New Knowledge Journal of Science

Списание за наука „Ново знание”

Academic Publishing House "Talent"
University of Agribusiness and Rural Development - Bulgaria

Академично издателство „Талант“
Висше училище по агробизнес и развитие на регионите - Пловдив

http://uard.bg

DEVELOPMENT AND STATE OF PASSANGER TRANSPORT BY RAIL IN BULGARIA

Vladimir Kazalov

University of Agribusiness and Rural Development – Plovdiv, Bulgaria

Key words:
transport
railway
quality

Abstract

The article analyzes the market for passenger rail transport in Bulgaria considering: the development of the rail system for passenger and cargo transport in Bulgaria, the connection of rail with other modes of transport segments in passenger traffic; operators of passenger transport by rail; demand and supply of passenger services by rail. The study shows that the development of railway transport should be discussed in the context of sustainable economic, social and environmental development, bringing its major advantages and making recommendations for improvement and enhancing its competitiveness.

РАЗВИТИЕ И СЪСТОЯНИЕ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ С ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ

Владимир Казълов

Висше училище по агробизнес и развитие на регионите - Пловдив

Ключови думи:
транспорт
железопътен
качество

Резюме

Статията прави анализ на пазара на превози на пътници с железопътен транспорт в България, като разглежда: развитието и състоянието на железопътната система за превози на пътници и товари в България, връзката на жп транспорт с другите видове транспорт, пазарни сегменти при пътническите превози; оператори на пътнически превози с железопътен транспорт; търсене и предлагане на пътнически услуги с железопътен транспорт. Изследването показва, че развитието на железопътния транспорт трябва да се дискутира в контекста на постигане на устойчиво икономическо, социално и екологично развитие, като извежда основните предимства и дава препоръки за усъвършенстване и повишаване на конкурентоспособността.

ВЪВЕДЕНИЕ

Още през 1956 г. в България е установено, че задачата на железопътния транспорт се състои не само в превозването на пътници, а преди всичко в създаването на възможности за сигурно и удобно пътуване. Затова е необходимо да се създаде правилна организация на пътническото движение. Изпълнението на тази задача трябва да осигури:

a) пълно задоволяване на нуждите на населението от превози;
b) превозването на пътниците за най-кратко време;
c) внимателно и учтиво отнасяне към пътниците от страна на служителите по железниците, свързани с пътническите превози;
d) условия за приятно и безопасно пътуване и за задоволяване на нуждите на пътниците в санитарно-хигиенно и културно-битово отношение;

е) организирането на всички тези процеси трябва да стане най- бързо и точно, за да се осигури редовно движение на влаковете по разписание и най-добро обслужване на пътниците.

От 3. декември 2009 г. пътниците в железопътния транспорт на Европейския съюз се радват на нови права, които предпазват тях и личните им вещи по време на пътуванията в рамките на Общността. Регламент (ЕС) No 1371/2007 относно правата на пътниците с железопътен транспорт описва основни права и задължения за пътниците, използващи жп транспорт, като целта е железопътният транспорт да бъде по-ефективен и привлекателен. Новите правила, създадени благодарение на Европейската комисия и личната ангажираност на заместник-председателя Таяни, обръщат специално внимание на качеството на пътуване, компенсациите при закъснения, системите за обслужване на пътници, мерките при закъснения на влакове, обслужването на лицата с увреждания и велосипедистите, както и други непредвидени събития, свързани с железопътните пътувания. Установено е, че в рамките на една година с железопътен транспорт пътуват почти 8 милиарда пътници.

Вицепрезидентът на Европейската комисия по транспорт Антонио Таяни коментира: *„Докато милиони пътници прекосяват Европа надлъж и нашир ежедневно, за мен е очевидно, че Европа трябва да се грижи за това хората да могат да пътуват безопасно и удобно. Новите права, които пазят хората по време на пътуване с железница насърчават предлагането на надеждни и висококачествени превозни услуги. След създаването и одобряването на правата на пътниците с въздушен и железопътен транспорт, следващата стъпка е това да бъде продължено за пътниците с воден и автобусен транспорт"*.

Новоутвърдените права на пътниците, влезли в сила, се изразяват в следното:

- гарантиране на пътниците-инвалиди и на хората с ограничена подвижност недискриминиран достъп до влаковете и съответната помощ;
- увеличаване на правата на пътниците с железопътен транспорт по отношение на компенсациите, когато багажът им е загубен или повреден;
- увеличаване на правата на пътниците с железопътен транспорт при смъртни случаи или наранявания посредством предварителни плащания, с оглед посрещане на непосредствените им икономически потребности;
- допълнително нарастване на правата на пътниците за компенсации в случай на закъснение или отменяне на пътувания; минималната компенсация възлиза на около 25% от цената на билета при закъснения между 1 и 2 часа и до 50% при закъснения от 2 или повече часа;
- осигуряване на право на пътниците с железопътен транспорт да бъдат добре и пълноценно информирани преди и по време на осъществяване на пътуването, например за очаквани закъснения;
- улесняване на процеса на покупка на билети;
- налагане на задължение на железопътните превозвачи и управителите на пътническите гари за осигуряване и поддържане на личната сигурност на пътниците, избрали железопътния превоз както в гарите, така и на борда на влаковете;
- задължаване на железопътните оператори да установят механизъм за проучване на оплакванията, във връзка с новите права и задълженията, упоменати в Директивата;
- задължаване на държавите-членки да подсигурят възможността пътниците да отправят своите оплаквания към независим орган, ако счетат, че техните права по време на пътуването са били нарушени по един или друг начин;
- разширяване на правата на пътниците, на база на новата версия на Конвенцията за международен превоз на пътници по железопътен транспорт (COTIF), която покрива единствено международни превози и отчитане на възможностите за разширяване на нейното действие върху вътрешните влакови превози.

Осигуряването на време железопътните превозвачи да приемат новите правила за правата на пътниците в рамките на Общността е свързано с изискване някои от новите права да не бъдат прилагани от превозвачите през период от максимум петнадесет години за услугите, извършвани на националната територия. Поради факта, че местните услуги (т.е. градски, крайградски или регионални) принципно се различават от услугите на дълги разстояния, държавите-членки могат да поискат постоянно отменяне на изискванията за вътрешно съобщение, но не и за тези, които се изпълняват международно в рамките на ЕС. По този повод зам. председателя на Европейската пътническа федерация Кристофър Ъруин приветсва Комисията за усилията, но и казва: *„Неуспехът на някои държави в прилагане на настоящия регламент е признак за Европа на две скорости - някои от страните-членки сериозно подкрепят правата на потребителите си, докато други не зачитат правата на гражданите си с необходимото уважение"*.

