

Тол системата ще оскъпи превозите

ABSTRACT IN ENGLISH

The Toll System Will Make Transportation More Expensive

"What do you expect from the implementation of the new toll system, and how will your business be affected by it?" KAMIONI magazine asked this question to three hauliers operating in Bulgaria, between Bulgaria and Europe, and in Western Europe. Representatives of the industry expect higher transport costs and more expensive freight services.

„Какво очаквате от въвеждането на тол системата и как ще се отразят таксите на бизнеса ви?“

КАМИОНИ зададе този въпрос на трима превозвачи, работещи в България, между България и Европа и в Западна Европа. За база на допитването е използван публикуваният за обществено обсъждане Проект на Тарифа за таксите, които се събират за преминаване и ползване на републиканската пътна мрежа. Според проекта тол таксите при товарните автомобили ще бъдат от 16 до 35 ст. на километър в зависимост от категорията на пътя, екокатегорията и типа на превозното средство. Например за композиция от стандартен влекач Евро-6 и бордово полуремарке по българските магистрали ще се заплаща 18 ст. на км.

Вижте мнението на представителите на транспортния бранш

Младен Трайков, собственик и управител на ТРАЙКОВ ТРАНС ООД:

Нашата компания Трайков Транс работи по маршрути България – Европа и Турция – Европа. За момента с винетките ни излиза около 20 лв. за курс. С тол таксите по маршрута Свиленград – Видин сме изчислили, че ще плащаме 120 лв., тоест 6 пъти повече.



Още не сме решили дали ще работим с маршрутна карта, или с GPS-tracker. На този етап искаме да сме сигурни, че GPS-системите ще бъдат добре интегрирани, няма да ни създават проблеми и няма да се налага да плащаме глоби. Например в Унгария GPS -а невинаги ни прихваща и съответно ни глобяват. Освен това трябва да видим дали нашата система ще е технически съвместима с международните GPS-системи. В България ние работим с камиони DAF Евро-5 с 5 оси.

Тол системата сериозно ще оскъпи пътните ни разходи, които и без това са достатъчно големи. Така че очаквам свиване на пазара. Няма да можем да вдигнем цените за клиентите ни, тъй като конкуренцията в бранша е голяма, и тази разлика ще остане за сметка на превозвача. Оцеляването на дребния и среден бизнес ще бъде трудно, при положение че има стагнация в лизингите и банковите кредити. Може би трябва да се помисли в насока да се въведат отстъпки за българските превозвачи в регионалния транспорт, както е например във Франция за френските. Не очаквам и качеството на пътищата да се подобри, тъй като има изтичане на средства от системата. Правят се само магистрали, а регионалните пътища са с лошо качество. Сдружението на международните превозвачи даде своето становище за тол таксите, но явно държавата е решила да ги въведе в този им вид и не вярвам, че може да се направи нещо повече. Така че при тези обстоятелства на нас, превозвачите, ще ни бъде още по-трудно да прогнозираме и планираме как да развиваме бизнеса си. Очаквам да има свиване на пазара през следващите години.

Николай Шушков, мениджър транспорт в Транс Династи ЕООД:

Нашата компания е за въвеждането на тол системата, тъй като това би довело до повече приходи, съответно по-добри пътища. Въпросът е, че това ще оскъпи превозите и на този етап не е ясно дали тази разлика може да бъде поета от производителите. В момента и ние водим преговори с товародателите, тъй като трябва да ги предупредим, че през 2020 г. превозите ще се оскъпят. Нашият баланс показва, че 10–15% от общия ни пробег е в България, което никак не е малко. Нашите камиони са предимно класове Евро-5 и Евро-6. Но, за съжаление, имаме и един камион Евро-3, който работи само в България и след март 2020 г. той вече ще бъде абсолютно неефективен за нас и ще трябва да го бракуваме. В момента изчисляваме дали, ако въведем два нови влекача на метан за товарните и разтоварни дейности, това ще покрие част от нарастващите ни разходи. Но все още не можем да кажем дали ще ни излезе сметката.



Вероятно ще работим с GPS-tracker, тъй като с маршрутните карти при една малка грешка на шофьора можем да се окажем нарушители. Но се надяваме GPS-системата да работи безотказно. Когато Белгия въведе тяхната система, имаше технически проблеми, срыв на връзката със сателитите, неотчитане на изминати километри и така натрупахме големи глоби. От общия ни годишен пробег 4–4,5 млн. км тези 15% в България никак не са малко като допълнителен разход. Очакваме сумата да надхвърли 100 000 лева. Така че или трябва да увеличим цената на превоза за товародателите, или да икономисваме гориво с нови метанови влекачи.

Ние правим вътрешни курсове, превозваме предимно цимент, сода, строителни материали. Това е евтин продукт, който обаче товари страшно много. Ще работим с GPS-tracker, защото получаваме маршрутите си за следващия ден към 4–5 следобед и е технически невъзможно да наберем ръчно толкова много маршрутни карти. Но в информационния център за въвеждането на тол системата ми казаха, че засега имат готовност само за маршрутните карти и е твърде вероятно тол системата да стартира само с тях.

Дончо Обретенов, управител на Строй-Спед АД:

Разходите ни ще се увеличат значително. Ако тарифата бъде приета в сегашния ѝ вид, това ще оскъпи 7–8 пъти транспортните ни разходи. Един наш автомобил, изминаващ 100–120 000 км на година в България, досега плащаше 1300–1700 лв. винетка. Това означава 2–3 ст. на километър.



Ние правим вътрешни курсове, превозваме предимно цимент, сода, строителни материали. Това е евтин продукт, който обаче товари страшно много. Ще работим с GPS-tracker, защото получаваме маршрутите си за следващия ден към 4–5 следобед и е технически невъзможно да наберем ръчно толкова много маршрутни карти. Но в информационния център за въвеждането на тол системата ми казаха, че засега имат готовност само за маршрутните карти и е твърде вероятно тол системата да стартира само с тях.

Така че за нас се получава един вид – „мисията невъзможна“. Дано с маршрутните карти да не стане като със срыва на електронната система за винетки. Веднъж ми се наложи да набирам 50 автомобиля през дебитна карта и на 20-ия системата блокира. Така че техническата обезпеченост и пригодност на системата ще бъде много важна. На този етап не вярвам, че увеличените приходи от тол системата ще окажат влияние върху качеството на пътищата. Ако обаче наистина се заделят половината от приходите за изграждане нови пътища и ремонт на пътната мрежа, наистина ще има подобрение. Надявам се, че няма да се случи и обратната тенденция – да спрат да се поддържат пътищата, попадащи в платената мрежа, които част от транспорта ще използва като алтернативни и по-икономични маршрути.

Ние едва ли ще можем да поемем увеличените пътни разходи, така че ще трябва да ги прехвърлим на товародателите. Тези 18 ст. на километър стават непосилно за нас перо, при положение че и горивото ни е 50–60 стотинки на километър. Преди известно време имаше предложение за отстъпки за навъртени километри, каквито има например в Унгария и Чехия. Може да се помисли сериозно в тази насока.