилите се деятели на пътната инфраструктура, на които им се привиждат един милиард лева.

Няма никакво съмнение, че ако не днес то утре, и Министерският съвет и Министерството на регионалното развитие и благоустройството ще бъдат затрупани с писма от браншови и национално представителни организации, които ще изпратят различни вариации на написаното по-горе. Няма никаква възможност нито превозвачите, нито целокупният бизнес да подминат ей така и с лека ръка ставачото.

Предвидените промени трябва да се състоят, но в друг "числов формат". И най-добре ще е този път изпълнителната власт да изпревари работодателските организации, като сама инициира диалога за преосмислянето на направените до сега предложения, защото са силно взривоопасни. Заедно с пакета "Мобилност" те просто образуват "гърмяща смес".

✓ Усвояваме проекти за 25 млн. евро в селските райони в цялата страна

Програмата за развитие на селските райони в момента има проекти за 25 млн. евро, които се усвояват в цялата страна. Това заяви земеделският министър Румен Порожанов, цитиран от Нова телевизия.

По думите му предстои отваряне на втория прием за около 15 млн. евро.

Той посочи, че ще се финансират предимно паметници на културата, независимо дали са от национално и от местно значение.

Паметниците на културата преминават през специален режим на одобрение на проектите и на плащане, което забавя процеса", обясни Порожанов.

Той допълни, че ръководеното от него ведомство получава съдействие в тази посока от компетентните органи.

"Сега се възстановяват повече манастири", разясни земеделският министър.

Той адмира инициативността на Софийска епархия за реставриране на манастири, също и на отец Никанор за създаване на поклоннически туризъм в Пернишка област, който да даде поминък на местното население.

Румен Порожанов присъства на официалното откриване и освещаване на новата сграда на манастира "Св. Четиридесет мъченици". Тя е съградена като точно копие на напълно разрушените преди години манастирски конаци.

Проектът е на стойност 644 482,82 лв. и включва още основен ремонт, възстановяване, обзавеждане на манастира и благоустрояване на прилежащите части на терена около Светата обител

Той допълни, че както първия прием, така и предстоящия ще бъде съобразен с всички изисквания на "Светия Синод" за това, къде да бъде даден приоритет. Ще бъдат подпомагани основно паметници на културата, независимо от национално, регионално или друго значение.

"Паметниците на културата минават през специален режим за одобрение на проектите, респективно и при плащането. Това води до известно забавяне в процеса, но получаваме съдействие от Министерство на културата", увери Румен Порожанов.

Водосветът на манастира беше извършен от белоградчишкия епископ Поликарп. Сред гостите бяха областният управител на Перник Ирена Соколова, кметовете на общините Перник, Трън, Земен, както и кметовете на околните населени места.

Investor.bg

✓ България е изнесла 60% повече ток през първото тримесечие

Налице е и цялостен ръст на произведеното електричество у нас за периода в размер на 4,34%

България е изнесла близо 60% повече ток през първото тримесечие на тази година спрямо същия период на миналата година. Това показват последните оперативни данни на Електроенергийния системен оператор (ЕСО), цитирани от БТА.

От тях става ясно, че за първите три месеца на годината износът възлиза на 1 705 787 мегаватчаса (MWh) електроенергия, докато за аналогичния период на 2018 г. експортът на ток от страната ни е бил 1 067 280 MWh, което е ръст от 59,83%.

В същото време налице е и цялостен ръст на произведеното електричество у нас за периода. Ръстът възлиза на 4,34% спрямо първото тримесечие на 2018 г. От тях става ясно, че от началото на годината до 31 март са били произведени 12 755 981 MWh електроенергия, докато през този период на изминалата година са били произведени 12 222 925 MWh.

Въпреки ръста потреблението в страната за периода е намаляло на годишна основа с 0,95 пункта. За първите три месеца на годината са изразходени 11 050 194 MWh ток, докато през аналогичния период на изминалата година потребеното количество електроенергия е било 11 155 645 MWh.

