

Насоки за развитие на железопътния транспорт в условията на европейска интеграция

Виолета Бакалова *

Резюме: Икономическата и финансовата криза през последните няколко години засегна дейността на всички сектори на националната икономика, като особено негативно влияние оказва върху дейността на отделните видове транспорт у нас. Поради тази съществена причина е необходимо да се предприемат конкретни мерки от страна на държавата, както и в рамките на отделните стопански единици, във връзка със стабилизирането на транспортния сектор, което ще доведе до положителни икономически резултати в различни насоки.

Статията е посветена на развитието на железопътния транспорт, който има водеща роля в условията на интеграция на националната с европейската транспортна система. Той притежава съществени конкурентни предимства спрямо другите видове транспорт при сегашните условия у нас. Това се определя от икономико-географските особености на страната, както и от тясната връзка между териториалното развитие на производството и развитието на железопътната мрежа, която свързва в единно цяло почти всички райони на територията на Р България. Представени са някои основни аспекти във връзка с функционирането на железопътния транспорт при настоящите условия у нас, както и тенденциите в неговото развитие през

следващите години. Като обект на изследване в статията следва да се определи железопътният транспорт, а като предмет – отражението на световната икономическа криза върху него към настоящия момент.

Ключови думи: железопътен транспорт, транспортна система, анализ на товарната и пътническата превозна дейност, железопътна инфраструктура.

JEL: L92.

1. Увод

Железопътният транспорт заема централно място при осъществяването на товарни и пътнически превози в мащаба на националната транспортна система. Това се дължи на неговите съществени предимства, които са обусловени от технико-икономическите му особености, и по-конкретно:

- при извършването на товарна и пътническа превозна дейност са налице сравнително малки горивно-енергийни разходи;
- разходът на жив труд е значително по-малък в сравнение с този при осъществяването на превозната дейност на автомобилния и въздушния транспорт, които са негови основни конкуренти в тази насока;
- разходите за доставка и ремонт на подвижния състав за един тон товароспособност са по-малки в сравнение с тези

* Виолета Бакалова е доктор, доцент в катедра "Икономика на транспорта" на УНСС, e-mail: violeta_ani@abv.bg

Статии

в автомобилния и въздушния транспорт, като това е пряко обусловено от производителния капацитет на железопътния подвижен състав;

- железопътният транспорт е особено подходящ при превозите на товари на средни и дълги разстояния;
- във връзка с осъществяването на пътнически превози железопътният транспорт също има приложение при превози на средни и дълги разстояния. Освен това има важно значение при извършването на крайградски пътувания в зоните на големите градове;
- налице е висока пропускателна и превозна способност при осъществяването на железопътните превози. Това се обуславя от тяхната висока производителност, което е пряко свързано с независимостта им от метеорологичните условия;
- важно значение има възможността за осигуряване на транспортно-икономическите връзки между отделните райони в страната чрез средствата на железопътния транспорт
- Въпреки така посочените предимства, следва да се имат предвид някои основни недостатъци, свързани с дейността на железниците у нас, а именно:
- размерът на инвестициите за устрояването на железопътни линии е значителен, поради което конкурентоспособността на този вид транспорт намалява;
- налице са големи разходи за начално-крайни операции във връзка с осъществяването на товарната превозна дейност, което е неблагоприятно по отношение на сравнението с тези показатели при извършването на товарни автомобилни превози;
- срокът на гоставката на товарите е по-голям, ако се съпостави скоростта на придвижването им спрямо тази по автомобилния транспорт и др.

Място и роля на железопътния транспорт при осъществяването на товарната

Железопътният транспорт

и пътническата превозна дейност в страните от ЕС

Въпреки посочените недостатъци е необходимо да се има предвид, че железопътният транспорт има основна роля при осъществяването на товарни и пътнически превози. Важните му предимства, които преобладават спрямо негативните моменти от неговата дейност, обуславят важното значение на този транспортен подсектор по отношение функционирането на националната и европейската транспортна система. Във връзка с това може да се подчертае, че възникването на този вид транспорт е породено от индустриалния преврат през 19-и век, когато нараства потребността от масови товарни превози. По-конкретно, първата железопътна линия е построена през 1825 г. в Англия, след което е налице интензивно строителство и развитие на железопътния транспорт в световен мащаб. Независимо от силната конкуренция от страна на автомобилния транспорт, която се наблюдава през повече от едно столетие, железопътният транспорт се утвърждава като традиционен, екологосъобразен и предпочитан от клиентите в различни сегменти от транспортния пазар. Особено важно значение има развитието на високоскоростното влаково движение в световен мащаб, което води до повишаване конкурентоспособността на железниците спрямо останалите видове транспорт.

