



ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯТ ТРАНСПОРТ –

БАРИЕРА ЗА РАСТЕЖА НА НАЦИОНАЛНАТА ИКОНОМИКА

По време на прехода към пазарна икономика, железопътният транспорт претърпя тежки и деструктивни промени. Сегашната ситуация в него е в пълен противовес с тенденциите за развитие на този вид транспорт в ЕС, в съответствие с принципите и изискванията, заложиени в Директива 91/440 ЕЕС. Пред прага на реалното членство на България в ЕС, железопътният транспорт може да се превърне в съществена бариера за растежа на националната икономика.

Реформата на жп-transporta в България досега се извършва само с организационно реструктуриране и намаляване на активите. Изпълняваната в момента оздравителна програма не доведе до финансова стабилност и обновление на жп-инфраструктурата и подвижния състав. С действащите законови и подзаконови актове не се създават условия за лоялна конкуренция, както между отделните видове транспорт, така и между превозвачите. Нормативната база поставя в неравностойно положение жп-превозвачите спрямо автомобилните превозвачи, което води до деформиране на пазарните принципи и не съответства на практиката в страните от ЕС.

България е на прага на реалното членство в ЕС от януари 2007 година, при което условията и изискванията за развитието на транспортната система, като неразделна част от общоевропейската, коренно се изменят. Разширява се възможността за финансиране на дейността, което изисква подготовка на проекти, контрол при изпълнението им и цялостна нова организация на инвестиционния процес в съответствие с Европейските изисквания. За съжаление, Националната стратегия за развитие на транспортната инфраструктура до 2015 г и Оперативният план за нейното изпълнение, в частта им за жп-transporta, не решават потребностите и проблемите на националната икономика. Проблемите на превозвача БДЖ не са били обект на разглеждане. Българският бизнес е в голяма степен изолиран от изпълнението на транспортни проекти и не разполага с информация за готовността на железопътния транспортен сектор да използва възможностите на Структурните и Кохезионния фондове на ЕС.

Анализът на състоянието на железния път и съоръженията към него, контактната мрежа, осигурителните инсталации и подвижния състав, показва, че те са в изключително тежко състояние. Незадоволителна е координацията между НК „Железопътна инфраструктура” и “БДЖ” ЕАД, поради липса на автоматизирана система за управление на влаковете и организацията на експлоатационната дейност. Не е ефективна и дейността на ИА „ЖИ”, която следва непосредствено да управлява и координира жп-transporta. Държавата не покрива загубата от пътнически превози, обект на задължителни обществени услуги, която за периода 2002 – 2005 година достигна до 103.9 милиона лева. Това доведе до значителна кредитна задлъжнялост при извършване на ремонта на подвижния жп-състав. От друга страна, прилаганите високи инфраструктурни такси за

жп-превоз, които се плащат от товародателите, реално ощетяват бизнеса, тъй като по този начин се субсидират таксите по пътническите превози.

Железопътните линии в по-голямата си част са строени преди повече от 50 години с геометрични параметри, долно строене и съоръжения за скорости до 100 км/час.

Удвоените през последните 30 години участъци са с основни технически параметри, които позволяват само ограничена скорост на движение. Дългогодишната експлоатация, неефективните ремонти и поддържане на жп-инфраструктурата, несъобразени с реалните нужди през последните 15 години, доведоха до:

- Лошо състояние на инфраструктурата, налагащо ограничение на скоростта в три-четвърти от националната жп-мрежа;
- Наличие на 660 участъка с постоянни намаления на скоростта, при които допустимата скорост е 15-20 км в час;
- В мрежата съществуват над 700 000 компрометирани стоманобетонени траверси;
- От 1992 година и понастоящем, с изключение на минималното количество стрелки, влагани по оздравителната програма, не са доставяни и влагани нови стрелки, поради липса на съвременна техника за ремонт, поддържане и възстановяване на железния път и съоръженията;
- От 1989 година са използвани предимно релси, втора употреба;
- Недостигът от финансови ресурси за поддържане и развитие на съоръженията на осигурителната техника води до чести прекъсвания на движението и завишаване участието на човешкия фактор при управление на движението. От общия брой 843 прелези с автоматични прелезни сигнализации са снабдени едва 302 броя, с електрически бариери са само 153, а с автоматични бариери – 83, т.е. в повече от половината от тях (51,9%) се разчита единствено на човешкия фактор;
- Основните елементи на телекомуникациите са въвеждани в периода 1960 – 1990 година и вече са на много ниско технологично ниво;
- Независимо, че 67 % от общата дължина на жп-мрежата е електрифицирана, по показателя “срок на експлоатация” над 47 % от контактната мрежа е от 25 до 45 години и над 1400 км разгърнатата дължина контактна мрежа трябва да бъде спешно подновена.

