

Железопътният транспорт в България — предстоящи предизвикателства

Борислав Арнаудов*

Резюме: Разширяването на Европейския съюз създава нови предизвикателства и възможности, които засягат и пазара на железопътните транспортни услуги. Докато новите бизнес възможности се развиват с растежа на международната търговия, те ще трябва да се противопоставят на политиката за дерегулация, което ще въздейства, както върху сегашните понятия за сигурни и защитени национални пазари, така и върху ускореното развитие на инфраструктурата на конкуриращите се видове транспорт, в частност на пътническият железопътен транспорт.

За да се конкурират в тази нова глобална бизнес среда, железопътните компании в България нямат друга алтернатива, освен да разширят своята дейност отвъд границите на националния транспортен пазар на железопътни услуги, включвайки се в новите паневропейски перспективи. Това ще им позволи да се насочат към голямо количество нови пазарни сегменти.

За да бъде успешен този нов бизнес е необходимо железопътният транспорт да достигне най-добрите си икономически постижения и производителност на работа. Постигането на такава цел изисква наличието на адекватна и ефикасна железопътна инфраструктура, която ще бъде в състояние да изпълнява постоянно нарастващите изисквания към транспортната услуга от

страна на потребителите – времетраене на превоза, надеждност и качество на транспортните услуги, отговарящи на специфичните нужди на клиентите.

Ключови гуми: железопътен транспорт, устойчивост, конкурентоспособност, регулатор, транспортен пазар, съвместителна процедура.

JEL: N70.

Железопътният транспорт е от решаващо значение за ефективното функциониране на европейската икономика – секторът има оборот от над 85 млрд. евро за 2012 г. и в структурите му са ангажирани над 800 000 служители (Eurostat). През последните 5 години всяка година с железопътен транспорт се извършват повече от 9 милиарда пътувания. На него се пада около 8 % от общия пътнически трафик в цяла Европа, като приходите се оценяват на 5 млрд. евро (ЕК MEMO/13/45 30/01/2013).

Железопътният транспорт е жизненоважна част от транспорта в ЕС с ключова роля за намиране на решения във връзка с нарастващото търсене на транспортен капацитет, претоварения трафик, сигурността по отношение на горивата и намаляване на замърсяванията на околната среда (Journal "Mechanics, transport, communications"). Тези предизвикателства налагат предприемането на амбициозни мерки за увеличаване на нововъведенията в железопътния транспорт на ЕС чрез отваряне на вътрешните пазари за превоз не

* Борислав Арнаудов е доктор, главен асистент в катедра "Икономика на транспорта" на УНСС, email: barnaudov@abv.bg

Икономика на отраслите

само на товари, а и на пътници и то в конкуренция с националните превозвачи, както и на мерки за насърчаване на значителни технически и структурни реформи. Понастоящем много от европейските железопътни предприятия и пазари са в период на застои или спад. И както казва Сийм Калас¹ – „Пред перспективата за застои или спад в железопътния транспорт изборът, който трябва да бъде направен, е реструктуриране на европейския железопътен пазар с цел да се насърчат нововъведенията и да се предоставят по-добри услуги.“ Именно по този начин железопътният транспорт ще бъде отново в състояние да се развива в полза на гражданите, бизнеса и околната среда.

През новия програмен период (2014-2020) Европа ще бъде изправена пред сериозни и големи предизвикателства в областта на транспорта, а именно:

- по-интензивен трафик – очаква се товарният транспорт да увеличи своите обеми с около 40 % през 2030 г. (в сравнение с 2005 г.) и с малко над 80 % до 2050 г., а пътническият транспорт ще отбележи малко по-слабо нарастване – 34 % през 2030 г. и 51 % през 2050 г.);
- свързаните с това предизвикателства от претоварването на трафика;
- предизвикателствата на сигурността по отношение на горивата и емисиите на CO₂;
- необходимостта от създаване на ефикасна транспортна инфраструктура за укрепване на растежа в европейската икономика.

От края на деветдесетте години, поспециално в източните и някои средни части на ЕС, недостатъчните инвестиции създадоха порочен кръг на спад на превозите, придружен от влошаване на инфраструктурата и подвижния състав, което

¹ Сийм Калас – зам. председател на Европейската комисия, отговарящ за транспорта.