До края на 80-те години на 20-и век железопътният транспорт в страните от ЕС се развива като единна система, в която са свързани използването на инфраструктурата и организацията на превозната дейност. Вследствие неблагоприятните резултати от неговото функциониране и поради необходимостта от повишаване на конкурентоспособността му, възниква решение за отделянето на експлоатационната дейност от железопътната инфраструктура. Това е определено в Директива

Статии

Таблица 1. Извършена товарна превозна работа по железопътния транспорт в европейски мащаб (млрд. ткм)

Години	1990	1995	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ЕС 27	526,3	386,1	386,0	383,8	391,9	416,3	414,1	440,4	453,1	442,8	361,6	391,2
Белгия	8,37	7,30	7,08	7,30	7,29	7,69	8,13	8,57	9,26	8,93	6,37	7,48
България	14,13	8,60	4,90	4,63	5,27	5,21	5,16	5,40	5,24	4,69	3,15	3,06
Чехия		22,62	16,90	15,81	15,86	15,09	14,87	15,78	16,30	15,44	12,79	13,77
Дания	1,73	1,99	2,09	1,88	1,99	2,32	1,98	1,89	1,78	1,87	1,70	2,24
Германия	101,70	70,50	81,04	81,06	85,13	91,92	95,42	107,01	114,62	115,65	95,83	107,32
Естония	6,98	3,85	8,56	9,70	9,67	10,49	10,64	10,42	8,43	5,94	5,95	6,64
Ирландия	0,59	0,60	0,52	0,43	0,40	0,40	0,30	0,21	0,13	0,10	0,08	0,09
Гърция	0,61	0,29	0,38	0,33	0,46	0,59	0,61	0,66	0,84	0,79	0,54	0,61
Испания	11,15	10,96	11,72	11,57	11,74	11,87	11,64	11,63	11,11	10,48	7,55	9,21
Франция	52,24	48,27	51,72	51,29	48,06	46,35	40,70	41,18	42,62	40,55	32,13	29,96
Италия	19,36	21,69	21,76	20,68	20,30	22,18	22,76	24,15	25,29	23,83	17,79	18,62
Кипър	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Латвия	18,54	9,76	14,18	15,02	17,96	18,62	19,78	16,83	18,31	19,58	18,73	17,18
Литва	19,26	7,20	7,74	9,77	11,46	11,64	12,46	12,90	14,37	14,75	11,89	13,43
Люксемб.	0,62	0,53	0,59	0,55	0,53	0,56	0,39	0,44	0,29	0,28	0,20	0,32
Унгария	16,80	8,40	7,70	7,80	7,61	8,75	9,09	10,17	10,05	9,87	7,67	8,81
Малта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Холандия	3,07	3,10	4,29	4,02	4,71	5,83	5,87	6,29	7,22	6,98	5,58	5,92
Австрия	12,16	13,20	16,89	17,13	16,87	18,76	18,96	20,98	21,37	21,92	17,77	19,83
Полша	81,60	68,20	47,70	46,60	47,41	52,33	49,97	53,62	54,25	52,04	43,45	48,71
Португал.	1,46	2,02	2,14	2,19	2,07	2,28	2,42	2,43	2,59	2,55	2,17	2,31
Румъния	48,91	17,91	16,10	15,22	15,04	17,02	16,58	15,79	15,76	15,24	11,09	12,38
Словения	4,21	3,08	2,84	3,08	3,02	3,15	3,25	3,37	3,60	3,52	2,82	3,42
Словакия		13,80	10,93	10,38	10,11	9,70	9,46	9,99	9,65	9,30	6,96	8,11
Финланд.	8,36	9,60	9,86	9,66	10,05	10,11	9,71	11,06	10,43	10,78	8,87	9,75
Швеция	19,10	19,39	18,95	19,20	20,17	20,86	21,68	22,27	23,25	22,92	19,41	23,46
Великобр.	16,00	13,30	19,40	18,50	18,73	22,55	22,32	27,37	26,38	24,83	21,17	18,58

Източник: Европейска комисия, Евростат.

