

## **АНАЛИЗ НА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ ПРЕЗ ПЕРИОДА 2001 – 2006 г.**

**Людмил Паскалев**

*гл. ас. инж., катедра “Транспортна техника”, ВТУ “Т. Каблешков”- София, ул. “Гео Милев” № 158  
БЪЛГАРИЯ*

**Резюме:** През периода 2001-2006 г. развитието на железопътния транспорт премина през различни етапи. В доклада се разглеждат различните технически параметри, характеризиращи дейността на железопътния транспорт и се анализира тяхното динамично развитие през годините 2001-2006 г.

**Ключови думи:** железопътен транспорт, пътнически трафик, товарен трафик

Преструктурирането на българските железници започна много отдавна и се превърна в един дълъг и мъчителен процес. В момента се осъществява програма за подобряване финансовото състояние на българските железници, изготвена в съответствие с мониторинговия доклад на Европейския съюз. Сред приоритетите в нея е намаляване разходите на железниците с 5÷8%. Проблемът е изключително важен, имайки предвид сложната ситуация в железопътния сектор у нас и необходимостта от радикалното му подобряване през следващите няколко години. Тази наложителна промяна трябва да стане преди да се реализират практически изискванията на Европейския съюз за свободен и равнопоставен достъп до националната железопътна мрежа, в резултат на което БДЖ-ЕАД ще трябва да се конкурира с известни наложили се чуждестранни превозвачи.

Това налага българските железници да направят задължителен анализ на разходите и приходите си, за да се види къде се крият потенциални възможности за активно влияние върху тях.

В настоящия доклад е разгледано развитието на българските железници през периода 2001-2006 г. по отделните по-важни ресори.

### **1. ДЪЛЖИНА НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ - ФИГ. 1**

От графиките, посочени на фиг. 1 се отчита общо намаление на дължината на железния път. Основен дял има това намаление при теснопътните линии, докато при нормалното междурелсие то е незначително. През периода 2004-2005г. драстично бяха закрити теснопътни участъци, където нямаше никаква ефективност от тях и се трупаша само загуби за железниците.

### **2. ТЯГОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ - ФИГ. 2**

Спада при ел. локомотиви е незначителен, а при дизеловите локомотиви намалението е преодолено и се вижда тенденция за тяхното увеличение. Допълнително бяха доставени 5 бр. Дизелови мотриси „Дезиро“ от фирмата Сименс.

### **3. ПЪТНИЧЕСКИ ВАГОНИ - ФИГ. 3**

Забелязва се една продължителна тенденция за намаляване на пътническите вагони, което пряко влияе на трафика и изпълнението на плана за приходите. Намалението е около 18%, което е един много голям процент.

### **4. ТОВАРНИ ВАГОНИ - ФИГ. 4**

И при товарните вагони се отчита постоянна тенденция за намаляване на техния брой в експлоатация. Това намаление е около 17% и влияе пряко на големината на приходите.

Проблемът при товарните и пътнически вагони е много сериозен. За първи път се отчита, че броя на вагоните, които чакат за ремонт или се ремонтират надминава този на вагоните в експлоатация, което безспорно е много тревожен факт.

#### **5. ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ОТ ЛОКОМОТИВИТЕ (ПРЕВОЗЕНИ БРУТО – ТОНКИЛОМЕТРИ МЛН.) – ФИГ. 5.**

При товарния трафик се отчита леко повишение през годините, докато при пътническият трафик се забелязва драстично намаление, поради намаляване броя на пътническите вагони в експлоатация.

#### **6. ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ОТ ВЛАКОВЕТЕ (ХИЛ. КМ) – ФИГ. 6**

При товарния трафик спада през годините е малък, вече е преодолян и се отчита увеличение през 2006 г. При пътническият трафик спада през годините е по-голям – около 11% и отново се дължи основно на липса на пътнически вагони. През 2006 г. се отчита за първи път от последните пет години увеличение на пътническият трафик – около 7 %, което е знак, че кризисния период е преодолян.

#### **7. ПЪТНИЧЕСКИ ТРАФИК (БРОЙ ПЪТНИЦИ В ХИЛ.) – ФИГ. 7**

При пътническият трафик спада също е очевиден, но освен липса на пътнически вагони върху него влияят и други фактори като закриването на някои линии, масовото навлизане на автомобилния транспорт, цени и др. Поради недоброто състояние на железопътната инфраструктура, участъковата скорост е намалена с 5 км/час, а техническата скорост – с 4,23 км/час. През 2006 г. всеки ден са се движили средно по 68 влака, което е с 37 повече в сравнение с 2005 г. От тях 497 са пътнически, 93 – бързи и 18 – международни.