направи непривлекателен железопътния транспорт, особено като се има предвид силно нарасналият брой на собствените, не само на лични автомобили, но и на автомобилни фирми за превоз на товари и пътници.

Всеобщо известен факт е, че железопътният транспорт е в застои или спад в много държави – членки на ЕС, въпреки положителното развитие в малко на брой пазари (Франция, Германия и Италия). Делът на железопътния пътнически транспорт в общия обем на различните видове превози в рамките на ЕС, средно взето, се е запазил постоянен от 2000 г. насам – около 6 %, докато делът на железопътните товарни превози е намалял от 11,5 % на 10,2 %.

Допълнително значение за България в тази посока има отчетеното значително влошаване през последните години при спомагателните дейности в железопътния транспорт, което е свързано основно с изграждането и поддръжката на транспортната инфраструктура, както и с непълноценно използване на възможностите на компаниите за участие в комбинирани превози, както на товари, така и на пътници. Отчетените данни показват неефективно управление на тези дейности, като това са фактори, които ще оказват негативно въздействие върху развитието на сектора и през следващите няколко години (Минков, 2013).

В много случаи железопътни предприятия трябваше да бъдат спасявани (Англия), а в някои държави като България, Испания и Португалия са задължени не само към бюджетите на съответните страни, но и към частни търговски дружества.

Въпреки че всяка година публичните сектори влагат значителни инвестиции в железопътния сектор, в които плащанията на субсидии се увеличиха повече от два пъти през последните пет години, това само по себе си не осигури увеличено търсене на железопътните услуги. Субсидията на БДЖ

се определя всяка година с договор между държавата и превозвача. В него се определят какви стандарти за надеждност, капацитет и качество на предоставяните превозни услуги трябва да осигури БДЖ, както и какви ще бъдат цените на пътническите превози в съответствие с покупателната способност на населението. Договорят се сключва така и намаленията при пътуване на определени социални групи, като учаци, възрастни, инвалиди и други. В таблица 1 е представена информация за размера на субсидиите в железопътния транспорт само за БДЖ ЕАД за периода 2006-2014² г. Национална компания „Железопътна инфраструктура“ също получава субсидии за текуща дейност и капиталови трансфери.

Таблица 1. Субсидии на БДЖ

Година	Предоставена субсидия от държавния бюджет (хил. лв.)	Изменение, % спрямо предходната година
2006	15 000	
2007	55 000	267
2008	62 000	12,7
2009	104 555	68,7
2010	127 000	21,5
2011	170 000	33,9
2012	170 000	0,0
2013	130 000	-30,8
2014	135 000	3,8

Източник: БДЖ ЕАД, Министерство на финансите

От показаната таблица прави впечатление, че единствено през изминалата 2013 г. субсидията е била в по-малък размер спрямо предходната година. През всичките останали години имаме нарастване на тези субсидии в България, което е неприемливо и е в разрез със спада на превозените пътници, както се вижда от таблица 3 по-долу. 70 % от субсидиите са предназначени за текущата дейност на БДЖ, а около 25 % са за капи-

² Данните за 2014 г. са на база заложените субсидии от държавния бюджет

талови трансфери, т.е. за закупуване на нов подвижен състав. Освен чрез директно субсидиране, държавата също така субсидира БДЖ косвено чрез годишните им загуби. За разглеждания период единствено през 2009 г. и 2010 г. БДЖ реализира загуби съответно в размер на 69 млн. лв. и 47 млн. лв.. През последните три години националният превозвач е на печалба – 2011 – 1,17 млн. лв., 2012 – 3 млн. лв. и през 2013 г. – 4,4 млн. лв. (за 9-те месеца). Но в отчетената печалба за 2012 г. са включени и приходите от сделката с БДЖ „Товарни превози“ ЕООД в размер на 7,6 млн. лв., а в печалбата за 2013 г. са включени приходите от глоби и неустойки на фирма „Тюркие Вагон Санаи Тювасаш“. Без тези сделки финансовите резултати и за двете години щяха да бъдат загуби. В заключение може да се каже, че финансовите резултати на БДЖ „Пътнически превози“ за разглеждания период са отрицателни, като това влошаване се дължи на намалените приходи от превоз на пътници и на услуги на свързани лица, както и на увеличените разходи за материали, ел. енергия и външни услуги.