440 от 1991 г., в която най-общо се препоръчва на страните – членки на ЕС, да отделят инфраструктурата и превозната дейност в различни предприятия, след което да се допуснат повече железопътни превозвачи на пазара. Това е пряко свързано със стимулирането на конкуренцията и развитието на този подсектор на транспортната система.

Въз основа на така изложените факти може да се направи извод, че 20 години след стартирането на реформата обаче не се наблюдава положителен ефект по отношение дейността на железопътния транспорт. В някои европейски страни, включи-

телно и в нашата, са налице отрицателни тенденции в тази насока. Във връзка с това е необходимо да се анализира товарната и пътническата превозна дейност на железопътния транспорт в страните от ЕС. Това е илюстрирано чрез представените данни в таблици 1 и 2.

Въз основа на посочените данни може да се направи извод, че през разглеждания период е налице намаление на общия обем на товарните превози в рамките на разглежданите 27 страни, които са членки на ЕС. Тази тенденция се наблюдава в сравнение с годината преди приемането на директивата и стартирането на реформите

(1990). По-конкретно може да се отбележи, че обемът на превозите през 2007 г. която предшества периода на икономическа криза, възлиза на 86,1 % спрямо 1990 г., а за 2010 г. намалението е до 68,7 %. През 2010 г. обаче е налице положителна тенденция на нарастване обема на извършената товарна превозна работа спрямо предходната 2010 г., което обуславя положителни перспективи относно транспортната дейност в европейски мащаб. Това се наблюдава в редица европейски страни като Германия, Белгия, Чехия, Испания, Италия и др.

Във връзка с това следва да се има предвид, че в повечето страни от бившата съвет-

ска зона на влияние е налице драстичен спад в обема на превозите спрямо 1990 г., като това е най-характерно за България и Румъния. Може да се отбележи, че прирастът на обема на товарните превози с железопътен транспорт през 2010 г. спрямо 1990 г. за България възлиза едва на 22 %, а за Румъния – на 22,7 %. Сравнително по-добра тенденция се наблюдава в Прибалтийските републики, като в Латвия дори обемът на превозите през 2010 г. е по-голям от този, извършен през 1990 г. След това обаче е налице значителен ръст, който с известни колебания през годините се запазва.

При анализа на товарната превозна дейност може да се подчертае, че най-значи-

Таблица 2. Извършена пътническа превозна работа по железопътния транспорт в европейски мащаб (млрд. пкм)

Години	1990	1995	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
ЕС 27	400,7	350,5	372,7	365,6	361,9	367,8	377,1	389,6	396,7	410,5	404,9	-
Белгия	6,5	6,8	8,0	8,3	8,3	8,7	9,2	9,6	9,9	10,4	10,4	10,5
България	7,8	4,7	3,0	2,6	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3	2,1	2,1
Чехия	13,3	8,0	7,3	6,6	6,5	6,6	6,7	6,9	6,9	6,8	6,5	6,6
Дания	5,1	4,9	5,7	5,7	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,2	6,1
Германия	61,0	71,0	75,8	70,8	71,3	72,6	74,9	77,8	79,1	80,9	82,4	82,8
Естония	1,5	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
Ирландия	1,2	1,3	1,5	1,6	1,6	1,6	1,8	1,9	2,0	2,0	1,7	1,7
Гърция	2,0	1,6	1,7	1,8	1,6	1,7	1,9	1,8	1,9	1,7	1,4	1,4
Испания	15,5	16,6	20,8	21,2	21,1	20,4	21,6	22,1	21,9	24,0	23,1	22,1
Франция	63,7	55,6	71,5	73,5	71,7	74,3	76,2	79,5	81,6	86,6	86,0	-
Италия	44,7	46,7	50,1	49,3	48,7	49,3	50,5	50,9	49,7	49,5	48,2	43,3
Кипър	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Латвия	5,4	1,4	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	0,8	0,7
Литва	3,6	1,1	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,2
Люксембург	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Унгария	11,4	8,4	10,0	10,5	10,3	10,2	9,9	9,7	8,8	8,3	8,0	7,6
Малта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Холандия	11,1	16,4	14,4	14,3	13,8	14,5	15,2	15,9	16,3	16,3	16,4	-
Австрия	8,9	10,1	8,8	8,8	8,7	8,7	9,5	9,3	9,6	10,8	10,7	9,7
Полша	50,4	26,6	22,5	20,7	19,6	18,7	18,2	18,6	19,9	20,2	18,6	17,5
Португалия	5,7	4,8	4,0	3,9	3,8	3,7	3,8	3,9	4,0	4,2	4,2	4,1
Румъния	30,6	18,9	11,0	8,5	8,5	8,6	8,0	8,1	7,5	7,0	6,1	5,2
Словения	1,4	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7
Словакия	6,4	4,2	2,8	2,7	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3
Финландия	3,3	3,2	3,3	3,3	3,3	3,4	3,5	3,5	3,8	4,1	3,9	4,0
Швеция	6,6	6,8	8,7	8,9	8,8	8,7	8,9	9,6	10,3	11,1	11,3	11,2
Великобрит.	33,4	30,3	39,4	39,9	41,2	43,3	44,4	47,0	50,2	53,0	52,8	56,6