В Комюникето на Европейската комисия COM (2009) 179/4 „Устойчиво бъдеще за транспорта: към интегрирана, технологично ориентирана и благоприятна за потребителите транспортна система" особено благоприятен е фактът, че транспортът е признат за основен компонент на Европейската икономика, но едновременно с това не е отделено нужното място на ролята на обществения транспорт при смекчаване на влиянието на транспорта върху околната среда, както и за насърчаване на обществените връзки и сближаването. Устойчив ръст означава, че икономическият растеж може да бъде приемлив,

само ако се отчита влиянието над околната среда, т.е. отчита се както общественото, така и екологичното благосъстояние. Европейската политика може да играе основна роля в превръщането на транспорта в решаващ фактор за устойчив икономически ръст. Отбелязваме факта, че Европейската комисия признава, че Европейската транспортна система все още не е „на пътя към постигане на устойчивост“. Обществения транспорт може да изиграе решаваща роля за преодоляване на недостатъците. ЕС трябва да инициира действия за по-бързото постигане на необходимите промени.

„Транспортът е за хората и трябва да бъде в служба на хората, на нашите граждани и нашия бизнес – и трябва да бъде устойчив“ - казва вицепрезидентът и транпортен комисар Сим Калас, и също: *„Хората са критични към пътническите услуги, а бизнесът очаква по-добри товарни превози. Днес в транспорта безопастността и сигурността са най-важните от всички приоритети, … интелигентните транспортни системи все още навлизат много бавно, транспортните връзки между Източна и Западна Европа са все още слаби, услугите на железницата към момента са ужасни в сравнение с тези на авиацията...“.*

Основна цел на настоящата разработка е да се направи преглед на състоянието на пътническите превози с железопътен транспорт в контекста на Европейската транспортна политика, постиженията и изоставането, както и перспективите за неговото усъвършенстване.

ПОНЯТИЕ ЗА „КАЧЕСТВО НА ПЪТНИЧЕСКАТА ПРЕВОЗНА УСЛУГА“

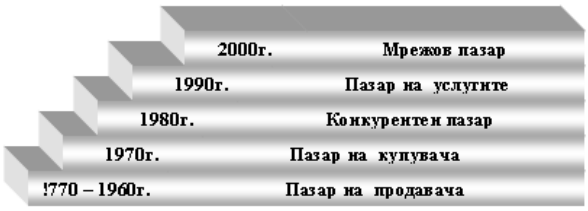
Понятието „качество“ се формира под въздействието на историческите условия и технологичните предпоставки. То се обуславя от факта, че всяко обществено производство и услуга имат своите обективни изисквания към качеството на продуктите. В първите години на транспорта проверката на качеството предполага определена точност на доставките и запазване на целостта на пратките. Повишаването на сложността на продуктите и услугите довежда до увеличаване на броя на оценяваните свойства. Центърът на тежестта се премества към комплексна проверка на функционалните възможности на продуктите и услугите. С модернизацията на индустриалното производство и услугите и с неговата автоматизация възниква понятието „надеждност“. По такъв начин понятието „качество“ постоянно се развива и уточнява. Развитието на понятието е свързано неразривно с пазара, на който се предлага (фиг. 1).

Пазар на продавача:

- акцент върху производството и количеството.

Пазар на купувача:

- баланс между търсене и предлагане;
- първите прости изисквания за качество.



Фиг. 1. Развитие на пазара

Конкурентен пазар:

- конкуренция между доставчиците;
- статистически процедури;
- системен подход към организация на производствения процес;
- сертифицирана система за осигуряване на качеството.

Пазар на услугите:

- ясно изразено качество на продукта;
- нови продукти (продукт, услуга и информация, поведение);
- ориентация към потребителя;
- сертифицирана система за управление на качеството.

Мрежов пазар, информационно ориентиран към околната среда:

- клиенти в мрежа;
- увеличаване на доставчиците;
- решаване на проблемите;
- важност на обслужването;
- важност на околната среда и обществото;
- total Quality Management (TQM) в селективна среда;
- управление на информация и знания.

За да създадем възможности за висококачествени превози с железопътен транспорт, трябва да изготвим анализ на нуждите на съществуващия и потенциалния пътнически пазар. Задължително е първо да започнем с поглед над съществуващия пазар на железопътни пътнически услуги. Най-важният въпрос за съществуващите превози, на който трябва да се даде отговор, е дали пътниците се обслужват адекватно на очакванията им или те търсят нещо по-различно? Като най-важни подвъпроси са въпросите за задоволството на пътниците относно условията на пътуване, времепътуването, честотата на влаковете (колко често дневно има влак в дадено направление) и не на последно място цената на услугата или какво получават срещу парите, които заплащат.

За да анализираме потенциалния пазар на железопътни пътнически услуги, трябва да отговорим на още няколко въпроса:

- Съществува ли достатъчно голяма притегателна за пътниците област с лошо или дори несъществяващо транспортно обслужване, служещо за отправна точка към популярни направления, като например големи градове, центрове или летища?

- Доходите на населението в такива области сравними ли са с доходите на населението в области, където железопътният транспорт е популярен и използван?
- Съществува ли достатъчно голяма част от хората в тази област, която да не пътува или не може да използва железопътен транспорт ?
- Хората, които няма да използват железопътен транспорт, ще останат ли в изолация от обичайните дейности на останалите хора?

Анализът на пазара за превози на пътници с железопътен транспорт в България е базиран върху съвкупността от следните елементи:

- Развитие и състояние на железопътната система за превози на пътници и товари в България;
- Взаимоотношенията на железопътния транспорт с другите видове транспорт;
- Пазарни сегменти при пътническите превози;
- Оператори на пътнически превози с железопътен транспорт;
- Търсене и предлагане на пътнически услуги с железопътен транспорт.

РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА В БЪЛГАРИЯ И КАЧЕСТВО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ВРЪЗКИ

След Втората световна война европейската железопътна система преживява бурен подем, като повсеместно се възстановяват повредените и се изграждат нови железни пътища. Разделянето на континента през средата му препятства обединяването на цялото европейско стопанско пространство в единна транспортна схема, която да рационализира комуникациите в региона, където се зараждат модерните съобщителни техники. На Балканите обаче блоковото и идеологическото владеняване е съпроводено и от националистическо. Поради това през първите две десетилетия след войната между балканските държави не е изградена нито една нова железопътна линия (ако изключим свързването на Русе и Гюргево през Дунав).

Влошените отношения на България и Албания с Гърция, Турция и Югославия предотвратяват за дълъг период изграждането на нови железопътни връзки помежду им, с което разделението на полуострова се затвърждава и в транспортно отношение. Само към Румъния обръчът на балканското противобългарско съглашение остава отворен. Остава единствено фериботът Русе – Гюргево да поддържа прекия железопътен излаз на България към формиращия се социалистически лагер.

През 1952 г. България и Румъния възобновяват функционирането на съоръжението за железопътно преодоляване на голямата река, позволяващо преминаването й в западния край от общия речен участък помежду им. Междувременно правителствата на двете държави се споразумяват да построят със съветска помощ комбиниран (железопътен и автомобилен) мост между Русе и Гюргево. В 1952 г. в България е завършена подбалканската железопътна линия, прокарана по най-късото трасе между Черно и Адриатическо море, но строителството по ж.п. участъците във Вардарска Македония, които биха свързали железопътните мрежи на България, Югославия и Албания е напълно замразено.

В най-западната част на Балканите, в Югославия, е довършена друга адриатическа линия, която свързва хърватската столица Загреб с пристанището Сплит, осъществяваща нова релация между централноевропейските страни и Средиземно море. Трета нова адриатическа линия се спуска от Западна Босна към Сплит.

През 1965 г., след половинвековни български напъни София успява да се свърже директно със Солун, най-после е завършена и открита връзката към Гърция при Кулата. През 1971 г. е пусната в експлоатация пряката ж.п. отсечка между Свиленград и Одрин, доколкото дотогава влаковете от Пловдив за Истанбул са минавали първо през гръцка територия, за да достигнат до турската граница. Така след петдесетгодишно прекъсване, България и Турция отново установяват непосредствени железопътни сношения.

Понастоящем, общата дължина на железопътната мрежа в Р България възлиза на 7 041 км; 26,29% от железопътните линии са удвоени (960 км), а 65,9% (2846 км) са електрифицирани. Железопътната мрежа включва и 383 гари и 300 спирки. Разпределителните гари, контейнерните терминали и пътническите гари поглъщат съществуващия трафик. Основната част от линиите, експлоатирани от страна на железопътната инфраструктура, са конструирани за скорост 80-100 км/час, като единствено една малка част от тях (150 км) допуска скорост 130 км/час. Максималната допустима скорост за движение при преминаване на стрелките е 100 км/час.

В допълнение, жп мрежата включва: 852 бр. прелези, 148 бр. тунели с обща дължина 47 600 м по жп линиите с нормално междурелсие, 41 бр. тунели по теснопътните жп линии, 1 018 бр. жп мостове с обща дължина 26400 м., 7 821 броя железопътни стрелки.

Гъстотата на железопътната мрежа в България е 39,8 км на 1000 кв. км (33,7 км през 1939 г.). Основните железопътни линии в мрежата са дадени в таблица 1.

Таблица 1. Основни железопътни линии в България

Описание	Дължина (км)	Брой гари	Единични линии (км)	Двойни линии (км)	Електрифи-цирани жп линии (км)
София-Пловдив-Димитровград-Свиленград	362,55	53	196,60	171,95	171,95
София-Мездра-Варна	532,03	76	-	532,03	532,03
Илиянци-Карлово-Тулово-Зимница	503,77	73	405,89	97,89	503,77
Русе-Тулово-Стара Загора-Подкова	418,90	49	396,55	22,34	296,32
София-Дупница-Кулата	193,86	26	190,61	3,30	75,23
Волуяк-Перник-Радомир-Гюешево	151,06	19	143,40	7,66	62,46
Мездра-Видин	179,47	21	162,01	17,46	179,47
Пловдив-Стара Загора-Нова Загора-Бургас	237,07	30	126,55	107,52	234,07
Русе-Самуил-Каспичан	142,40	16	142,40	-	142,40
Второстепенни линии	1 313,08	128	1 296,10	-	279,97
Теснопътни линии	243,55	-	243,55	-	-
ОБЩО:	**4 274,75**	**491**	**3 270,67**	**960,05**	**2 477,68**

Железопътните отсечки от Паневропейските коридори на територията на България са следните:

- *Паневропейски транспортен коридор IV*, включващ линиите Видин-София-Свиленград (дължина 593 км), София – Дупница - Кулата (дължина 211 км), с допълнителна връзка Мездра – Горна Оряховица - Русе (дължина 317 км);
- *Паневропейски транспортен коридор VIII,* 759 км на територията на България, включващ отсечките Македонска граница - София - Пловдив – Бургас и Синдел – Пристанище Варна;
- *Паневропейски транспортен коридор IX,* 394 км на територията на България, включващ отсечката Русе-Горна Оряховица-Димитровград-Свиленград (граница).
- *Паневропейски транспортен коридор X*, включващ отсечките Калотина-Волуяк-София (с дължина 59 км), допълнителна връзка към Коридор X (София – Пловдив – Свиленград, източната граница, 323 км), както и допълнителна връзка към Коридор 7 (Русе – Синдел - Варна, Западно пристанище, с дължина 199 км).

Увеличаването на броя на трансграничните преходи би увеличило възможностите за разширяване на транспортните ни връзки не само със съседните ни страни, а и за по-отдалечените от нас държави:

Северни връзки: ГКПП Русе – Гюргево е претрупан с мост и ферибот и се налага се той да бъде разтоварен. Подобна прекалена пространствена заетост е възможна само източно от Русе (по трасето на Коридор № 9 - Хелзинки - Александруполис). В същото време другият пункт Силистра - Кълараш е далеч от Русе и е със североизточно транспортно направление. Съществува и ГКПП при Тутракан за връзка с насрещното румънско пристанище Олтеница, но той е отдалечен и не може да разтовари трафика при Русе. Съществува предложение в Програмата „Трансгранични преходи" за зараждащ се нов транспортен коридор през страната ни от Силистра на юг през Шумен - Върбица - Ямбол - Елхово - Лесово.

