



ЗА НОВА ПОЛИТИКА И ЕВРОПЕЙСКО БЪДЕЩЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Петър МУТАФЧИЕВ

**Министър на транспорта на Република България
Doctor Honoris Causa на ВТУ „Тодор Каблешков”**

Докладът „ЗА НОВА ПОЛИТИКА И ЕВРОПЕЙСКО БЪДЕЩЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ” е посветен на българските железници не само заради техния 120 годишен юбилей и традиционната съпричастност на вашето училище към тях, а основно защото бъдещето на железопътния транспорт стана най-актуалния въпрос на европейската и нашата транспортна политика.

120 години е много важен и значим исторически период в развитието на българските железници, наложил традиции, принципи и поуки валидни и днес. БДЖ е запазена марка на една от най-старите държавни корпоративни институции на новата българска държава, с изключителен принос за нейното стопанско и културно развитие. БДЖ е съчредител на Международния железопътен съюз (УИС) и пионер в приобщаването на България към Европа и света. Преди 100 години, наред с армията и стопанския подем тогава, БДЖ бе и един от факторите за признаване на Независимостта на България през 1908 година. През всички периоди на своето развитие българските железници са били символ и носител на прогреса.

Съпричастен съм към мнението, че в навечерието на Втората световна война БДЖ са били на една голяма висота в своето управленско, организационно и техническо развитие в съответствие със тогавашните стандарти. През този период главните жп линии са подновявани с „тежък” тип релси ГЕО-41, съоръжавани са с електромеханични гарови централизации „Сименс”, доставяни са едни от най-съвременните и мощни парни локомотиви, осъществени са първите стъпки за внедряване на дизелова тяга. Всичко това е

допринесло допустимите максимални скорости да бъдат до 90 км.час.

Безспорен е и фактът, че връх на своето развитие българските железници постигнаха през периода на социализма с недостижимите вече превозни възможности от над 100 хиляди пътници и над 75 хиляди тона товари годишно. В технологично отношение подмяната на парната тяга с дизелова и електрическа за един период по-малък от 20 години е направо техническа революция. Железопътната мрежа повсеместно е подменена с релси тип S 49, в основни линии електрифицирана, а главните направления удвоени. Внедрени са съвременни за периода системи за управление и безопасност на влаковото движение. Допустимите максимални скорости от 120 – 130 км.час стават практика.

Днес българските железници носят негативните последствия от два несъвместими за страна-членка фактора:

- първият, произтичащ от обективността на технологичните еволюции към края на ХХ век, с което ѝ бе отнето лидерството на основен сухопътен превозвач от автомобилния транспорт и
- вторият – бездействието на държавата през последните 20 години за нейното оздравяване и развитие в новите условия.

В този смисъл трябва да обясним и обществената нетърпимост към случващото се в тях. Ресурсът на материалните активи на железницата не е безкраен и когато той прехвърля критични прагове, качеството на превозните услуги пада, а вероятността от инциденти расте. Не винаги човешкият фактор и създадената от него организация може да компенсират тези процеси.

Проблемите на българските железници днес са и в инфраструктурата и в националния превозвач:

Железопътната ни инфраструктурата е характерна с:

- Ниски скорости – при проектни 120 – 130 км/ч, само 17 % от мрежата допуска скорости над 100 км/час. Преобладаващи са 60 – 80 км/час;
- Просрочени ремонти, което води до влошено техническото състояние и завишава риска от инциденти - от 3629 км разгънатата дължина на главните железопътни линии, просрочените ремонти са 67%;
- Коефициент на сигурност на железния път на границата на риска, поради влошена носимоспособност на земното платно и масови дефекти на горното строене;
- Амортизирана осигурителната техника и телекомуникации, което води до чести откази, при което се разчита единствено на човешкия фактор.
- Съоръженията на първите ни електрифицирани жп линии вече 40 години не са подменени с нови.
- Ниска производителност - на един километър от жп мрежата се падат 2,5 млн. приведени единици, докато в страните от ЕС – 3,5 млн.;

За националния железопътен превозвач „БДЖ” ЕАД:

- Пътническата превозна услуга е бавна и некомфортна - средната съобщителна скорост е 47 км/ч., а на най-ускорените ни бързи влакове 65 – 70 км/час.;
- Товарните превозни услуги за бизнеса са недостатъчни и нередовни;
- Средната възраст на локомотивите и вагоните над 25 години е над 70 % от парка;
- Липсва информационна система за ефективно управление на превозите и паричния поток;

- Ниската производителност на труда на едно лице - 223 хил. приведени единици при средна за европейските железници 500 - 600 хиляди;
- Непълно покриване на разходите за задължителните обществени услуги от страна на държавата.
- 80 % от приходите на превозвача се реализират от 1/3 от дължината на железопътната мрежа.

Така железопътния транспорт с години вървеше по низходяща спирала в един порочен кръг: Недостатъчна поддръжка и обновление → ненадеждна жп инфраструктура и подвижен жп състав → неконкурентни железопътни превози → намалено пазарно търсене → недостатъчни приходи → недостатъчна поддръжка и обновление и кръгът се завъртя отново.

Ние направихме пробив в този порочен кръг като:

- Обосновахме и защитихме в Оперативна програма „Транспорт” средства от 2 (два) милиарда лева за модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура за периода 2007 – 2013 година, която е в процес на изпълнение;
- осигурихме повече бюджетни средства за решаване на неотложни проблеми в двете железопътни компании, планирани и изпълнявани чрез техните бизнес-планове, в резултат на което за първи път от много години насам, в проекта за новия график за движение на влаковете, ще бъде предвидено увеличаване на скоростите и намаление на времетраенето по всички основни направления с 1/2 до един час;
- продължихме структурната реформа в двете компании като ясно открийхме правата и отговорностите на структурите управляващи подсистемите за контрола на движението, на железния път, на енергетиката, на сигнализацията и телекомуникациите и на подвижния жп състав, съгласно изискванията за оперативна съвместимост;
- издигнахме социалния статут на българския железничар;
- насърчихме частната инициатива и публично-частното партньорство в сектора.

Въпреки постигнатите резултати, железопътният транспорт в България продължава да има сериозни проблеми, чието решение зависи единствено и само от изпълнението на ясно очертана политика за неговото развитие и наличието на сериозна подкрепа от страна на държавата.

Какви са мотивите, принципите и целите за нова политика и европейско бъдеще на българските железници ?

На първо място от факта, че от 2007 година българските железници са вече част от Европейската конвенционална железопътна система и общоевропейския транспортен пазар. Това определя ново съдържание на политиката към железниците не само по отношение на хармонизацията на транспортното законодателството, но и по отношение на оперативната съвместимост с трансевропейската железопътна мрежа, което предопределя задължението да се внедрят всички предписания, произтичащи от техническите спецификации за оперативна съвместимост.

На второ място. Вече посочих, че състоянието на българските железници и тяхната конкурентноспособност са под екзистенц-минимума за една страна-членка. Финансовата подкрепа от държавата от характер на операции за оцеляване трябва да прерасне в политика на развитие, която да гарантира постигането на качествени промени на транспортната услуга. Целта е чрез подългосрочно ангажиране на държавата за финансова подкрепа, заедно с инвестициите по Оперативна програма „Транспорт“, както и средства от други финансови източници за модернизация на инфраструктура и обновление на подвижния състав, железниците да започнат да генерират повече приходи .

На трето място. България е с възходящо развиваща се икономика и устойчив икономически растеж. При брутен вътрешен продукт (БВП) от порядъка на 60 милиарда лева и повече за периода, бюджетните разходи от 600 милиона лева средногодишно, за хазната са поносим обществен разход. В процентно отношение той е 1% от масата на БВП, което е препоръчително от европейските институции.

Програми и проекти, които ще реализират новата политика в железопътната инфраструктура през периода 2008 – 2013 г.