Източник: Европейска комисия, Евростат.

телно намаление на обема на товарните превози, осъществявани с железопътен транспорт, се наблюдава във Франция и Ирландия, докато в Холандия е отбелязано съществено увеличение. Може да се отбележи, че през 2007 г., която предшества кризисния период в глобален мащаб, в страни с устойчиво развитие като Австрия, Великобритания, Италия и Германия също се наблюдава значителен ръст в обема на товарни железопътните превози. Следва да се има предвид специалното постижение на Великобритания по отношение развитието на железопътния транспорт. Във връзка с това може да се подчертае, че британските железници предлагат радикален модел на функциониране, като в кратки срокове голям брой предприятия отдават на концесия железопътните си линии на различни предприемачи. Поради това е необходимо да се вземат под внимание конкретните данни, които илюстрират дейността на железопътните превозвачи в мащаба на ЕС.

Въз основа на така изложените данни може да се подчертае, че през разглеждания период е постигнато увеличение в обема на пътническите превози, като през пиковата 2008 г. извършената превозна работа, изразена в пътниккилометри, възлиза на 102,4 % спрямо тази през 1990 г. Това контрастира по отношение на извършените товарни превози в мащаба на европейската транспортна система. Същевременно следва да се има предвид, че в страните от бившата съветска зона на влияние, а именно в Прибалтийските републики, е налице значително намаление на обема на пътническата превозна работа. Наблюдава се обаче тенденция към увеличаване обема на товарните превози, което води до заключението, че в тези държави железниците се ориентират към извършването на товарна превозна дейност.

В условията на интеграция на националната с европейската транспортна система може да се има предвид, че страната

ни може да бъде отнесена към тези, които провеждат транспортна политика по отношение на равномерното развитие на товарните и пътническите превози, осъществявани по железопътен транспорт.

В повечето от страните – членки на ЕС, се наблюдава съществено увеличаване в обема на пътническите превози за разглеждания период, като най-добри резултати са постигнати в Белгия, Швеция, Великобритания, Франция и Холандия. Единствено в Гърция и Португалия е отбелязано намаление. Една от причините за увеличаване обема на превозите в цитираните по-горе страни е изграждането на високоскоростни железопътни линии, като това е обусловено от високите конкурентни предимства на железопътния транспорт при осъществяването на товарни и пътнически превози През 1990 г. от днешните страни членки само на територията на Франция и Италия е имало високоскоростни линии, възлизащи на 643 км. В края на 2010 г. такива линии има и на територията на Белгия, Холандия, Германия, Великобритания и Испания, като общата им дължина е 6602 км. На първо място сред посочените страни е Испания с 2056 км високоскоростни железопътни линии.

2. Тенденции в развитието на железопътния транспорт в Р България

Конкретно при сегашните условия у нас анализът на работата на железопътния транспорт може да бъде насочен към изследване на някои основни показатели, които характеризират дейността му. Новите икономически и социални условия в страната наложиха значително реструктуриране на транспортния сектор, в частност на железопътния транспорт, което беше породено от действието на редица конюнктурни фактори, в т.ч. и от силното намаляване обема на извършваните превози през последните 20 години. Тези тенденции обаче не са характерни

само за България, а в голяма степен отразяват и глобалните насоки, в които се развива железопътният транспорт в световен мащаб. Налице е реструктуриране в неговата дейност, което засяга, от една страна, съотношението между товарна и пътническа дейност, както и това между отделните видове превози в техните рамки. По-конкретно следва да се има предвид, че се изменя съотношението на превозите спрямо разстоянията, както и според вида на превозваните товари и т.н.. Освен това протичат и процеси на реструктуриране използването на железния път, както и на видовете тяга (електрическа и дизелова). Важно значение има прилагането на иновации във връзка с технологиите при осъществяването на товарна и пътническа превозна дейност и гр.