Увеличава се и произведената електроенергия от базовите мощности като АЕЦ „Козлодуй“, ТЕЦ „Марица-изток 2“ и т. нар. американски централи - ТЕЦ „Ей И Ес Гълъбово“ и ТЕЦ „Контур Глобал Марица Изток 3“. Ръстът е от 7,63 на сто. Ако от началото на 2019 година до 31 март от тях са произведени общо 11 067 624 MWh, то за аналогичния период на 2018 г. произведеният ток е бил 10 282 724 MWh.

Ръст с 8,15 пункта отбелязва делът на възобновяемите енергийни източници (ВЕИ) в преносната мрежа. През първото тримесечие на годината те са произвели 332 452 MWh, докато за аналогичния период на 2018 г. делът на ВЕИ в преносната мрежа е бил 307 404 MWh.

Вятърните електроцентрали (ВяЕЦ) от 1 януари до 31 март тази година са произвели със 7,70 процента повече ток спрямо същия период за 2018 г. От началото на годината до 31 март от ВяЕЦ са произведени 227 248 MWh електроенергия, а преди година – 211 002 MWh.

По-значителен е ръстът на производство при фотоволтаичните централи (ФЕЦ) - 28.61 на сто повече ток през първото тримесечие на тази година. В мегаватчаса съотношението е 74 492 MWh към 57 922 MWh.

При централите, които работят на биомаса, се отчита спад на произведената електроенергия с 20,19 пункта. За периода те са произвели 30 712 MWh електроенергия, докато за аналогичния период на 2018 г. са били произведени 38 480 MWh.

На този фон нараства и участието на ВЕИ в разпределителната мрежа – с 27,86 на сто, отчитат още от ЕСО. От началото на годината до 31 март ВЕИ са участвали в разпределителната мрежа с 464 439 MWh електроенергия, докато за същия период на миналата година участието на възобновяемите енергийни източници в разпределителната мрежа е било 363 234 MWh.

Повишението при ВяЕЦ е с 27,26 процента. За посочения период на 2019 г. ВяЕЦ са участвали с 231 783 MWh ток, докато за този период на изминалата година - със 182 128 MWh.

За периода от първи януари до 31 март ФЕЦ в разпределителната мрежа са участвали със 191 103 MWh електроенергия, докато за същия период на миналата година – със 136 894 MWh. От ЕСО са пресметнали, че в този сегмент увеличението е с 39,60 процента.

Понижение обаче има при дела на биомаса в разпределителната мрежа с 6,01 пункта. От 1 януари до 31 март тази година в този сегмент са отчетени 41 553 MWh спрямо 44 212 MWh за аналогичния период на 2018 г.

За първото тримесечие ВЕЦ-овете са генерирали с 29.78 процента по-малко електроенергия в сравнение с аналогичния период на 2018 г. Произведената електроенергия възлиза на 891 466 MWh, докато за същия период на 2018 г. произведеното количество ток е било 1 269 563 MWh, показват още данните на ЕСО.

✓ ИПИ: Тол системата – нужна стъпка, но да внимаваме с тарифата

Ще е възможно концесионирането, но търсенето на над 1 млрд. лева приходи от тол системата е пожелателно, посочва Петър Ганев

Въвеждането на тол системата в България очаквано предизвика вълна от коментари. Докато в началото на година се случи просто електронизацията на винетките за гражданите, макар и с фалстарт, сега предстои истинската реформа – отпадането на винетките за товарните автомобили и въвеждането на тол такса на изминат километър. Последното безспорно означава 1) осезаемо покачване в таксуването на товарните автомобили и 2) обръщане на пирамидата така, че голямата тежест да се носи от камионите, а не от колите, посочи сарши икономистът от Института за пазарна икономика Петър Ганев.