Пътят към Сърбия: В южния район на българо-сръбските преходи значимо е предложението за изграждане на нова жп връзка със Сърбия, която да минава през ГКПП Стрезимировци. Предлага се линията да започва от Батановци и да минава през Брезник, Трън и Слишовци. Изграждането на подобна жп линия фигурира в плановете на БДЖ още от 20-те години на миналия век. Тя ще допринесе за развитието на тази покрайнина на България и ще облекчи претоварения ГКПП Калотина.

Македонският проблем: От съседните ни държави само с Македония нямаме железопътна връзка. След като България признава Македония за самостоятелна държава, се създават обективни предпоставки за изграждане на железопътно съединение, с което разстоянието между София и Скопие (което сега е през Ниш) ще бъде намалено със 103 км. Част от строителните работи по трасето вече са извършени, което значително ще улесни налагащото се строителство.

На юг към Бяло море: Излазът на България на Бяло море винаги се е свързвал с централния транспортен коридор Дунав - Бяло море. Пресичането на Родопите като подход за български излаз на Бяло море се налага да започне от юг на север с железопътно трасе при с. Горово и автотрасе при Елидже в района на Ксанти, като северно

отклонение от гръцката Via Egnatia. Откриване на ГКПП Маказа все още е открит въпрос.

Подобно е пространственото разположение на *българо-турските гранични преходи* - на запад Капитан Андреево и Лесово, а на изток Малко Търново. И тук са налице необосновани комплексни решения. Фрапантен е примерът с ГКПП Лесово - Хамзабейли, посочен картата с подход на българска територия от Ямбол, докъдето функционираше железопътна линия. Вместо да бъде продължена до Лесово обаче тази линия е демонтирана, а изискванията са тя да бъде построена като подход.

СЪСТОЯНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА СИСТЕМА ЗА ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ И ТОВАРИ В Р БЪЛГАРИЯ

Българската железопътна транспортна система традиционно е била част от европейската и нейното развитие винаги е отговаряло на международните изисквания за транспортиране на пътници и товари. Трите железопътни пакета и Европейските директиви, регламенти и решения уреждат въпросите, свързани с по-нататъшното интегриране на железопътната система в Европа, либерализацията на железопътните услуги и правата на инфраструктура, превозвачите и клиентите, качеството на услугите при товарен железопътен транспорт и подобряването на договорите за превоз. Основните етапи, които характеризират преминаването към либерализиран транспортен пазар, са:

- развитие на транспортната система; създаване на независими железници;
- право на достъп и използването на железопътните инфраструктури;
- интеграция на пазара на железопътните превози. развитие на транспортния пазар и конкуренцията.
- отваряне на пазара за лицензирани железопътни предприятия - превозвачи на товари, притежаващи лиценз и сертификат за безопасност.

Тази либерализация на пазара в железопътния транспорт осигурява достъпа и използването на железопътната инфраструктура чрез:

- въвеждане на лицензионен режим за превозвачите;
- осигуряване на равнопоставен достъп до инфраструктурата на лицензирани превозвачи със сертифициран подвижен състав и правоспособен персонал;
- провеждане на преференциална политика по отношение използването на капацитета за превозите, предмет на задълженията за обществени услуги, превозите, извършвани от международни групировки и превози по екологосъобразни и нови технологии;
- въвеждане на единни за всички превозвачи такси за използване на инфраструктурата;
- изградена система за инфраструктурно таксуване, която осигурява равнопоставеност и покриване на маргиналните разходи за текущо поддържане на инфраструктурата.

Железопътният транспорт в България е разделен между **оператори и инфраструктурна компания**, както е в други държави-членки на ЕС. Това фундаментално разделяне става през месец януари 2002 г., когато се създава Националната компания „Железопътна инфраструктура" (НК ЖИ), докато Българските държавни железници ЕАД (БДЖ ЕАД) продължават да отговарят единствено за оперативната работа на влаковете. Крайната цел на тази реформа е да улесни либерализацията на железопътния транспорт и да поправи пътя към по-прозрачен пазарно-ориентиран подход. Българската железопътна мрежа се контролира от Министерство на транспорта и от Изпълнителна агенция „Железопътна администрация", които изпълняват своите функции в съответствие с Европейското законодателство в областта на жп транспорта и Закона за железопътния транспорт.

Взаимоотношенията между НК ЖИ и превозвачите се уреждат с договор за достъп и използване на железопътната инфраструктура, сключван за 5 години (продължава се за нов период след преразглеждане на лицензията на превозвача), като не се допуска преотстъпване на трасета на други превозвачи. При допълнителни договорености, срещу заплащане, инфраструктурният управител може да осигури допълнителни и съпътстващи услуги (осигуряване на тракционен ел. ток, предварително затопляне на пътническите вагони, доставка на гориво и създаване на условия за маневрена дейност, изпълнение на договори за превоз на опасни товари и осигуряване на достъп до телекомуникационната мрежа, предоставяне на допълнителна информация, осигуряване на технически контрол на подвижния състав и др.). Важен негативен фактор в дейността на НК ЖИ е и незадоволителното качество на предлаганите услуги. Това се дължи на недостига на средства за адекватно управление на предприятието, от една страна, а от друга – на недостатъчно добре развитата маркетинг-това дейност и липсата на ориентираност към потребностите на клиентите.

Налице е тенденция за редукция на броя на превозваните пътници за разглеждания период, която се очертава като трайна. В този момент е налице и очакване за слабо нарастване в средносрочна перспектива, което е свързано задължително с повишаване на качеството на транспортната услуга.

Притежаваните вагони и локомотиви от БДЖ ЕАД са на средна възраст над 30 години. Изключение правят 25 дизелови мотриси „Дизиро", 25 електрически мотриси „Дизиро", рециклираните 50 вагона по програмата за оздравяване, финансирана от Световната банка и Европейската банка за възстановяване и развитие, и модернизираните 6 броя електрически локомотива. Електромотрисните

влакове серия 32 и 33, които все още обслужващи някои от крайградските превози, са доставени през периода 1970-1978 година.