В Европа тези субсидии са възлизали на близо 50 млрд. евро през 2011 г. (Eurostat-EC-27). Тенденцията е този вид публично финансиране да намалява с оглед постигането на добре развит и конкурентоспособен пътнически железопътен транспорт, който да осигурява по-добро транспортно обслужване на населението.

Приходите, реализирани от БДЖ „Пътнически превоз“ ЕООД за периода 2010 – 2013 г., са показани в таблица 2.

Таблица 2. Приходи на БДЖ

Година	Приходи „Пътнически превози“ ЕООД (хил.лв.)	Изменение в % спрямо предходна година
2010	80 648	
2011	112 708	39,7
2012	103 064	-9,3
2013	92 589	-11,3

Източник: БДЖ ЕАД

Икономика на отраслите

В тези приходи не са отразени субсидиите, които са разгледани по-горе. Но в реалните отчети на БДЖ ЕАД в приходната част са отразени и субсидиите, които получава дружеството, което следва да се отчете като неприемливо от гледна точка на коректното отразяване на крайните финансови резултати.

В приходите за 2010 г. са включени приходи от превоз на пътници, приходи от колетни и багажи и приходи от спални вагони. Тези приходи са с 3,7 млн. лв. по-малко отколкото през 2009 г. Докато приходите през 2011 г. са сформирани от чисто нето приходи от продажби (които представляват 62 % от всичките приходи на друже-

ството за периода), други финансираня и финансови приходи. Отчетено е нарастване в размер на близо 40 % спрямо 2010 г., но през 2012 г. и през 2013 г. тенденцията се променя в неблагоприятна посока. И през двете години приходите намаляват, съответно с 9,3 и 11,3 %.

Проследяването на динамиката на пътническите превози, отчетени като брой превозени пътници и като изминати пътничкилометри, също показва сериозен спад и при двата показателя за разглеждания период 2009-2013 г. Данните за извършената работа в пътничкилометри и брой превозени пътници са показани в таблица 3.

Таблица 3. Превозени пътници и реализирани пкм

Показатели	Година				
	2009	2010	2011	2012	2013
превозени пътници (общо) - хил.	31 360	30 102	29 308	26 523	26 328
вътрешно съобщение:					
пътници - хил.км	30 929	29 671	28 933	26 185	25 928
пътничкилометри - млн.	2 089	2 045	2 037	1 852	1820
международно съобщение:					
пътници - хил.	431	431	376	338	400
пътничкилометри - млн.	56	55	31	24	36

Източник: БДЖ ЕАД

Този спад на превозените пътници и извършената работа, не е само за разглеждания период, а е тенденция от 1998 г. и се дължи най-вече на сериозната загуба на пазарен дял на националния жп превозвач. Прави впечатление, че през периода 2009-2011 г. спадът е с около 1 млн. пътници на година. Докато спадът през 2012 г. спрямо 2011 г. е вече с внушителните 3 млн. пътници или това е намаление с 10,5 %. През 2013 г. се запазва трендът от 2012 г., а прогнозите за 2014 г. са да бъде първата в последните 20 г. с положителен растеж. Другото, което прави впечатление, е неблагоприятното съотношение между превозените пътници в международно съобщение и тези във вътрешно. Едва 1,5 % от

всички превозени от БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД пътници през 2013 г. са били в международно съобщение. Като тук трябва да се отбележи, че това е най-благоприятното съотношение. През всички останали години този процент е под 1. Подобно е и съотношението при извършената работа в пътничкилометри.

Приходите от пътнически превози през 2010 г. са в размер на 80 648 хил. лв. което е с 3,7 млн. лв. по-малко от 2009 г. Тук трябва да се отбележи, че през 2010 г. е увеличена приходната ставка на пътническите превози с 9 % спрямо 2009 г. което е довело до допълнителни приходи от 5 774 хил. лв., но от намалената работа в път.км. с 2,1 %

спрямо 2009 г. не са реализирани приходи в размер на 1 483 хил. лв.