Общата идея на новата система е пътната инфраструктура да се самоиздържа, тоест платените тол такси да покриват разходите по поддръжка и инвестициите в нови пътища. Проблемът е, че трудно може да се оцени колко са тези разходи – размерът им най-малкото би зависил от решението да се строи една или друга магистрала в даден момент. Затова и въпросът колко висока е новата тол такса е много труден за отговор. В опит да коментираме предложената тарифа, тук по-скоро ще гледаме нейната структура, ще я оценим през конкретни примери и ще търсим сравнението с подобни системи в Европа.

Откъде идват приходите сега?

Приходите от винетки през 2018 г. са 380 млн. лв. От тях 268 млн. лв. са приходите от леки коли, а останалите 112 млн. лв. са приходите от тежкотоварните автомобили. Или с други думи, от всички приходи от пътища в страната, 70% идват от колите и 30% - от камионите. Това съотношение показва, че в текущата система по-голямата тежест пада върху хората, а бизнесът, чийто камиони в най-голяма степен увреждат и настилка, всъщност плаща нищожна цена. Затова и беше ясно, че всяка нова система всъщност ще товари камионите, а не хората.

Тук следва да направим едно уточнение. Докато при гражданите големите приходи са от годишни винетки (206 млн. лв.), то при товарните автомобили картината е балансирана, като приходите идват основно от дневни винетки (38 млн. лв.), месечни винетки (33 млн. лв.) и годишни винетки (30 млн. лв.). Ако гледаме и броя винетки, то при камионите най-често срещани са дневните винетки (близо 1,7 млн. винетки), а от всички останали най-често срещаните са месечните винетки за товарни автомобили над 12 тона с висок стандарт за вредните газове (183 хил. винетки). Последните ще ги ползваме по-надолу за примерни сметки, именно защото са най-често срещаните.

Кой колко плаща при старата и новата система?

Тол таксата цели да обърне пирамидата на приходите – по-голямата тежест да се носи от камионите, а не от гражданите. При очаквани приходи от над 1 млрд. лв. от тол системата и запазване на текущите приходи от винетките за леките автомобили, то съотношение би било следното: поне 75% от приходите ще идват от камионите и около 25% - от леките автомобили. Обръщането на пирамидата е изцяло за сметка на увеличено облагане на камионите. За да видим каква е промяната, ще слезем на ниво конкретен пример.

Сравнение с дневната винетка

Да кажем, че днес един камион тръгне от София за Бургас. По текущата система този камион ще заплати 23 лв. дневна винетка. Напомняме, че това е и най-разпространената винетка при товарните автомобили. Ако се ползва някоя от по-дългосрочните винетки, то най-вероятно бизнесът си е направил сметката, че така би било по-евтино. С други думи към момента камионът от София до Бургас ще плати в най-лошия вариант тези 23 лв., а при по-дългосрочна винетка сумата на ден би била по-малка.

Какво би станало при новата тол система с този камион? Тук вече няма дневни, седмични и т.н. варианти. Важни са километрите. Между София и Бургас са около 360 км. по магистралата и всичките те ще влязат в тол системата. Самата тол такса ще зависи от големината на камиона и евро стандарта, като теоретично би варираща от 28 лв. (малък камион до 12 тона с висок евро стандарт) до цели 323 лв. Последното, разбира се, е много краен вариант – камион над 12 тона (4+ оси) с най-ниския възможен евро стандарт. Тези примери биха били много малко.

Един по-малък камион (до 12 тона), дори при най-лош евро стандарт би заплатил максимум 56 лв. или двойно на сегашното. Най-разпространеният случай – камион над 12 тона (2-3 оси) със евро стандарт III или IV, би заплатил 132 лв. За камион пак над 12 тона и същия стандарт, но вече 4+ оси, таксата би се удвоила. Тази проста сметка показва следното – предложената тол такса е силно зависима от стандарта и особено от големината на камиона. По-долу ще коментираме дали тази прогресивен скала не е твърде изострена в опит да се постигнат повече приходи.