В таблица 3 са представени основните показатели за железопътната инфраструктура на България през последните години.

наблюдава като тенденция в световен мащаб. Това е пряко обусловено от липсата на достатъчен товарен и пътнически трафик по съответните направления.

По отношение на електрифицираните линии се наблюдава увеличаване на тяхната дължина до 2006 г., докато след това има известен спад в тяхното развитие. Като цяло обаче процентът им от общата дължина на железопътната мрежа е доста висок, като се наблюдава нарастването му през разглеждания период. Това може да бъде отчетено като изключително положително явление, поради безспорните предимства на електрическата пред дизеловата тяга.

Във връзка с удвояването на железопътните линии у нас се наблюдават известни колебания, но като цяло може да се отбележи, че има известно увеличение в дължината им в железопътната мрежа на страната. Налице е и нарастване на относителния им дял в общата железопътна инфраструктура

Таблица 3. Състояние на железопътната инфраструктура на Р България

Показател	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Дължина на жп линии (текущ път) – км	4320	4318	4316	4259	4154	4146	4143	4144	4150	4098	4072
Електрифиц. жп линии - км	2847	2847	2871	2854	2880	2912	2806	2827	2833	2785	2863
Електрифиц. жп линии - %	65,90	65,93	66,52	67,01	69,33	70,24	67,73	68,22	68,27	67,96	70,30
Удвоени жп линии - км	966	967	969	948	957	973	971	972	971	969	977
Удвени жп линии - %	22,36	22,39	22,45	22,26	23,04	23,47	23,44	23,46	23,40	23,65	23,99

Източник: НСИ.

Като обща тенденция, която се наблюдава в много страни по света, включително и у нас, може да се подчертае намаляването на общата дължина на железопътните линии. Това е пряко свързано със закриването на редица второстепенни и по-слабо натоварени линии, които вследствие конкуренцията на автомобилния транспорт се оказват нерентабилни. Може да се подчертае, че на практика няма друга алтернатива, освен те да бъдат закрити, което се

ра. Особено необходимо е в бъдеще поради развитието на европейските транспортни коридори, което е пряко свързано с дейността на железопътния транспорт, да се извърши удвояване на основните железопътни линии в страната, но това ще бъде оправдано, ако се очаква значително нарастване на обема на превозите.

В таблица 4 е направено сравнение между състоянието на железопътната инфраструктура на България и други страни от Европа.

Таблица 4. Състояние на железопътната мрежа на избрани страни от Европа

Страна	1990 г.	2000 г.	2009 г.	
	Дължина на жп линии - км	Дължина на жп линии - км	Дължина на жп линии - км	Дял на електриф. жп линии - %
ЕС 27	145 329	217 378	212 528	52,2
Белгия	3 479	3 471	3 578	84
България	4 299	4 320	4 150	68,3
Германия	40 981	36 588	33 714	58,4
Гърция	2 484	2 385	2 552	10,3
Италия	16 066	16 187	17 004	71,1
Литва	2 007	1 905	1 767	6,9
Унгария	7 838	8 005	7 892	36,1
Чехия		9 444	9 477	33,3
Полша	26 228	22 560	19 764	60,2
Румъния	11 348	11 015	10 776	37,1
Швеция	11 193	11 037	11 138	70,6
Турция	8 429	8 671	9 080	25,5
Швейцария	3 215	3 216	3 599	100
Хърватия	2 429	2 726	2 722	36,1

Източник: Европейска комисия, Евростат.