В заключение може да се отчете спиране на спада и начало на увеличение на пътническото движение. Тези резултати още повече налагат спешната доставка на нови пътнически вагони.

#### **8. ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ (ТОН. ХИЛ.) – ФИГ. 8.**

При товарния трафик също има спад, който се дължи на недостатъчния брой вагони, влиянието на автомобилния транспорт, цени, бързина на доставка, качество на услугата и др. Разпределението на товарния трафик по направления е както следва:

- вътрешни съобщения 75,0 %

- износ – 9,8 %
- внос – 9,2 %
- транзит – 6,0%

Разпределението на товарния трафик по 10 степенната номенклатура за 2006 г. е:

- твърди минерални горива – 22%
- руда и метални отпадъци – 21%
- нерудни суровини – 16%
- изделия за черна и цветна металургия 13%
- нефт и нефтопродукти – 9%
- химически вещества и продукти – 7%
- машини, фабрични изделия – 7%
- торове – 2%
- хранителни продукти и фуражи – 2%
- селскостопански продукти и живи животни – 1%

Товарните превози през 2006 г. бележат повишение по почти всички показатели:

- превозени тонове товари – с 4,4%
- нето тон км – с 1,2%
- нетна приходна ставка – с 5,3%
- нетни приходи – с 6,55%
- бруто тон километрова работа – със 170 млн.
- влак километрова работа – с 414 хил. вл.км.
- натоварени са над 28000 вагони повече от предходната година.

В заключение може да се отчете спиране на спада и начало на увеличение в товарното движение.

В края на месец април се проведе работно съвещание на централното ръководство и ръководителите на подразделения на БДЖ-ЕАД. Беше представен годишния доклад за финансовите резултати на дружеството през 2006 г. Анализът на тези резултати сочи, че дружеството показва устойчива тенденция към нарастване на приходите. В същото време се отчитат много сериозните проблеми, породени от това, че още от края на 80-те години на миналия век до сега значението на железопътния сектор се подценяваше и дълго време нямаше ясна държавна стратегия за развитието му. Паралелно с това бяха увеличени цените на горивата, намалени скоростите поради влошена инфраструктура и нарушен трафик на движение на влаковете. Въпреки тези негативни влияния, железниците запазиха пазарния си дял от 17% при товарните превози, доставиха се всичките 25 бр. дизелови мотриси „Дезиро” и със средства от облигационен заем бяха ремонтирани и модернизирани 3618 товарни

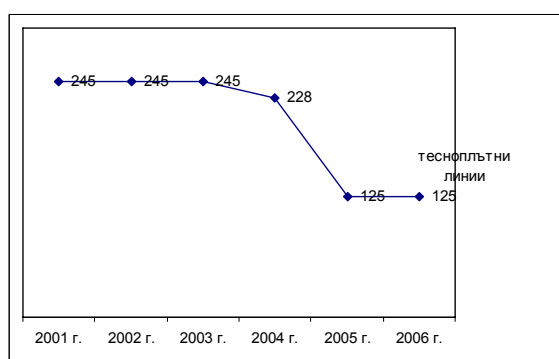
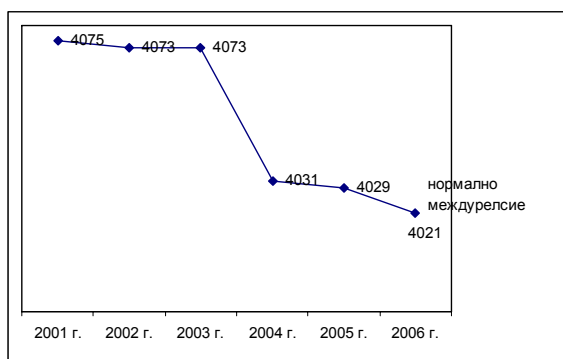
вагоны. Като цяло финансовия резултат на националния превозвач е подобрен с 12 млн. лв., като товарните превози са реализирали печалба от 32,6 млн.лв. ( ръст с 8 млн. лв. спрямо 2005 г.), а пътническите превози са намалили загубите си с 4 млн.лв. спрямо 2005 г. (през 2006 г. тези загуби са 62,4 млн.лв.). След влизането на България в Европейския съюз обаче преодоляването на изоставането на железниците се превръща в императив. Едно от най-важните условия за това е задълбочаването на процеса на реструктуриране на превозвача, който предстои да навлезе в решителната си фаза. Друг важен момент е липсата на достатъчен брой пътнически и товарни вагоны на фона на повишените пътнически и товарни превози. За решаване на проблемите на превозвача са необходими сериозни финансови средства. В