Сравнение с месечната винетка

Големият ефект пада и върху тези, които пътуват редовно, тоест ползват по-дългосрочни винетки. Вече споменахме, че най-разпространената винетка при камионите е месечната за 134 лв. за голям камион с по-висок стандарт. Ето тук идва голямата разлика – при новата система същият камион с тези пари може да пропътува веднъж София – Бургас (без връщане), а при старата – може да го прави цял месец без ограничение. Просто старата система не отчита честотата на пътувания и дава голям бонус на тези, които постоянно са в движение и трупат огромни километри.

Много ли е скъпо?

Всъщност това е най-важният въпрос. Идеята на реформата, а именно този, който ползва и руши, да плаща съразмерно и по-голямата част от тежестта да пада върху товарните автомобили, в общия случай е широко приета и звучи логично. Това няма как да се постигне без сериозно повишение на таксите за камионите, които в момента плащат символични суми. Къде обаче е балансът? Отговор на този въпрос можем да потърсим в сравнението с други страни и самата структура на тарифата.

От предложената тарифа ясно се вижда, че тол таксата за малките камиони (до 12 тона) е наистина ниска в сравнение с други примери в ЕС – това са въпросните около 10 стотинки на километър (реално от 8 до 15 стотинки в зависимост от евро стандарта), които са чувствително под таксата в Австрия (скъп пример) и с една идея под таксите в Полша (евтин пример). В нашия пример по-горе също се вижда, че при камионите под 12 тона липса огромен скок спрямо сегашното положение – би имало такъв при голяма честота на пътуванията, но това е целият смисъл на новата система и така и трябва да бъде. Тук обаче идва стъпката на оскъпяване при по-големите камиони – за тези над 12 тона (2-3 оси), таксата скача почти 3 пъти, а при тези с 4+ оси - още два пъти. Именно това стръмно поскъпяване при по-големите камиони променя картината. Видяхме и при нашия пример, че голямата разлика идва точно в тези примери с по-големите камиони. Подобна стръмност не се наблюдава в другите страни – и там тежките плащат повече, но разликата не е чак в пъти. Съответно и сравнението ни при тежките камиони се променя – раздалечаваме се с евтиния пример Полша и в някои категории (с по-нисък евро стандарт) съвсем се доближаваме до скъпия пример Австрия.

Ясно е защо е приложен подобен подход. Първо, консултантът се е постарал да търси максимална прогресивност – с максимално наказание за тежките и тези, които замърсяват. На теория може би звучи добре, но на практика в Европа чак такава тежка прогресивност не се прилага. Второ, правителството гледа да удари чуждите транзитни камиони (тежки) и да облекчи местните, които се предполага, че често са по-леки – съответно се предлага минимална тарифа за камион до 12 тона и голям скок в цената за тези над 12 тона.

Това съждение обаче не е задължително винаги вярно – едва ли местните камиони за вътрешния пазар са всичките под 12 тона. Дори и така да беше, тол таксата за тези над 12 тона трябва някак да се вписва в общата рамка – да гоним силно завишена такса за тежките камиони спрямо други примери в Европа не е удачно. По-скоро и при тежките камиони трябва да се стремим да сме в долната част на класирането, което не означава съвсем да се откажем от прогресивността, но просто стъпката не трябва да е в пъти.

А какво става с автобусите?

Другата тема, разбира се, са автобусите, които също ще бъдат засегнати. При тях тарифата е най-ниска спрямо всички различни тарифи при камионите. Така обаче е и в други страни, в т.ч. има страни, които освобождават автобусите от тол такса. Като аргумент в тази посока често се използва т. нар. социална функция на автобусния превоз. Въпреки това нулевата такса за автобуси не изглежда добро решение. В крайна сметка рационализацията на системата цели всеки да плаща за използването на пътя – да, с голям фокус върху камионите, но не и без цена за автомобили или автобуси.