Основният извод, който може да се направи от данните в по-горната таблица, е, че по отношение на един от основните качествени параметри, а именно относителен дял на електрифицираните железопътни линии към общата дължина на железопътната мрежа, нашата страна заема едно от водещите места в Европа. Процентът за България е по-голям от средния за ЕС, като може да се подчертае, че в това отношение страната ни изпреварва и редица гържави с по-развита икономика. В тази насока следва да се открие Швейцария, където железопътният транспорт е развит на доста високо ниво, а на практика всички линии са електрифицирани. Железницата по много от високотехнологичните линии преминава през живописни местности и се използва преимуществено с туристическа цел. В нашата страна също са налице възможности за развитие на туристическите пътувания по железопътен транспорт, особено по единствената действаща в момента теснопътна жп линия (със 760 мм междурелсие на железния път) между Септември и Добричице.

Във връзка с това може да се има предвид и осъществяването на превози между нашата страна и Турция, където железопътният транспорт се развива с високи темпове. Това е пряко свързано със строителството на високоскоростни железопътни линии, което от своя страна води до развитието на туризма в този регион.

При оценката на осигуреността на страната с железопътни линии може да се използват два основни показателя, които са представени в таблица 5.

Таблица 5. Осигуреност на страната с железопътни линии (2009 г.)

Показател	Железопътни линии на 1 000 км ² - км	Железопътни линии на 10 000 жители - км
България	37,4	5,5
ЕС 27	49,2	4,3

Източник: Европейска комисия, Евростат.

Разликата в стойностите на двата показателя се дължи на по-малката гъстота на населението в България в сравнение със средното равнище за ЕС.

Като важен проблем, свързан с развитието на националната железопътната инфраструктура, може да се определи поддържането на железния път и съоръженията по него. По много от линиите не са извършвани основни ремонти с години, което води до влошаване дейността на железниците, както и до постигането на неблагоприятни резултати във връзка с осъществяването на товарни и пътнически превози. Така например средната участъкова скорост при движението на товарните влакове (във връзка с изчисляването ѝ освен времето за чисто движение се взема предвид и времето за престой на влаковете в междинните гари по участъците) е на много ниско равнище. През последните години тя е в диапазона на 30-34 км/ч. Средната техническа скорост на товарните влакове (при изчисляването ѝ се взема предвид само времето за чисто движение на влаковете) е от порядъка на 40-45 км/ч. По отношение на пътническите превози скоростите са малко по-високи (участковата е от порядъка на 45-47 км/ч, а техническата – 51-52 км/ч). Във връзка с това се налага необходимостта от ускорена рехабилитация и реконструкция по много участъци и особено по тези, които са част от основните национални и международни оси. Това е пряко свързано с повишаването на конкурентоспособността на националната транспортна система при осъществяването на товарни и пътнически превози в Балканския регион, както и в европейски мащаб. По отношение изграждането и развитието на европейските транспортни коридори следва да се има предвид, че съседните на България страни вземат активно участие в тази насока. По-конкретно те насочват усилията си към и модернизират на транспортната си инфраструктура, преди всичко на железопътната мрежа. Поради тази причина понастоящем се говори за "транспортна изолация" на нашата страна, тъй като основните направления

по коридорите все по-очевидно заобикалят маршрутите, преминаващи през територията ни. Във връзка с това може да се подчертае, че не трябва да се разчита само на стратегическото географско положение на страната, а е необходимо да се работи активно за развитие на националната транспортна инфраструктура.

Ярък пример в тази насока е развитието и функционирането на железопътната линия по Европейски транспортен коридор № 4 от Вигин до София. Нейната реконструкция и модернизация следва да приключи през 2017 г. Прогнозите за развитие на транспортния трафик през този период са свързани с това, че Румъния ще предложи по-изгодни условия за извършване на превозите по воден транспорт, като използва производствения капацитет на пристанище Констанца. Във връзка с това основното направление, което е важна част от коридора, преминаващ през нашата страна, може да се превърне в отклонение. На практика е възможно голяма част от товарите да се насочат към Констанца и пропуснатите ползи за националната икономика да бъдат значителни.