Програмите и проектите за осъществяване на тази политика ще прилагат интегриран подход при планирането и усвояването на инвестициите по най-важните за страната инфраструктурни и технологични проекти. Постигнат е политически и експертен консенсус за приоритетност по следните програми и проекти:

- ✓ **Модернизация на железопътната инфраструктура по направленията на трансевропейските транспортни коридори, като приоритетен е Коридор IV**

Направлението на Коридора включва модернизацията на направленията на I-ва, V-та и VII-ма жп линии, които са в строеж или в процес на проектиране. Техническите параметри заложи за модернизацията на това стратегическо направление предвиждат: максимални скорости до 160 км.час, осево натоварване 22.5 тона, релси UIC 60, обновена електрификация, ERTMS ниво 1 с опция за ниво 2. Изграждането на „Дунав-мост II“ и жп линията Пловдив – Свиленград ще приключат през 2010 година, останалите обекти през 2015 и 2017 година.

- ✓ **Рехабилитация на железопътната инфраструктура по главните железопътни линии**

Този приоритет е известен още като проект „Проектни скорости +“. Целта е да достигнем ежегодно **подновяване на жп участъци с дължина 100 км и среден ремонт от порядъка на 200 км.** Подновяването е предвидено да се извършва с материали за горното строене както при Приоритет 1. Една от целите е времепътуването на ускорените бързи влакове от София до Варна и Бургас да бъде намалено съответно до 6 и 4,5 часа. Изпълнението на проектите по този приоритет ще имат изключително въздействие върху пазара на железопътни услуги и приходи за жп превозвачите.

- ✓ **Програма за управление на активите на НКЖИ**

Програмата **оптимизира ремонтната програма** на НКЖИ за да се постигне най-висока проидводителност при изпълнението ѝ. Това е гаранция, че модернизирани и рехабилитирани жп линии по предходните

два приоритета ще имат адекватна поддръжка по време на експлоатацията. Ще бъде повишена значително механовъоръжеността и производителността на заетите от направление „Железен път и съоръжения“. Основна част от инвестициите ще бъде осигурена със заем от Световната банка.

- ✓ **Привеждане на жп тунелите с дължина над 500 м в съответствие с Техническите спецификации за оперативна съвместимост**

Това е нова дългосрочна задача на нашите железници, свързана с изпълнение на задачите за оперативната съвместимост по отношение на предотвратяване на инциденти възникващи в жп тунелите с дължина над 500 м чрез изпълнението на оперативни и инвестиционни мероприятия.

- ✓ **Изграждане на инфраструктура за комбиниран транспорт**

Приоритетът предвижда изграждането на два контейнерни жп терминала в София и

Пловдив, като първият е включен в ОП”Транспорт”. Наред с контейнерните терминали предвидени по програмата на пристанищната инфраструктура във Варна, Бургас и Русе, в края на периода ние ще имаме мрежа от инфраструктура за контейнерни превози, където железопътния транспорт ще бъде основен носител на интермодалност.

- ✓ **Програма за модернизиране и обновление на 40 основни жп гари в мрежата “Интерсити”,**

която включва : преустройство на интериора на чакалните и пероните; монтиране на електронни информационни табла; автоматизация и специализация на билетните каси; подобряване обслужването на трудно подвижни лица, цялостен ремонт на сградите.

Разчетите за необходимите инвестиции по програми и проекти на жп инфраструктурата за периода 2008 – 2013 г. са посочени в следващата таблица:

Необходими средства	Общо средства за НК млн. лева	Средства за текуща поддръжка и ремонти				Средства за модернизация и рехабилитация			
		Обща сума	източници на финансиране			Обща сума	източници на финансиране		
			ДБ/КТ	ДБ/ПЕкспл.	кредит		ДБ	ИСПА/ТЕН-Т	КФ/ФРР
2008	431,3	225,10	137,74	87,36		206	91	93	22,1
2009	593,3	388,69	160,82	99,87	128,0	205	83,6	62	58,9
2010	683,6	385,16	155,80	106,36	123,0	298	109	140	49,3
2011	796,4	375,26	154,05	112,21	109,0	421	83,5	59,4	278,3
2012	644,4	273,56	155,18	118,38		371	85,6		285,3
2013	792,2	276,22	151,33	124,89		516	119,1		396,9
ОБЩО	3941,4	1923,99	914,92	649,07	360	2017,4	572,2	354,5	1090,8