Предложението в момента е такова, че ако автобус тръгне от София за Бургас, то неговата тол такса да бъде в рамките на около 29 лв. Може да падне и на 18 лв., ако е с най-високия евро стандарт. С други думи цената за автобусите ще е от порядъка на средно 1 билет в направление – все едно данъчните да се качат в автобуса и да вземат билета на един пътник. Това най-вероятно също ще подлежи на много сериозен дебат. Лошото в случая е, че за разлика от камионите, където стоката пътува за магазин, който вече продава на крайните клиенти, при автобусите прехвърлянето на тежестта върху клиента става директно и съответно може да се правят опити за по-рязка от необходимата промяна в цената.

А общинските пътища?

Големият аргумент за цялостната реформа с тол таксите е, че така ще се рационализира системата и тези, които ползват пътя, ще плащат достатъчно за поддържането и строежа на нови пътища. Това обаче не е съвсем така. В страната има 40 хил. км. пътища. 20 хил. км. са републиканските пътища, от които половината ще бъдат обхванати от тол системата, но парите ще се ползват за цялата републиканска мрежа. Останалите 20 хил. км. обаче са общински пътища. За тях пари пак няма да има. Общинските пътища са т. нар. местна дейност, тоест за тях отговарят общините, но от тях приходи няма и реформата не ги хваща.

Както и при републиканската пътна мрежа, и при общинските пътища няма яснота колко всъщност са нужните средства. Различни оценки дават стойност около 200 млн. лв. на година, а ако се съди от усвоените средства през предходни години. Новата тол система няма как да постигне напълно целта си без да намери решение и за общините. Един вариант е част от приходите да отиват за общинските пътища, оставяйки настрана автомагистралите например, но с правило за останалите приходи. Подобен дебат би следвало да се случи в края на годината с новия бюджет.

Някои извод

Въвеждането на тол системата е реформа в правилната посока, тъй като цели да рационализира пътния сектор. Потенциално тази система може да отвори пътя и за частни проекти в пътното строителство, тъй като вече ще има яснота за приходите от всяка една отсечка и съответно и концесионирането ще е възможно. Предложената тарифа обаче, в търсене на над 1 млрд. лв. приходи, залага твърде голяма прогресивност и оскъпяване за тежките камиони. Правителството най-вероятно ще трябва да отстъпи от подобна прогресивност – правейки по-малко оскъпяването за тежките камиони, което би имало и сериозен ефект върху очакваните над 1 млрд. лв. приходи.

Големият въпрос безспорно е как ще се разходват тези средства. Няма пълна яснота защо се гони този 1 млрд. лв. и какво би се случило, ако при промени в тарифата се постигнат по-малки приходи. Именно тези бюджетни въпроси са ключови и по тях трябва да се предостави повече информация. Остава открит и въпросът за общинските пътища, които са извън системата и няма да получат нищо от очакваните приходи.

Actualno.com

✓ Увеличават се работещите фирми в България

Над половината от регистрираните фирми в България работят, тъй като са подали декларациите си за облагане с корпоративни данъци. Става въпрос за 370 000 компании от общо 700 000, показва статистиката на НОИ, цитирана от в. "24 часа".

На база тези данни, вестникът прави заключение, че въпросните компании имат "положителен финансов резултат". И припомня, че "допреди три години всяка пета фирма не работеше, а съществуваше само по документи".

"Печалба за облагане има тогава, когато приходите за данъчната година са повече от разходите. Ако е обратното, фирмата ще бъде на загуба. Това на свой ред означава, че посоченият брой фирми, преди да пресметнат финансовия си резултат, са платили заплати и осигуровки на своите работници и служители И тъй като според статистиката близо 90% от фирмите са средни и малки, това означава, че условията за тяхното съществуване и развитие се подобряват", обобщава медията. Други положителни тенденции от тези данни, които вади вестникът, са намаляване на сивия сектор и съответно увеличаване на разходите за образование, здравеопазване, отбрана и други приоритетни за държавата дейности.