Като важен проблем, свързан с неблагоприятните стойности на експлоатационните параметри на националния железопътен транспорт, може да се подчертае физическото и моралното остаряване на подвижния състав, както и сравнително ниското му ниво на поддръжка в последните години. Във връзка с това следва да се има предвид, че влошеното състояние на инфраструктурата и на използваните превозни средства и технически съоръжения, както и остарелите технологии на извършване на превозите, водят до намаляване конкурентоспособността на железопътния транспорт у нас. Следва обаче да се вземе под внимание, че България е малка страна, с труден релеф, което затруднява постигането на много високи експлоатационни параметри при осъществяването на превозите по железопъ-

Статии

мен транспорт. Ето защо основната идея за развитието на железниците у нас е свързана с осигуряването на скорости на движение на пътническите влакове по някои основни участъци от порягъка на 200 км/ч, по основната част от мрежата – от около 160 км/ч, а за товарните превози – 130 км/ч. Ако се постигне това, в близките години железопътният транспорт значително ще повиши конкурентните си предимства спрямо автомобилния транспорт. Във връзка с това следва да се има предвид, че националната транспортна система ще функционира по-рационално спрямо условията в съседните страни.

По отношение на използваните технологии при товарните превози и преди

По отношение на локомотивите проблемът с моралното изхябяване не е така критичен. Преминавайки през цялостно рециклиране, срокът им на експлоатация може да се удължи до над 40 години. Характерно за България обаче е, че техническите обслужвания и ремонтите са значително занижени в последните години, което влошава експлоатационните параметри от работата на локомотивите. Изключение правят частните оператори, където поддръжката е на по-задоволително ниво. Като цяло тенденцията е към увеличаване броя на локомотивите, което се дължи отново на новите частни оператори.

Товарните вагони при добро техническо поддръжане също могат да се използват за

Таблица 6. Транспортни средства на железопътния транспорт на Р България

Брой ТС	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Локомотиви	671	657	669	687	699	713	712
Товарни вагони	17 259	16 382	16 511	17 111	12 417	12 825	12 743
Пътнически вагони и моториси	1 705	1 749	1 558	1 531	1 550	1 599	1 602

Източник: Евростат.

Всичко във връзка с увеличаване дела на комбинираните превози, основно значение ще има използването на директни контейнерни влакове. Характерно за тях е, че няма обработка на подвижния състав в техническите гари, което води до значително намаляване на времето за превоз. Това изисква и изграждането на модерни интермодални терминали.

Във връзка с функционирането на железопътния транспорт следва да се има предвид, че се използват няколко вида превозни средства – локомотиви (дизелови и електрически), товарни вагони (открити, покрити, платформени, цистерни и др.), пътнически вагони (първокласни, второкласни, купейни, безкупейни, кушет-вагони, спални вагони, ресторант-вагони) и пътнически моторисни влакове. В таблица 6 са представени данни за броя им в страната по години.

продължителен период от време. Тенденцията в България, обаче, е към намаляване на броя им, което е свързано със снижаване обема на превозите с железопътен транспорт и поддръжане на излишно голям парк от гържавния превозвач.

Възрастта на превозните средства има най-голямо значение при използването на пътническите вагони и моторисните влакове. Тя оказва пряко влияние върху качеството на транспортната услуга, и преди всичко по отношение сигурността на превозите и комфорта на обслужването на пътниците. В България обаче тези параметри са доста занижени, а като цяло наблюдаваната в момента тенденция е към загържане броя на превозните средства, формиращи пътническия железопътен подвижен състав. Във връзка с използването на подвижния състав на железниците

следва да се има предвид, че е необходимо спешно модернизирание, както и обновяване на различните видове превозни средства.

3. Заключение

Развитието на железопътния транспорт е пряко свързано с нарастването на конкурентоспособността на националната икономика и цялостното социално-икономическо развитие на страната. Той осъществява както товарната, така и пътническата си превозна дейност при неблагоприятни условия, които са свързани с действието на макро- и микрономически фактори. Това изисква вземането на бързи и адекватни решения от страна на управляващите институции, тъй като съществуващото положение на този важен транспортен подсектор е доста незадоволително и има опасност от значителното му влошаване в близките години.

Необходимо е да се предприемат конкретни мерки от страна на всички действащи институционални органи във връзка с неговото развитие и стабилизиране, тъй като той е необходим за рационалното функциониране на икономиката на страната.

Литература

Мутафчиев, Л., Хр. Първанов, А. Кирова, В. Бакалова, 2007. Транспорт и застраховане, С., УИ "Стопанство",

Бакалова, В., Хр. Николова, 2010. Икономика на транспорта, С., УИ "Стопанство".

Бакалова, В., В. Македонска, 2007. Състояние и тенденции в развитието на европейския транспорт, Научни трудове на УНСС, т.1, 2007 г.