Единствената благоприятна тенденция при функционирането на БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД е намаляването на обслужващия персонал. В таблица 4 са представени данните за разглеждания период за БДЖ ЕАД (пътнически и товарен).

Таблица 4. Средносписъчен състав на БДЖ

Години	Средносписъчен състав на БДЖ ЕАД		Изменение в % спрямо предходна година
	Пътнически превози	Товарни превози	
2009	10 454	4 984	
2010	9 027	4 723	15,8
2011	6 461	4 176	4
2012	6 276	4 057	3
2013	6 107	3 872	2,8

Източник: БДЖ ЕАД, Министерство на финансите

Както се вижда от таблица 4, през последните пет години се наблюдава тенденция към намаляване на средносписъчния състав на БДЖ ЕАД и при товарните и при пътническите превози. Но след 2010 г. броят на съкратените служители намалява с всяка година, а перспективата е да бъде намален средносписъчният състав на БДЖ ЕАД до 7 000 души – общо за товарни и пътнически превози. Прави също така впечатление, че най-голямо намаление е постигнато през 2011 г., с приблизително 16 %, докато през следващите години имаме забавяне на процеса.

Устойчивата и ефективна конкуренция в предлагането на пътнически и товарни транспортни услуги, както и насърчаването на последователен подход към европейските железопътни превози налага изразяването на ясни и координирани позиции на общностно ниво. Крайната цел е постигането на конкурентен, рентабилен и устойчив европейски железопътен пазар. Железопътната услуга трябва да е атрак-

тивна както за пътниците и клиентите на товарните услуги, така и за инвеститорите. Това разбира се не може да бъде постигнато без независими, съразмерни и последователни регулации. Отварянето на пазара може да бъде успешно само ако има силен регулаторен контрол, придружен от ясна рамка на условията. Ролята на регулаторните органи е да намират прагматични решения на реални проблеми, свързани с трансграничното регулиране – от товарните коридори до пътническия каботаж.

Създаването на функциониращ и конкурентен железопътен пазар е предпоставка за премахването на бариерите пред новите участници, като се запазят предимствата на жп мрежа при сътрудничеството на различните превозвачи. Но е важно да се намери необходимият баланс между конкретността на европейското законодателство и възможността за действие от страна на гържавите членки.

Тук обаче трябва да се подчертае, че създаването на европейски регулатор ще е в ущърб на функционирането на националните регулаторни органи (а там, където не са създадени такива регулаторни агенции, европейският такъв може да попречи на появата им), но това пък е предпоставка за осигуряването на ефективно и недискриминационно използване на железопътната инфраструктура и за ефективно регулиране.

Именно затова с цел да се насърчават иновациите и ефективността, е необходимо отварянето на пазара на националните пътнически железопътни услуги за нови участници и засилването на ефективността на услугите.

Значителни са предимствата на един по-широк достъп до железопътния транспорт, т.е. предлагане на национални услуги за железопътен превоз на пътници навсякъде в ЕС:

- предлагане на по-конкурентоспособни железопътни услуги. Всяко дружество без значение националността си ще може да

Икономика на отраслите

извършва свои собствени услуги, като влиза в пряка конкуренция с други оператори в съответната държава членка. Например по италианските високоскоростни линии Рим – Милано и Рим – Неапол държавният оператор Ferrovie dello Stato се конкурира ефективно с частния такъв Nuovo trasporto viaggiatori (NTV). Вследствие на което инвестициите в жп мрежа по тези направления са нараснали до 1 млрд. евро, което е довело до рязко подобряване на транспортното обслужване и нарастване броя на пътуващите с железопътен транспорт с 10 %;

- Състезателна процедура. Загължително е въвеждането на състезателна процедура, чрез подаване на оферти за договори за обществени поръчки за железопътен транспорт, обхващащи преди всичко междуградските и регионалните влакове, както и някои влакове на по-големи разстояния. Например някои германски провинции сами си организират състезателни процедури за определени региони, докато в Англия се прилага системата на франчайзинг в железопътния транспорт.