[В. Банкеръ](#)

✓ Радев: Необходимо е подобряване на достъпа до здравеопазване

На този ден цялото ни общество се обръща към вас с признателност и благодарност за професионализма, всеотдайността, благородството, състраданието и хуманността, с които е изпълнен вашият ежедневен труд. Вашето професионално и житейско призвание е да дарявате здраве на хората и да спасявате човешки живот. Никой не се съмнява, че само хора с огромни сърца могат да се посветят на толкова отговорна професия, изискваща неизчерпаема енергия, силна воля и себеотрицание. Това заявява президентът Румен Радев в приветствие към лекарите и медицинските специалисти в страната по повод 7-ми април - Световния ден на здравето.

Президентът посочва, че знанията и уменията на медиците допринасят за възхода и развитието на страната ни във всички области на обществения и икономически живот, защото здравето на хората е най-голямата ценност за всяко общество. Държавният глава подчертава, че в този ден не може да не бъде направена равностметка за състоянието на системата на здравеопазване в България, която е натоварена с немалко проблеми и именно медицинските работници са призвани да върнат доверието на хората, а човекът да бъде поставен в центъра на системата и тя да работи в негова полза.

„Необходимо ни е подобряване на достъпа до здравни грижи и повишаване на качеството и ефективността на лечението. Проблемите в детското и майчиното здравеопазване трябва да намерят адекватно решение. Високите нива на сърдечно-съдови и онкологични заболявания, както и високият брой хоспитализации на глава от населението, високата смъртност и ниската продължителност на живота у нас изискват неотложни мерки и програми за преодоляване на негативните тенденции“, се казва още в обръщението на президента.

Радев откроява ниското заплащане, условията на труд и неравенствата в разпределението на финансовия ресурс в системата на здравеопазването, както и квалификацията и професионалното развитие, сред основните причини за дефицита на кадри в почти всички специалности и изразява увереност, че със своя опит и знания медицинските работници активно ще допринесат за разрешаването на тези проблеми.

[Cross.bg](#)

✓ Теми и гости в сутрешните блокове на телевизиите

БНТ, „Сутрешен блок“

- Европа, България и мигрантите, идва ли нова вълна?
- Имотни казуси: Законът и данъчните оценки.
- В началото на сезона: Кърлежи и комари разнасят зарази. Как да се предпазим?
- След няколко инциденти в подлеза на НДК, общината мести спирката.
- Нови успехи за българските гимнастички. Как се стига до победата?

БТВ, „Тази сутрин“

- Засилено присъствие на полиция и армия по границата ни с Гърция. Има ли риск от бежанска вълна? Гост: Ивайло Иванов, главен секретар на МВР
- На живо: Какво е решението с мигрантския лагер, близо до Солун?
- Ще успее ли БСП да се възползва от скандала с жилищата на властта и кой ще спечели вътрешната битка в левицата? Гост: Костадин Паскалев, БСП
- Домашно куче нахapa жестоко 8-годишно дете. На живо: Ще понесат ли отговорност собствениците?
- На живо от Варна: Тежка катастрофа на автобус от градския транспорт прати 10 души в болница. Каква е причината?
- „Чети етикета“: С колко и кои хранителни продукти ще поскъпнат, заради въвеждането на ТОЛ-таксите?
- Край на „кастингите на тъмно“ в „Гласът на България“. В студиото: Иван Лечев с един от талантливите си участници.