Новата насоченост на държавната политика към железопътния транспорт има за цел, също така, да развие в европейски мащаб задълженията на държавата към пътническите превози, обект на така нареченото

задължение за обществена превозна услуга (ЗОУ)

осъществявана от националния превозвач БДЖ ЕАД

Изпълнимите стратегически приоритети за развитие на превозите обект на ЗОУ в следващите години са насочени към задово-

ляване потребностите на пътниците от качествен, бърз, безопасен и удобен железопътен пътнически транспорт, чрез повишаване на безопасността и ефективността на обслужване в условията на пазарни отношения и в съответствие с Договора за извършване на обществени услуги с железопътен транспорт, регламентиращ отношенията на държавата с превозвача.

Политиката изисква подкрепата на държавата за изпълнението на следните задължителни минимални условия за нормално функциони-

ране и бъдещо развитие на безопасен и сигурен пътнически железопътен транспорт в България:

- 100% покриване на необходимите средства за изпълнение на ЗОУ с жп превозвача, съгласно изискванията на Регламент 1370/2007/ЕС;
- Дългосрочно планиране, което дава възможност за по-гъвкаво финансиране и по-голяма ефективност на вложените средства;
- Повишаване качеството, безопасността и сигурността на пътническите превози, чрез осигуряване на средства за обновление на пътническия подвижен жп състав;
- Въвеждането на нова информационна, билетоиздаваща и резервационна система („телематични приложения за пътнически превози”)

На тази основа са разработени и двата основни проекта на националния жп превозвач в областта на пътническите превози обект на ЗОУ

- ✓ **100% покриване на необходимите средства за изпълнение на ЗОУ за периода 2008 – 2013 г.**

Проектът цели разширяване делът на междуградските обществени превози, чрез внедряване на системен тактов график за движение на влаковете за регулярно обслужване на основните градски центрове на страната чрез интерсити и интеррегиотални пътнически влакове, както и разширяване участието на железопътния транспорт в градските и крайградските обществени превози за

намаляване на задръстванията и пътно-транспортните произшествия на големите градове.

- ✓ **Технологично реструктуриране на пътническите железопътни превози**

Целта е като се опираме на недвусмислените постановки на Регламент 1370/2007/ЕС да сложим началото на една постепенна подмяна на вагонния, мотрисен и локомотивния парк на националния железопътен превозвач осъществяващ пътническите превози по задължението за обществените превозни услуги. Инвестициите предвиждат доставка на пътнически вагони, електромотрисни влакове и локомотиви от ново поколение – **220 пътнически вагона** за вътрешно съобщение, **петдесет електромотрисни влака** за крайградски пътнически превози, както и **двадесет електрически локомотива**.

С изпълнението на последния проект, подвижният жп състав на националния ни превозвач ще отговаря по параметри на модеризираната ни и рехабилитирана железопътната инфраструктура. Само по този начин ще се реализира качествено нова железопътна услуга и ефективността на инвестициите и възвращаемост на разходите. Това е и смисълът на интегрирания подход в инвестиционната политика в железниците.

Общият размер на необходимите средства по задължението за обществена услуга и инвестициите за доставка на подвижен жп състав за периода 2008-2013 г. са 2, 561 млрд. лв., или средногодишно по 427 млн. лева, показани в следната таблица

ПОКАЗАТЕЛИ	ОБЩО	МЯРКА	2008	2009	2010	2011	2012	2013
СУБСИДИИ И КОМПЕНСАЦИИ ЗА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ, ОБЕКТ НА ЗОУ	1,361	МЛН. ЛЕВА	207,025	198,131	226,333	243,533	246,234	239,474
КАПИТАЛОВИ ТРАНСФЕРИ ЗА ДОСТАВКА НА НОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ	1,200	МЛН. ЛЕВА	-	120,000	320,000	330,000	310,000	120,000
ОБЩО	2,561	МЛН. ЛЕВА	207,025	318,131	546,333	573,533	556,234	359,474

С така изброените цели, приоритети и общата стратегическа рамка за развитие на инвестиционни намерения ние определихме железопътния транспорт и надявам се,

слагаме темелите на неговото европейско бъдеще.