Като цяло националните вътрешни пазари на пътнически превози си остават затворени за чужди превозвачи. Изключение правят Англия и Швеция, при които пазарите са напълно отворени, докато при Германия, Австрия, Чехия, Италия и Холандия са отворени в ограничена степен. Именно затова с цел насърчаване на нововъведенията, ефективността и подобряване на съотношението цена – качество е необходимо вътрешните пътнически железопътни пазари да бъдат отворени за нови участници преди 2019 г., когато е крайният срок. По този начин чужди оператори ще могат да предлагат вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници навсякъде в ЕС, като предоставят конкурентни търговски услуги или представят оферти за осигуряване на обществените услуги за железопътен превоз, които обхващат по-голяма част (над 90 %) от пътуванията с железница в ЕС и ще станат предмет на задължителна тръжна процедура. Отварянето на пътническият железопътен пазар ще доведе до значително подобрене в качеството и достъпността на услугите, което пък ще повиши удовлетвореността на пътниците, а от там и процента на хората, ползващи този вид транспорт.

С провеждането на търгове за обществени поръчки, в които могат да участват всички оператори без значение националността им, ще доведе до пряк икономически резултат от икономии, изразени в подобрения в качеството и достъпността на услугите при конкретно дадено ниво, които могат да бъдат реинвестирани обратно в подобряване на нивото на предлаганата услуга. Организирането на тези тръжни процедури за малки договори няма да постигне очаквания ефект, поради по-ниските икономии на разходи за публични блага. Затова с установяването на максимален праг за договори за обществени поръчки, изразен като процент от общия обем на услугите за железопътен превоз на пътници или като влаккилометри, ще се гарантира участието както на сериозни оператори, така и на тяхното целесъобразно и икономически обосновано участие в тръжните процедури.

Отварянето на международния пазар за пътнически превози със сигурност ще е по-проблематично в сравнение с отварянето на товарния такъв от гледна точка на това, че икономическата криза все още възпира предприемаческата дейност в този сектор. При отварянето на пазара в товарния железопътен превоз (2007 г.) се наблюдаваше през годините положително въздействие, съчетано със значителен ръст в предлаганите товарни услуги особено в тези държави, които спазваха напълно правните изисквания. Данните от таблицата 5 показват именно това.

Таблица 5. Извършена работа от железопътния транспорт

Година	Извършена работа в ЕС (27) в млрд. ткм.	Изменение в % спрямо предходна година
2009	366	
2010	389	7,9
2011	431	10,8
2012	467	8,4
2013	503 ¹	7

Източник: Евростат

От предоставените данни в таблица 5 пра-

ви впечатление постоянно нарастване на извършената товарна работа в железопътния транспорт през последните години. Наблюдава се добра перспектива пред развитието на сектора в бъдещ период.

В България обаче тенденцията е обратна на общата за ЕС. Динамиката е сходна с тази на пътническите превози, като тук трябва да се отбележи, че на пазара на товарните превози оперират реално още четири железопътни оператора извън БДЖ ЕАД, докато при пътническите превози има един единствен превозвач (таблицы 6 и 7).

Таблица 6. Превозени товари

Обем на извършените товарни жп превози за периода 2009-2013 г. (хил. тона)					
	2009	2010	2011	2012	2013
БДЖ ЕАД	10633	10778	11607	9770	8800
БЖК АД	2290	1849	2071	2050	2468
Булмаркет-ДМ ООД	361	312	474	655	713
ДБ Шенкер Рейл БГ		354	840	938	1458
Унитранском АД	2,8				
ОБЩО	13 287	13 293	14 993	13 413	13 429

Източник: БДЖ ЕАД

Таблица 7. Извършена работа

Обем на извършената работа за периода 2009-2013 г. (млн. ткм)					
	2009	2010	2011	2012	2013
БДЖ ЕАД	2 266	2 352	2 497	2 043	1 841
БЖК АД	807	630	671	684	785
Булмаркет-ДМ ООД	71	81	123	183	202
ДБ Шенкер Рейл БГ		119	291	335	447
Унитранском АД	2,8				
ОБЩО	3 147	3 182	3 582	3 245	3 275

Източник: БДЖ ЕАД

Както се вижда от таблица 6, обемът на превозените товари за периода 2009-2011 г. на БДЖ ЕАД е нараснал леко. Но през следващите две години наблюдаваме