Анализът на възрастовия състав на пътническия вагонен парк показва сериозно остаряване – от наличните 1 452 вагона 62% са произведени преди повече от 20 години. Тази възраст е пределна за физическата и морална амортизация на пътническите вагони, 62% от пътническия вагонен парк, с който разполага БДЖ, е с възраст над 20 години.

През 2003 г. са закупени 46 броя пътнически вагони втора употреба от Германия на стойност 3,6 млн. лева. През 2005 година са доставени 25 броя дизелови мотрисни влакове с марка „Сименс". През 2007 и 2008 година са доставени 25 електрически мотрисни влака „Сименс". Броят на старите мотрисни влакове серия 32 и 33 в експлоатация е 20. През септември 2007 година са доставени и 100 реновирани пътнически вагона от Германия, като те са включени във влаковете, които се движат в момента. През 2009 г. със скандална сделка са закупени 30 броя тридесетгодишни рециклирани пътнически вагони от Германия на стойност 40 млн. лева.

ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯТ ТРАНСПОРТ СПРЯМО ДРУГИТЕ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ

Най-голямото предизвикателство за железопътния транспорт, и същевременно възможност за увеличаване на пазарния дял на пътническите превози, е привличането на пътници от групата на пътуващите с лични автомобили. Три милиона са били леките автомобили в страната в края на 2008 г. според изследване на TNS BBSS, направено през септември 2009 г. по поръчка на Шел България. Това прави средно по 400 автомобила на 1000 души от населението, като за сравнение през 2002 г. броят на автомобилите на 1000 души е бил 277, а през 1989 – 150 автомобила. Според изследването 48% от българите притежават поне по един автомобил, а средната възраст на леките автомобили в страната е 13 години. Независимо, че не съществува статистика за транспортна работа, извършена от автомобилите, можем да използваме методиката на доц. Иван Брешков (Състояние и перспективи за развитие на масовия градски пътнически транспорт в България) и да намерим извършената работа от автомобилния транспорт, след което я съпоставим с работата, извършена от железниците в пътникокилометри.

През 2008 г. в България е имало 3000 хил. леки автомобила. Ако се приеме, че те са изминавали средно по 5 хил. км на година и са превозвали средно по 2 души, то пътникокилометрите (пкм), регистрирани от леките автомобили, ще бъдат:

3000 x 5 x 2 = 30 000 млн. пкм.

Може да се приеме, че 50% от тях са осъществени в междуградско съобщение. Тогава превозите на пътници с леки автомобили в междуграско съобщение са 15 000 млн. пкм.

Според статиската на БДЖ превозната работа за 2008 г. е 2 335 млн. пкм, която представлява едва 15,5% от работата на автомобилите. Прогресивното намаление на дела на железопътните превози се дължи на два фактора: експоненциално увеличаване на броя на автомобилите с повишаването на благосъстоянието на населението и бавното, но постоянно намаляване на пътниците, използващи железопътен транспорт. Причините за това са и финансови и социално-емоционални, и ако БДЖ ни убеждава, че успява да влияе на финансовите с ниската цена на услуга, то вторите остават в сянката на пазарното въздействие на националния ни железопътен превозвач.

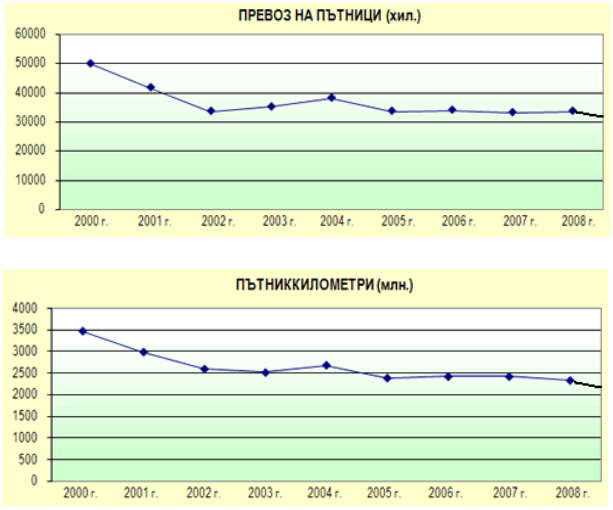
За българина управлението на автомобил е част личния „lifestyle". Над две трети от шофьорите се гордеят с колата си и са привързани към нея, като 14% направо са влюбени в личното си превозно средство. 9% от българските шофьори наричат колата си по име и цели 60% смятат, че тя има пол. По-емоционално привързани към автомобилите си са мъжете от малките населени места, които получават доходи около средните, притежават луксозен тип автомобил и годишно изминават между 12 и 25 хил. км пробег.

Проучването на TNS BBSS сочи още, че за 14% от водачите грижата за колата е хоби, с което се занимават поради функционални, прагматични, социални или финансови причини. От изследването става ясен и тревожният факт, че хората са загрижени повече за колата си, отколкото за собственото си здраве. По два пъти годишно се „преглеждат" 57% от автомобилите и само 18% от шофьорите.

Разглеждайки дела на броя пътници в железопътния транспорт спрямо общия обем пътнически превози за всички видове обществен транспорт по години в перода 2003 г. - 2008 г. на пръв поглед забелязваме устойчиво увеличение с 15% в показателите за 2008 г. спрямо 2003 г., което би ни накарало да смятаме, че пътниците в железниците се увеличават (табл. 2). За съжаление увеличаване на дела пътниците, ползващи железницата, спрямо общия брой пътници в България се дължи на намаляването с 21% на общия брой превозени пътници у нас.

Таблица 2. Относителен дял на пътниците, ползващи железопътен транспорт, спрямо общия брой за всички видове транспорт за периода 2003-2008 г.

Година	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Дял жп пътници [%]	3,01	3,33	3,43	3,59	3,57	3,67



Фиг. 2. Пътнически превози с железопътен транспорт в България (2000 – 2010 г.)

Анализът на транспортния пазар показва, че за период от 10 години (2000 - 2010) броят на превозените пътници и реализираните пътник километри е намалял с около 40% (фиг. 2). От 2000 г. до 2002 г. е имало рязък спад в превозените пътници с над 20%, но в началото на 2002 г. е била налице тенденция към нарастване на показателите. Според анализи, извършени през 2003 г., разчетеният годишен ръст е бил около 2-3%, но на практика след 2004 г. има рязък 12% спад на броя на пътниците, след което между 2005 – 2008 г. имаме стабилизиране и запазване на превозените пътници. За съжаление през 2009 г. има отново рязко намаляване с 7-8% на превозените пътници, независимо от настъпилата икономическа криза и спадането на доходите на населението, което основно използва лични автомобили.