тази връзка продължават преговорите за облигационен заем, който да се използва за ремонт и попълване на парка на железниците с товарни и пътнически вагоны.

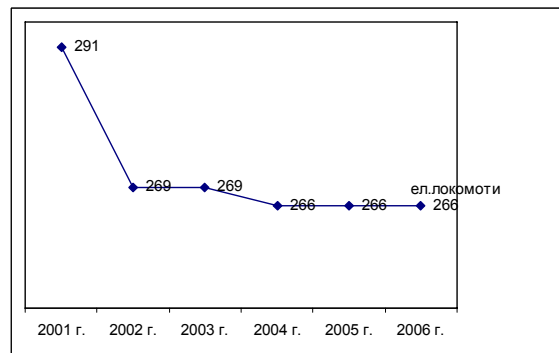
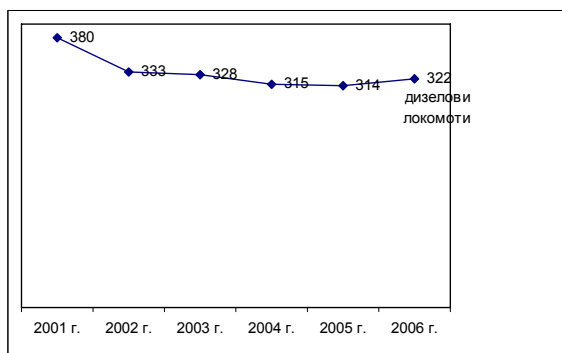
Независимо от огромните трудности, с които се сблъскват, железниците започват да отчитат подем. За да продължи успешното им развитие и вписването им сред европейските превозвачи, БДЖ-ЕАД трябва да има подкрепата на Министерството на транспорта и държавата като цяло. Само тогава железниците ще заемат място в Европейския съюз, достойно за дългата им и славна история.

#### ЛИТЕРАТУРА:

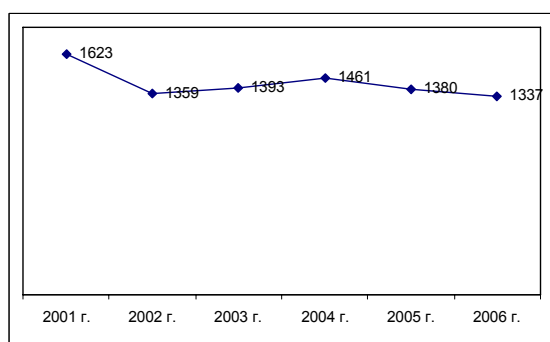
- [1] Статистика на БДЖ – ЕАД, 2007 г.
- [2] Списания „Железопътен транспорт” – 2007 г.