Нова телевизия, „Здравей, България“

- 10 пострадали след сблъсък на автобус в къща във Варна. На живо, с последна информация за инцидента.
- Агресия на футболен мач. Защо момче пострада тежко след побой на аматьорска среща?
- Синът на Гълъбин Боевски - зад решетките. Каква ще е защитата му?
- Заплашена ли е страната ни от мигрантска вълна? Гост - шефът на гранична полиция.
- След „Апартаментгейт“: Корупцията по високите етажи на властта, на съвет при президента. Какво ще се случи?
- Скандал заради изложба в столицата на културата. Има ли хомофобско напрежение в Пловдив?
- Леви срещу леви. Докъде ще стигне спорът между АБВ и БСП за името „Коалиция за България“?
- Руши ли се тепе в Пловдив заради строителство? На живо: Издателят Божана Апостолова, с недоволство срещу общината.
- Експеримент на Румен Бахов: Кой пълни джобовите на нелегалните превозвачи от Перник към София?
- „На твоя страна“: Всекидневен шум мъчи милиони българи. Как високите децибели се отразяват на здравето ни и доколко ефективен е контролът върху шума от автомобилите?

✓ Предстоящи събития в страната на 8 април

София.

- От 13.00 часа на „Дондуков“ 2 президентът Румен Радев свиква заседание на Консултативния съвет за национална сигурност на тема: „Резултати от противодействието на корупцията по високите етажи на властта. Необходимост от мерки“.
- От 10.00 часа в пресклуба на БТА ще се състои пресконференция за приноса на българските роми за развитието на демокрацията в България.
- От 11.00 в пресклуба на БТА Асоциацията на автомобилните производители и техните оторизирани представители в България и „Експо Тим“ ще дадат пресконференция за „Мото ЕХРО 2019“.
- От 12.00 часа в пресклуба на БТА Мод де Бор-Букио ще представи предварителни наблюдения и оценка на мащабите на продажбата и експлоатацията на деца в страната, както и на първопричините и основните предизвикателства в борбата срещу тези проблеми, пред които е изправена България.
- От 13.30 часа в Национален дворец на децата в зала 1 ще се проведе среща на 30 роми-учители от цялата страна с министъра на образованието и науката г-н Красимир Вълчев, зам.-министър Д. Сачева и други представители на МОН по актуалните въпроси на българското училище.
- От 14.00 часа в сградата на НКЖИ, в присъствието на инж. Галина Василева - директор на Дирекция КПП, МТИТС, инж. Красимир Папукчийски - генерален директор на ДП НКЖИ и инж. Мария Чакърва - директор дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“ ще бъде подписан договорът за контрол, управление и строителен надзор на железопътен участък Костенец - Септември.
- От 18.00 ч. в книжен център „Гринуич“ (ул. „Витоша“ 37) ще се проведе обществен разговор „Фашизмът не е мнение, фашизмът е престъпление“ и премиера на книгата на Велислава Дърева - „Атентатът`1925. Денят, в който се отвориха портите Адови“.
- От 18.00 часа в мраморното фоайе на Столична библиотека ще бъде представен новият роман на Жени Тачева „Крадлата със синя кръв“.
- От 18.00 ч. в зала „България“ ще бъде открита ретроспективната изложба "Музика в обектива" на фотографа Василка Балева.
- От 18.30 часа в Нова конферентна зала (Огледалната зала) на СУ „Св. Климент Охридски“ ще бъде представена книгата „Спомени“ на проф. Петко Венедиков.

Благодеевград.

- От 10.00 часа в ЮЗУ „Неофит Рилски“ - Благодеевград, Заседателна зала 114, ще се проведе лекция от цикъла MASTERCLASS WORK 4.0 с участието на президента на КНСБ - Пламен Димитров, образователният министър Красимир Вълчев и социалният министър Бисер Петков.

Варна.

- От 10.00 часа в клуба на ПП ГЕРБ на ул. „Г. Бенковски“ №1 народният представител от Парламентарната група на ГЕРБ Емилия Милкова ще има приеман ден във Варна. Тя ще отговаря на въпроси на варненци в морската столица.
- От 11.00 часа в Щаба на ВМС командирът на Военноморските сили контраадмирал Митко Петев ще даде пресконференция за кампанията „Бъди войник“.