обратната тенденция. Същата е картината и при извършената работа. Докато при останалите превозвачи (БЖК, Булмаркет и ДБ Шенкер Рейл) тенденцията е към постоянно нарастване на превозените товари. Съпоставката между извършените пре-

¹ Прогнозни данни

Икономика на отраслите

Вози от БДЖ „Товарни превози“ и тези, извършени от останалите превозвачи, е показателна за промените в пазарния дял на държавния превозвач. От 100 % до 2005 г., когато бяха раздадени първите частни лицензи, дялът на БДЖ „Товарни превози“ падна до 72 % през 2009 г. През следващите две години се задържа около тези проценти, но през 2012 г. достигна до 63 %, а през 2013 г. отчете най-ниското си равнище – 56 % от общия обем на извършената работа в товарните железопътни превози.

Именно за това както при товарните жп превози, така и при пътническите такива, при извършване на обществени услуги е необходимо въвеждането на задължително конкурентно начало при възлагането на обществени поръчки за услуги в пътническия железопътен транспорт. Това обаче налага промяна на Директива 2012/34/ЕС, като по този начин ще се даде възможност за общ достъп за извършване на национални услуги за превоз на пътници. Разбира се, когато икономическото равновесие на конкретен договор за обществени услуги е нарушено, трябва да има възможност за неговото ограничение. По този начин дружествата ще могат да предлагат вътрешни услуги за железопътен превоз на пътници в рамките на Общността, като предлагат конкурентни търговски услуги.

Друг проблем, пред който са изправени частните превозвачи при конкуренцията с националните такива, е подвижният състав. За да бъдат извършвани обществени железопътни услуги, най-важното условие е наличие на подвижен състав. Железопътният подвижен състав — локомотиви, пътнически вагони и моториси, е много скъп (един локомотив в зависимост от серията струва между 800 000 и 1,3 млн. евро), но от друга страна неговата стойност може да бъде амортизирана за оперативен живот от 40—50 години. Съгласно Директива 91/440 обаче срокът, за който могат да бъдат подписвани обществените договори, е

максимум 15 г. Именно поради това обстоятелство участниците в търга ще трябва да включат риска в цената на офертата, свързан с остатъчната стойност на подвижния състав. Включването на този риск в крайната цена прави офертите на новите участници недопустимо скъпи, което облагодетелства съществуващите национални превозвачи, които имат наличен подвижен състав. А по този начин до голяма степен се обезсмисля целта на Директива 2012/34 за създаване на условия за конкуренция.

За да се избегне този проблем и да се улесни достъпът до подвижен състав е необходимо да се въведе задължение за компетентните органи да поемат финансовия риск, свързан с остатъчната стойност на подвижния състав, като се избере подходящ начин — например чрез поемане на собствеността на подвижния състав, предоставяне на банкова гаранция за закупуване на нов подвижен състав и създаване на лизингово дружество.

При всички други случаи новите участници са изправени пред проблеми, свързани с достъпа до подвижен състав, което е основен проблем за тях, имайки желание да предлагат услуги в рамките на открития достъп или при подаване на оферти за конкурентни тържни процедури за договори за обществени услуги. В половината от държавите — членки на Общността, собствеността на подвижния състав продължава да бъде главно в ръцете на железопътните предприятия — исторически оператори, които не са в състояние или не желаят да го предоставят при по-привлекателни търговски условия на нови участници на пазара. Показателен е примерът в България, където БДЖ ЕАД предпочита да бракува подвижен състав вместо да го предложи за продажба. Същото се случва и със страни като Германия и Австрия. Това поражда сериозни финансови рискове за навлизане на пазара на нови участници, свързани с вре-

мето, необходимо за придобиване и подобрение на въпросния подвижен състав.

Конкретните стъпки, които е необходимо да бъдат направени на ниво Европейски съюз, за да се подобри конкурентоспособността на пътническия железопътен транспорт, са:

1. Изменение на Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент за създаване на Единно европейско железопътно пространство.
2. Изменение на Регламент No 1370/2007 на Европейския парламент относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт – задължения за обществена услуга.