ПАЗАРНИ СЕГМЕНТИ

Сегментите на транспортния пазар на пътнически превози по железен път са следните:

- Вътрешни транспортни услуги:

Междуградски транспортни услуги. В този сегмент, железопътният транспортен сектор има търговски интереси и се стреми да повиши обхвата на предлаганите транспортни и други съпътстващи услуги;

Междурегионални транспортни услуги. Това е сегментът от транспортния пазар на пътнически транспорт, в който железопътният транспорт осъществява социалната политика по отношение на задълженията за обществено обслужване, възложени от държавата. Това е сегментът от сектора на пътнически транспорт, в който железниците провеждат социалната политика на държавата чрез установяване на оптимална мрежа от бързи влакове.

Крайградски транспортни услуги. Това е сегментът от транспортния пазар на пътнически транспорт, в който се предоставят масови транспортни услуги между малки градове и села и регионалния център за обслужване и студентски пътувания. Настоящото ниво на услуги не задоволява изискванията по отношение на честотата и подходящото време за пътуване. С цел да се запази пазарният дял на този сегмент, имайки предвид силната конкуренция, необходимо е да бъдат установени схеми за редовен зонов трафик на околоградските влакове, а също така и да се осигурят достатъчни транспортни услуги в пиковите часове. Силата на железницата в този сегмент е да предлага в пиковите часове масов транспорт за работещи, ученици и студенти от крайградски села и градове до регионалния център, където са концентрирани основните дейности (предприятия, училища и т.н.). Това е сегмент с потенциал за нарастване. За да се постигне ръст, са необходими съвместните усилия на операторите и на местните власти.

Регионални транспортни услуги. През последните години тези обеми на превоз постоянно намаляват, което от своя страна води до финансови загуби и намаляване на броя на влаковете. С въвеждането на модерен подвижен състав, транспортните обеми в този сегмент ще нараснат. Що се касае до неелектрифицираните участъци, единствената възможност за запазване на тези превози е да се доставят леки дизелови мотриси. Решението на проблема е в създаването на възможности за участието в тези услуги на заинтересовани организации, предприятия, в това число и алтернативен транспорт.

Вътрешноградска железница. Това е добра алтернатива за решаване на проблема с трафика в столицата. Всяка европейска столица се обслужва от железопътен транспорт (метро или лека железница). Това премахва автомобилния трафик от улиците и замърсяванията от населените места. Съществува разработка за съвместни действия между НКЖИ и столичната община за изграждане на лека градска железница, като за целта е възможно да се наложи препроектиране на жп възел София, за да бъде включена и жп връзка до летището.

- Международен транспорт:

Този вид транспорт ще се развие изцяло на търговска основа в координация и сътрудничество с европейските железопътни оператори.

България към и от Централна и Западна Европа – въвеждане на висококачествени високоскоростни влакове.

Балкански регион – свързване на балканските столици чрез един дневен и един нощен влак и въвеждане на нови стандарти за тези влакове.

България и страните от Централна и Източна Европа – за запазване на старите позиции на транспортния пазар и повишаване на пазарния дял основно на база на сезонни туристически пътувания.

Анализът показва, че в *сегментът на междуградските и международни превози* има добър потенциал за нарастване. Той ще зависи до

голяма степен от подобренията по железопътната мрежа и обновяването на подвижния състав. Съчетанието с по-добри и по-ефективни услуги, които да се предложат от железопътния оператор, би могло да върне съществена част от пътниците, които понастоящем използват конкурентния автомобилен транспорт.

През следващите години се очаква бавно нарастване в сектора на новите услуги: междуградски/интерсити пътнически превози, увеличаване превозите на насипен или пакетиран цимент и други строителни материали, нови продукти на преработващата и хранително-вкусовата промишленост. Транспортният пазар ще се развива и е необходимо да се подобри състоянието на инфраструктурата, за да има атрактивен продукт.

ТЪРСЕНЕ НА ЖП ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Оценката на общото търсене на пътнически транспорт в страната е невъзможна поради *липсата на национално проучване на пътническите пътувания, обхващащо и тези с частни превозни средства*. През последните години се наблюдава тенденция към намаляване на междуселищните пътувания с обществен транспорт. Търсенето се задоволява предимно от автобусния транспорт, който е предпочитан за по-късите разстояния, и в по-малка степен от железопътния, който е предпочитан за по-дългите разстояния и от определени социални групи, ползващи преференции. Въздушният транспорт няма практическо значение за задоволяване на нуждите от вътрешни пътнически пътувания.

Оценката на търсенето на крайградски и градски пътувания е невъзможна поради *липсата на национално проучване за пътническите пътувания.* Наблюдава се тенденция към плавно намаляване на търсенето на вътрешноградски превози на пътници с масовия обществен транспорт. Същевременно се отчита съществен ръст в броя на новорегистрираните леки автомобили, което предполага увеличаване на пътуванията с лични моторни превозни средства.

Търсенето на международни пътнически пътувания до и от България нараства с устойчив темп и се задоволява основно от автомобилен, автобусен (от съседните и близки държави) и въздушен транспорт. Над 50% от пътуванията са от и до съседните на България страни, като има тенденция за увеличаване на пътуванията от и до страните от ЕС.

Търсенето на транзитни пътнически превози през страната бележи устойчив ръст, като преобладават пътувания на граждани на съседните държави. Задоволява се преимуществено с автомобилен и автобусен транспорт.