Растежът на българската икономика през последните години води до значително увеличаване на товарните жп-превози. Сравнението на отчетените данни за периода януари-август 2005 г. и януари-август 2006 г., показва ръст от 5 % на превозените товари. От анализа на превозените товари през 2006 година и перспективите за 2007 година е видно, че над 95 % от наличните жп-товари ще трябва да се превозят от “БДЖ” ЕАД. През 2007 година, съгласно заявките на големите товародатели, се очаква превоз на 25 000 000 тона товари, спрямо 20 800 000 тона за 2006 година (вж. Приложение 1 и Приложение 2). Явна е опасността, поради големия недостиг на годни за експлоатация товарни вагони и локомотиви, “БДЖ” ЕАД да не може да поеме тези нараснали товаропотоци, като се превърне в бариера за растежа на структуроопределящи отрасли на нашата икономика.

Средната възраст на пътническия и товарния вагонен парк е над 25 години, като над 50 % от него се нуждае от спешен ремонт. В началото на месец октомври 2006 г. товарният вагонен парк възлиза на 7083 броя вагони. За задоволяване на завишения обем на товарните превози, по данни на БДЖ, през 2007 година са необходими общо 8550 броя вагони и допълнително 15 локомотива. За постигане на този капацитет през 2007 година е необходимо да бъдат закупени нови или спешно ремонтирани поне 2903 броя вагони, за което “БДЖ” ЕАД трябва да осигури 75 449 000 лева финансов ресурс, с който не

разполага (вж.Приложение 3). Допълнително е нужно финансиране за ремонт на локомотиви в особено критично състояние и доставка на необходимия нов тягов подвижен състав в обем от около 70 000 000 лева.

Всички тези данни показват, че жп-инфраструктурата и жп-превозвачите през 2007 година ще са изключително сериозна пречка за икономическия растеж и конкурентоспособността на националната икономика, за покриване увеличените потребности на крупните български и чуждестранни товародатели. Тази ситуация може да блокира и интереса на външните инвеститори.

За недопускане на подобна ситуация предлагаме:

I. Спешни мерки за оздравяване на железопътния транспорт в Република България

1. Да се създадат капиталови дружества от бюджетния излишък за 2006 година. Средствата от капитала на тези дружества да се разходват целево. Придобитите активи да се включат в капитала на НК "ЖИ" и "БДЖ" ЕАД. Средствата да бъдат предназначени, както следва:

- **За инфраструктура:**

- 5 млн. лева за закупуване на машина за подмяна на стрелки;
- 6,5 млн. лева за закупуване на нови релси;
- 5,5 млн. лева за закупуване на нови стрелки;
- 4,3 млн. лева за закупуване на нови траверси;
- 3,9 млн. лева за зимна подготовка 2006 – 2007;
- 7,5 млн. лева за закупуване на 50 броя автоматични прелезни устройства;
- 14,5 млн. лева за ремонт на особено критични участъци.

- **За подвижния жп-състав:**

- 145 млн. лева за закупуване, рециклиране и ремонт на товарни вагони и локомотиви, които да обезпечат заявените увеличени товаропотоци от българската индустрия още от началото на 2007 година;

2. Да се активизира подписаното между БДЖ и Германските железници споразумение за сътрудничество. Да се потърсят възможности за съдействие и от други Европейски железници.

3. Срочно реструктуриране на "БДЖ" ЕАД и отделяне на пътническите и товарните превози в самостоятелни дружества, като структурно средство за преустановяване практиката по кофинансиране на пътническия превоз от товарния такъв. Да се прецени от Министерство на транспорта предвиждане на допълнителни средства за закупуване на нови пътнически вагони.

4. До 1 януари 2007 година, съгласувано с Министерство на транспорта и браншовите организации, да се разработи програма за възможните направления на публично-частно партньорство с оглед оптимизиране на товарните превози.

II. Средносрочни мерки

1. Разработване на Национална програма за ускоряване процесите на повишаване качеството на железопътните услуги – превоз и достъп до железопътна инфраструктура;

2. Внасяне на необходимите корекции в Закона за жп-transporta и подзаконовите документи към него, в съответствие с Европейското законодателство;
3. Либерализация на жп-transportния пазар с цел неговото отваряне и към външни превозвачи;
4. Подобряване на координацията на работата между участниците на железопътния пазар, чрез внедряване на съвременни методи и средства на информационна комуникация;
5. Реализация на съвместни проекти между бизнеса и държавата в жп-transporta под формата на публично-частно партньорство (концесиониране на част от жп-инфраструктурата, създаване на смесени предприятия за товарни и пътнически превози, за ремонт на подвижен състав и др.);
6. Въвеждане на единна система за управление на безопасността и качеството на жп-превозите с единни критерии, показатели и методи, в съответствие с Европейската практика;
7. Въвеждане на нови технологии за управление движението на влаковете;
8. Разработване на проекти за усвояване на средства от Кохезионния фонд на Европейския съюз.