Очаквани резултати от изпълнение на новата политика за развитие на железопътния транспорт

В изпълнение на тази политика, което по наше убеждение ще се възприеме и от

следващото правителство, към средата и края на плановия период, българските железници ще придобият нов облик и все по-близко ще се приобщават към стандартите и постиженията на европейската конвенционална железопътна система, което е видно от следните таблици:

Показатели за НКЖИ	2007 г	2010 г	2013 г
Достигната проектна скорост по участъците от Трансевропейските коридори	65,7 км/ч	110 км/ч	160 км/ч
Намалено времепътуване по модернизирани жп линии в % спрямо 2005г.	0%	16,7%	45,4%
Модернизирани и подновени жп линии с повишени проектни параметри в км	0 км	147 км.	632 км.
Ремонтирани жп линии за достигане на проектни параметри	87 км	589 км.	1180 км.
Повишаване капацитета на жп мрежата*	0%	11,2%	22,7%
Развитие на комбинирания транспорт, измерен чрез броя на построените нови терминали**	0	1	3 (4)

*Изчислението е на база заложените в отделните проекти повишения на капацитета, отнесени към общата дължина на мрежата.

** 2010 г. - интермодален терминал София; 2013 г. – интермодален терминал София, Пловдив и Бургас, като е възможно и терминал Русе.

Показатели за БДЖ	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Международни влакове	24	26	26	28	30	30
Интерсити влакове	15	15	17	19	21	23
Интеррегионални влакове	75	75	79	79	79	79
Крайградски влакове	254	254	256	260	264	260
Регионални влакове по главните линии	96	96	98	100	100	98
Регионални влакове по второстепенните линии	136	136	136	136	136	136
Превозени пътници (млн)	34,5	35,5	36,5	38,0	39,0	40,0
Извършена работа (млн.пкм)	2441	2556	2628	2736	2847	2960

Както се вижда, за да изградим модерна и съвместима с европейските стандарти български железници ролята на държавата е решаваща, примери за което може да видим както в нашето минало, така и във всички европейски държави, но това не е достатъчно. С приемането на тази обща стратегическа рамка за нова държавна политика в областта

на железниците следват действия и процедури за изпълнение на програмите и проектите предвидени в нея – отговорна задача за мениджърските екипи на двете железопътни компании – бенефициенти на тези програми и проекти.

Новата политика в железниците е сериозно предизвикателство и към нашия научен, експертен и преподавателски състав от висшите училища и университети, свързани с подготовка на кадри за жп транспорта и занимаващи се с аналитична и изследователска работа в областта на железопътния транспорт. Тук проблемите не са малко, ето защо министерството на транспорта започва поредица от срещи със всички ВУЗ свързани с темата транспорт, като основна цел е осигуряването на системата с подготвени кадри, които да усвоят максимално възможностите, които се откриват пред транспортната система на България, вече като страна-членка на ЕС. Петгодишно рамково споразумение вече

подписахме с УНСС. БДЖ и НКЖИ имат дългогодишни традиции в това отношение с вашето училище, които предвид новото отношение на държавата към железниците, ще се обогатяват и множат.

Надявам се този доклад да обогати широката тематика на XVIII-та международна научна конференция на ВТУ „Тодор Каблешков” и да мултиплицира нови творчески успехи на научния и преподавателски състав на училището, в полза на общата ни амбиция да видим европейското бъдеще на българските железници като една реална и достижима задача.

NEW POLICY AND EUROPEAN FUTURE OF THE BULGARIAN RAILWAYS

Peter MUTAFCHIEV

Minister of Transport of the Republic of Bulgaria

Doctor Honoris Causa of the Todor Kableshkov Higher School of Transport, Sofia

***Abstract:** The paper “Towards New Policy and European Future of the Bulgarian Railways” is dedicated to the Bulgarian railways not only because of their 120th anniversary and the traditional close relation of the Higher School of Transport to their development, but also because the rail transport future has become the most urgent problem of the European and national transport policy.*

***Key words:** Bulgarian railways, transport policy, European future.*