Конкретните стъпки, които трябва да се направят в България, за да може железопътният транспорт да се конкурира ефективно на европейския транспортен пазар, като предоставя привлекателни, висококачествени и екологични пътнически и товарни услуги на клиентите си, са:

- 1) да предоставя услугите си ефективно, давайки икономическа стойност както на клиентите си, така и на правителството;
- 2) да се увеличи производителността в сектора, което ще го направи финансово жизнеспособен, като се подобри корпоративното управление и се реструктурира както персонала, така и активите;
- 3) да инвестира благоразумно и поддържа необходимите активи в добро състояние;
- 4) да се поддържа самостоятелно финансово с приемливо ниво на подкрепа (не субсидия) от страна на правителството;
- 5) да се направи подробен анализ на предизвикателствата и възможностите, чрез допитване до клиентите на железницата, социалните партньори и партньорите за развитие.

Изпълнението на тези конкретни стъпки ще спре упадъка на железопътните превози в България и ще създаде условия за растеж в сектора. Освен това, благоразумните инвестиции в сектора ще подобрят състоянието на железопътните активи, така че услугите, предоставяни както на гражданите и бизнеса, така и производителността, да се доближат до нивата на тези в Общността.

В заключение може да се каже, че железопътният сектор в България трябва да се трансформира в жизнеспособна индустрия, която да задоволява потребностите на населението и бизнеса от транспортни услуги на висококачествено ниво.

Цитирани източници:

Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21.11.2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство

<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:BG:PDF>

(Direktiva 2012/34/ES na Evropeyskia parlament i na Saveta ot 21.11.2012 g. za sazdavane na edinno evropeysko zhelezopatno prostranstvo <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:343:0032:0077:BG:PDF>)

Директива 91/440/ЕИО от 29.07.1991 относно развитието на железниците в Общността

<http://www.eulaw.egov.bg/DocumentDisplay.aspx?ID=10863>

(Direktiva 91/440/EIO ot 29.07.1991 относно развитието на железниците в Общността <http://www.eulaw.egov.bg/DocumentDisplay.aspx?ID=10863>)

Минков, Т., 2013. Възможности и насоки за по-ефективно управление на спомагател-

Икономика на отраслите

ните дейности в транспорта, сборник с доклади от Юбилейна международна научно-практическа конференция „Бизнесът – позитивната сила в обществото”, НБУ, с. 186-193.

(Minkov, T., 2013. Vazmozhnosti i nasoki za poefektivno upravlenie na spomagatelните deynosti v transporta, sbornik s dokladi ot Yubileyna mezhdunarodna nauchno-prakticheska konferentsia “Biznesat – pozitivnata sila v obshtestvoto”, NBU, s. 186-193)

Министерство на финансите
<http://www.minfin.bg/bg/page/543>

(Ministerstvo na finansite
<http://www.minfin.bg/bg/page/543>)

Национален статистически институт
<http://www.nsi.bg/bg/content/1633/%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82-%D0%B8-%D1%81%D1%8A%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F>

(Natsionalen statisticheski institut
<http://www.nsi.bg/bg/content/1633/%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0>

[%BF%D0%BE%D1%80%D1%82-%D0%B8-%D1%81%D1%8A%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F](http://www.nsi.bg/bg/content/1633/%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82-%D0%B8-%D1%81%D1%8A%D0%BE%D0%B1%D1%89%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F))

Отчети за приходите и разходите на БДЖ ЕАД
<http://bdz.bg/p.php?id=aboutstats6>

(Отчети за приходите и разходите на БДЖ ЕАД
<http://bdz.bg/p.php?id=aboutstats6>)

Регламент No 1370/2007
<http://www.iaja.government.bg/iaji/wwwfwraea.nsf/subcontents.htm?ReadForm&cat=FBB2A120749BACFF002573D3003FCD3C&subcat=E386499CD05394FCC225742E00188D0E>

(Reglament No 1370/2007
<http://www.iaja.government.bg/iaji/wwwfwraea.nsf/subcontents.htm?ReadForm&cat=FBB2A120749BACFF002573D3003FCD3C&subcat=E386499CD05394FCC225742E00188D0E>)

Arnaudov. B., 2013. „Key areas in building a single European railway area” – *Journal Mechanics, transport, communications*, Volume 11, Issue 3/2013.

Eurostat