Видин.

- От 10.30 часа до 12.00 часа в Конферентния център на Областна администрация Видин ще се проведе кръгла маса на тема "Видин - мост за етнокултурно единение", посветена на Международния ден на ромите.

Враца.

- От 11.00 часа на терена между ж.к. „Сениче“ и квартал „Кулата“ ще бъде извършена церемония „Първа копка“ на завод за информационни кабели и електронни компоненти на немската компания MD ELEKTRONIK.

Горна Оряховица.

- От 11.00 часа ще бъде открита обновената сграда на първото килийно училище в Горна Оряховица, което се намира в двора на църквата "Св. Георги".
- От 16.00 часа в Младежки дом Младежкият дом и Унгарският културен институт „Балаши“ ще представят изложбата „Готови за приключение“ (автомобилно рали Будапеща-Константинопол, 1912 г.).

Добрич.

- От 10.30 часа в Младежкия център в зала 3 ще се състои неформално обучение на тема „Исторически поглед към събитията, свързани с отбелязването на 8 април - Международния ден на ромите“.
- От 14.30 часа на Паметника на Васил Левски ще бъдат поднесени цветя.
- От 17.00 часа в Дом-паметник „Йордан Йовков“ ще бъдат наградени победителите от конкурс за историческо есе на тема „140 години от приемането на Търновската конституция“.

Плевен.

- От 12.30 часа в пресклуба на БТА ще се състои пресконференция на Сдружение „Артилерия - генерал Владимир Вазов“.

Пловдив.

- От 09.00 часа ще се проведе извънредна сесия на Общинския съвет за отчет на разходите на Фондация Пловдив 2019.
- От 10.00 часа, в 10 зала, Окръжният съд ще гледа делото срещу бившия управител на „Комплексен онкологичен център - Пловдив" д-р Красимир Вальов. Той е обвинен за безотговорност в особено големи размери при закупуването на компютърен томограф за центъра, определяйки прогнозна цена от 950 000 лв.

Силистра.

- От 12.00 часа в залата на Женско дружество „Екатерина Каравелова" ще се състои кръгла маса по проект „Подобряване мобилността на работещи и безработни".

Сливен.

- От 09.30 часа до 16.30 часа в офиса на ПП ГЕРБ на ул. „Цар Освободител" № 17 общинските съветници Тодор Начев и Керанка Стамова ще проведат приемни за граждани.

Смолян.

- От 16.00 часа до 18.00 часа в офиса на ПП ГЕРБ на бул. „България" 14 общинските съветници Славка Каменова, Петър Мирчев и Ангел Безерганов ще проведат безплатни юридически консултации за граждани.

Стара Загора.

- От 11.00 часа в сградата на РЗИ - Стара Загора сдружение „Свят без граници" ще връчи за пета поредна година своите награди „Без граници".
- От 14.00 часа в РБ „Захарий Княжески" ще се състои Международен студентски театрален фестивал „Данаил Чирпански" - „Актьорството като начин на общуване със света: как да останем себе си, докато се превръщаме в друг" - лекция Оксана Мисина.
- От 17.00 часа в Драматичния театър ще се състои Международен студентски театрален фестивал „Данаил Чирпански" - „Хора с кувари" от Ханох Левин - НАТФИЗ „Кръстьо Сарафов, режисьор Мартин Каров.

Шумен/Велики Преслав.

- От 09.30 часа в общинския офис на ПП ГЕРБ зам.-председателят на партията Цветан Цветанов ще разговаря с членове на структурата.

Шумен/Смядово.

- От 11.00 часа зам.-председателят на ПП ГЕРБ Цветан Цветанов ще посети Музеен комплекс - град Смядово, където ще се срещне с граждани от общината, както и с членове и симпатизанти на партията.