Таблица 3. Сравнителен анализ на превозите на пътници по видове транспорт

Видове транспорт	Превозени пътници – хил.					
	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.*
Железопътен транспорт	35 206	34 149	33 748	34 113	33 283	33 759
Автомобилен транспорт	795 066	685 233	664 266	623 249	594 879	589 786
Морски транспорт	6	3	6	5	11	7
Речен транспорт	73	81	80	75	232	246
Въздушен транспорт	1 471	1 782	2 071	2 320	2 237	2 636
Градски електротранспорт	329 444	299 850	288 410	286 339	293 794	299 100
Общо	**1 161 266**	**1 021 098**	**988 581**	**946 101**	**924 436**	**925 534**

За проведждане на анализ ще стъпим на база на общата тенденция в Европа, че в последните 25 години се отбелязва сериозен спад на търсенето на железопътни транспортни услуги, което е валидно и за България в пълна сила. За преодоляване на този значителен спад в търсенето е необходимо да се предприемат мерки за повишаването на качеството на обслужване на клиентите в двата основни сегмента на железопътния пазар в България, като за сегмента „Пътнически превози" изискванията се изразяват в следното:

- ускоряване на транспортния процес;
- постигане на задоволителна степен на комфорт, удобство и съответно сигурност за пътниците;
- цялостно усъвършенстване на обслужването;
- прилагане на необходимата степен на гъвкавост срещу графиците за движение на конкурентите, усъвършенстване на връзките с другите видове транспорт и т.н.

Допълнителните услуги, които железопътните оператори могат да предложат на техните клиенти, са и основен елемент на тяхната конкуренто-способност. С най-голямо значение сред тях се очертават перспективите за изграждане на интермодални форми на транспорт, които да спестяват време и усилия на частните и бизнес клиенти. Затова и развиването на подобни транспорти е приоритет за всеки оператор и обуславя в голяма степен плановете за развитие на играчите в сектора.

Други услуги, които могат да се предлагат, са развиването на нови скорости в железопътната мрежа, за предоставяне на още по-експресни услуги, intercity свързаност на влаковите линии и др. На база на търсеното ниво на услуги от страна на клиентите трябва да се отбележи, че в рамките на ЕС са предприети редица действия, които да отговорят на нуждите както на бизнеса, така и на частните пътници. На база на това България трябва да се поучи от предприетите дейности в ЕС и да насочи своите усилия към: генериране на нови дейности и предоставяне на нови услуги на жп пазара; повишаване качеството и ефективността на железопътните превози; изграждане на високоскоростни отсечки за съкратено време за пътуване и увеличена скорост с влакове тип „Intercity"; въвеждане на високо ниво на обслужване и на нови типове услуги за клиентите.

Повишаване на конкурентоспособността на жп сектора в България е възможно, само ако се отговори адекватно на изискванията на клиентите, като едновременно се повиши взаимоизгодността.

ПРЕДЛАГАНЕ НА ЖП ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Железопътната мрежа на страната е в незадоволително състояние и предоставяните транспортни услуги не отговорят в пълна степен на изискванията на клиентите. В голямата си част осигурителната, телекомуникационната и енергозахранващите системи са остарели и са на ниско технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за експлоатационна/ оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на движението. Качеството на продукта на железопътната мрежа е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп. Тъй като в един пазар търсенето и предлагането са взаимосвързани, след като не може да се предложи количествено и качествено трасе (инфраструктура), както и съвременни и комфортни влакови композиции, то съответно и търсенето на този вид транспорт намалява и превозите се пренасочват към автомобилния транспорт.

Въпреки намаляващия пазарен дял, железниците продължават да са водещ участник на пазара за предлагане и извършване на транспортни услуги, като изпълняват важни задачи и в сферата на националната транспортна стратегия, хармонизацията с Европейския съюз и осигуряване на необходимото качество на обслужване.

Правните изисквания на ЕС в областта на железниците могат да се представят по следния начин:

- либерализация и развитие на пазара, базирани на едновременното развитие на продуктова структура, целяща увеличаването на пазарния дял на железниците поради тяхната екологична силна страна и възможността им да осигуряват услуги с високо равнище на безопасност и сигурност;
- интеграция на железопътната инфраструктура на Р България с Европейската железопътна инфраструктура на базата на оперативната съвместимост;
- обучение и квалификация на персонала, при оптимизиране на неговия брой;
- въвеждане на общи правила за безопасност на железопътните превозни услуги.

Към настоящия момент ситуацията по предлагането на транспортни услуги на железопътния пазар в България, въпреки възприетия модел на либерализация, се характеризира с липсата на достатъчно адекватна политика, касаеща възприемането на съвременни методи, гарантиращи качеството на предлаганите услуги.

Финансовата криза и световната рецесия са последните удари над транспортния сектор в България, който е в най-висока степен зависим от равнището на производство, БВП и жизнения стандарт. Едни от най-засегнатите предприятия са именно железопътните. През първата половина на 2009 г. приходите за железопътния трафик са намалели с 42,3%. Приходите от пътнически превози са намалени с 2,8%, като се има предвид, че „БДЖ" ЕАД са договорен обществен оператор, който провежда политиката на държавата (т.е. на Министерството на транспорта, информационните и комуникационни технологии) за предлагане на пътнически превозни услуги на територията на страната, включвайки ускорените бързи и бързи влакове (междурегионално съобщение) и пътническите влакове (вътрешнорегионални и крайградски превози) при всички възможни ценови (тарифни) равнища, включително и преференциални (намалени).

За да може да се противопостави на негативните резултати от кризата, компанията трябва да започне да предлага съвременни и модерни превозни средства. За реализация на приоритетите в качеството на обслужване на клиенти обаче, наред с технологичните и технически цели, трябва да се поставят и цели за активен подход към пазара, поставяне на търговски цели и задачи за привличане на нови клиенти.

ПРЕДИМСТВА НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ПРЕВОЗИ С ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Основните предимства, които осигуряват стратегическото предимство на пътническите превози с железопътен транспорт са следните:

- Скорост на движение на влаковете – в съвременните условия на придвижване в градовете често се случва времето за излизане и влизане от и в градските зони да достига до 40% от цялото времепътуване поради огромните задръствания, особено в столицата. Това е ключовият момент за масовото навлизане на железниците в сегмента на

крайградските превози, където потенциалният пазар по направленията около София, Пловдив, Варна и Бургас е голям. Високо скоростните влакове в континентален мащаб са конкуренти на пътническата авиация със средни скорости на движение от 250 км/ч.