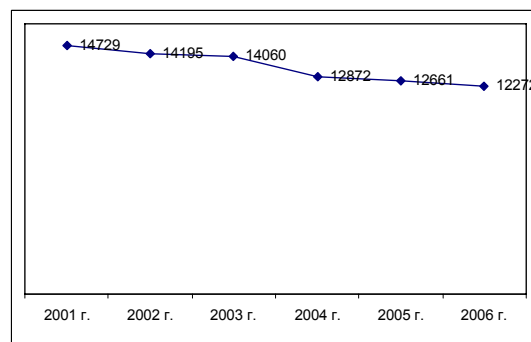
Фиг. 1



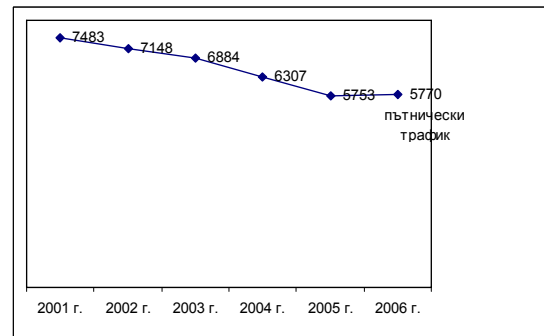
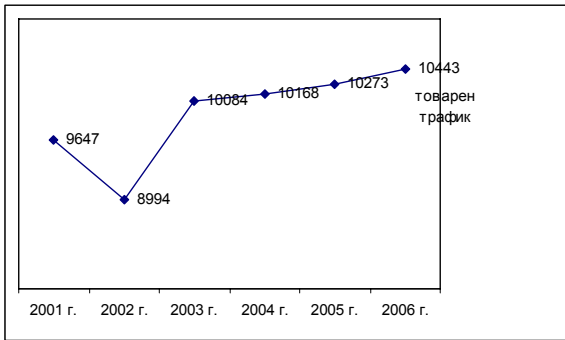
Фиг. 2



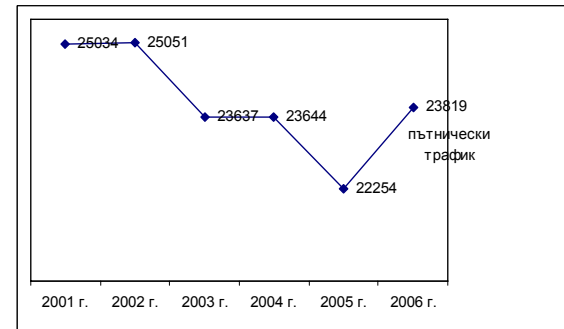
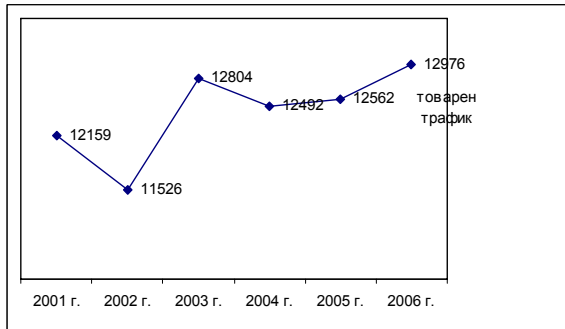
Фиг. 3



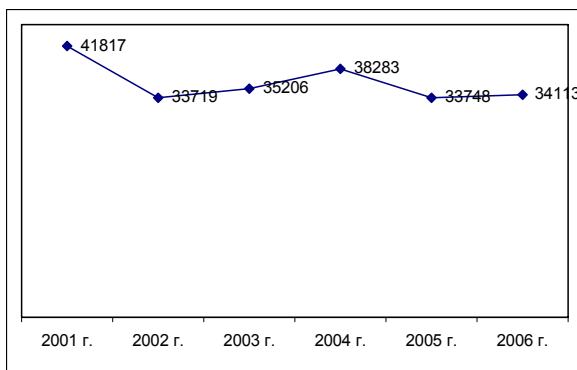
Фиг. 4



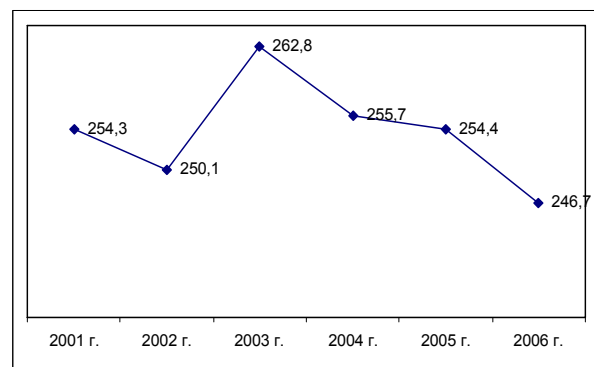
Фиг. 5



Фиг. 6



Фиг. 7



Фиг. 8

## ANALYSIS OF THE RAILWAY TRANSPORTATION DEVELOPMENT FOR THE TIME PERIOD OF 2001 – 2006

Lyudmil Paskalev

Higher School of Transport, 158 Geo Milev Street, Sofia  
BULGARIA

**Abstract:** The railway transportation development for the time period of 2001-2006 passed over different stages. This report deals with the variety of parameters characterizing the railway transportation and provides an analysis of their dynamical development for the given time period.

**Key words:** railway, transportation, passengers, traffic, cargo traffic.