- Безопасност на превозите – безопасността на железопътния транспорт спрямо останалите сухопътни видове транспорт е 10 пъти по-висока. За сравнение българската статистика за последните 20 г. показва, че средно годишно загиналите пътници за 1 млрд. пкм автомобилна работа са 7,5, докато при железниците за същата превозна работа загиналите пътници са 0,8.
- Точност на движение спрямо обявеното разписание – използвайки предвидимостта на графика за движение на влаковете, независимостта от метеорологичните условия и много по-малката вероятност от необичайни събития по време на движение, на практика железниците могат да предложат по-висока точност спрямо останалите видове транспорт. За съжаление в публичното пространство не са представени данни за изпълнението на графика за движение, за което е трудно да се определи точността на движението на влаковете в България.
- Цената на услугата – повечето железопътни системи, включително градското метро, разчитат за съществуването си на субсидии, които субсидии помагат за една особено приемлива цена на пътуването, осигуряваща добро социално включване.
- Комфорт по време на пътуване и по време на престоя в гарите – поради технологията си железопътният транспорт може да бъде особено комфортен и безшумен.
- Населеността и пространството във вагоните – пътническите вагони и мотриси могат да предоставят условия за пътуване, които много малко други транспротни средства могат да предоставят.
- Допълнителни услуги - поради постоянно наличие на елекричество, вода и други комуникационни и комунални услуги във влаковете, пакетът от допълнителни услуги на железопътния транспорт може да бъде огромен.

Таблица 4. SWOT анализ на състоянието на железопътния транспорт в България

СИЛНИ СТРАНИ	**СЛАБИ СТРАНИ**
• Добро географско положение на страната с висока степен на изграденост на железопътната инфраструктура, на електрификация и на гъстота на железопътните линии; • По-екологично чист и безопасен в сравнение с другите видове транспорт; • Висока степен на хармонизация на законодателството, свързано с железопътния транспорт с това на Европейския съюз; • Сравнително по-ниска себестойност на предлаганите услуги (имат се предвид конкурентите автобусни превозвачи и авиокомпании); • Покриване на почти целия възможен спектър от услуги, които се търсят от клиентите.	• Незадоволително техническо състояние и ниво на поддържане на железопътната инфраструктура; • Остаряла инфраструктура, подвижен състав и оборудване. • Липса на железопътни линии, позволяващи скорости от 160 km/h; • Използване на остарели технологии за пътнически превози, несъвместими с тези на Европейския съюз. • Ниско ниво на сигурност и безопасност на превозите. Вагоните, освен обект на посегателства от страна на криминално проявени, се оказват и опасни; • Трудност за въздействие върху процеса на транспортиране извън пределите на страната.
ВЪЗМОЖНОСТИ	**ЗАПЛАХИ**
• Привличане на чуждестранни инвеститори и оператори; • Осигуряване на значително финансиране за развитие на железопътната инфраструктура от фондове на ЕС; • Синхронизиране на нормативната база (данъчна, митническа и др.) с тази на ЕС; • Модернизация на железопътната инфраструктура и прилагане на нови технологии; • По-нататъшен ръст на икономиката, търговията и туризма в страната, региона и ЕС; • Повишаване на покупателната способност на населението в страната; • Подобряване на политическата обстановка в региона и подобряване на имиджа на страната.	• Забавяне в реализацията на приоритетни инфраструктурни проекти; • Забавяне въвеждането на нови пътнически технологии и подобряване техническото състояние на ЖП инфраструктурата; • Усилване на конкурентния натиск от страна на автобусните фирми; • Промяна на изискванията на клиентите към предлаганите услуги и към тяхното качество; • Забавяне на отварянето на транспортните коридори (нови митнически пунктове, построяването на Дунав мост II и др.); • Промяна на политическата обстановка (политическа нестабилност в региона, военни конфликти и др.).

- Ефективното използване на земята при удвоена железопътна линия, като същевременно е увеличен и капацитетът на трафика за дадено време в сравнение с положението при четирилентов път.

Общото състояние на железопътния транспорт в България при превозите на пътници е ясно и конкретно представено в SWOT анализ, базиран върху изложените данни в Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. (табл. 4).

Едно от приоритетните направления за развитие на националната икономика в контекста на членството на страната в ЕС е развитието на транспортния сектор. От една страна, това е сухопътният транспорт, включващ жп мрежата и пътно шосейната мрежа, а от друга – морският и въздушният транспорт. Макар и малка по територия, Република България е транзитна държава, която заема стратегическо географско местоположение.

Състоянието на железопътния транспорт в България е непосредствено свързано не само с развитието на националната икономика, но и с осъществяваните в неговата сфера структурните промени. Усилията за присъединяване към ЕС и опитът, достигнат от Европейските държави-членки, представляват основата на преструктуриране на железниците на страната. Тази основа е свързана с необратимия процес на преход от централизирана планова към пазарна икономика и свързаните с това либерализация на транспортните дейности и други условия за създаване на свобода за конкуренцията и частната инициатива.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ: ПЪТНИКЪТ НА ПЪРВО МЯСТО

Като основен проблем за ниското търсене на жп услуги е *лошото състояние и качеството на инфраструктурата и липсата на стандартно ниво на изграденост,* което налага задължителното използване на алтернативни форми на транспорт.

Подходът на българските железопътни оператори трябва да бъде насочен към удовлетворяване изискванията на клиентите чрез осъществяване на близък контакт с тях. Един от подходите за нарастване на търсенето в пътническите жп превози е предлагането на допълнителни услуги.

Литература

1. Брешков, И. Състояние и перспективи за развитие на масовия градски пътнически транспорт в България.
2. Българска железопътна компания: http://brc-bg.com/index.php?m=71&lang=1/.
3. ДП „Национална компания железопътна инфраструктура“: http://www.rail-infra.bg/.
4. Европейската комисия: http://ec.europa.eu/index_bg.htm/.
5. Закон за железопътния транспорт
6. Иванов, А. Ж. Включването на балканската железопътна мрежа в европейската ж.п. система след Втората световна война.
7. Конвенция за международни железопътни превози (COTIF), подписана на 9 май 1980 г. в Берн (Ратифицирана с Указ № 1439 на Държавния съвет, издаден на 8 юни 1982 г. – ДВ, бр. 46 от 1982 г.) в сила за Република България от 01.05.1985 г.
8. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщениятана Р България: https://www.mtitc.government.bg/
9. Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г.
10. Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт
11. Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.
12. Съобщение на Комисията - Устойчиво бъдеще за транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система /* COM/2009/0279 окончателен */.
13. ТНС ББСС: http://www.tns-bbss.com/bg/.
14. Холдинг Български държавни железници ЕАД: http://www.bdz.bg/bg/.