



## **ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА НА ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ В БЪЛГАРИЯ**

**Симеон АНАНИЕВ**

[saexpert@abv.bg](mailto:saexpert@abv.bg)

*Симеон Ананиев Ананиев, гл. асистент, ВТУ "Тодор Каблешков", София 1574, ул. "Гео Милев" 158,  
БЪЛГАРИЯ*

**Резюме:** *В настоящата работа са разгледани нормативните изисквания и постиженията в интегрирането на железопътните системи на страните членки на ЕС. Отделено е внимание на единните правила и стандарти на функциониране в условията на либерализация на транспортния пазар. Направените изводи са предпоставка че либерализацията на жп сектора и появата на реална конкуренция е в услуга на клиентите, икономиката и обществото и, е подчинена на стратегическата цел за повишаване конкурентността на железниците спрямо другите видове транспорт.*

**Ключови думи:** *ИА"ЖА" БДЖ ЕАД, „Булмаркет-ДМ"ООД, „БЖК"АД, либерализация, превозвачи, товари, товарен транспортен пазар, наредби, фактори за развитие, железопътни пакети, европейски директиви, регламенти, решения, лицензи, сертификат.*

### **I. Европейска и национална политика в железопътния транспорт**

В последните 15 години от Европейските страни се предприеха различни по обхват и значение мерки за интегрирането на железопътните системи, с единни правила и стандарти на функциониране в условията на постепенна либерализация на транспортния пазар. Българската железопътна транспортна система традиционно е била част от Европейската и нейното развитие винаги е отговаряло на международни изисквания за транспортиране на пътници и товари. В сферата на транспортното законодателство България въвежда изискванията на правото на Европейската общност (*acquis communautaire*) като изцяло прилага достиженията на европейското право в областта на "Транспортна политика".

Нормативната уредба на Европейската общност осигурява пълна либерализация на пазара в железопътния транспорт. Тази либерализация се осъществява съгласно изискванията на приетите три железопътни пакета,

от кои последния предстои да бъде гласуван в Европейския парламент до края на 2007г. Трите железопътни пакети и Европейските директиви, регламенти и решения регламентират и решават въпросите свързани с понататъшното интегриране на железопътната система в Европа, либерализация на железопътни услуги и права на инфраструктура, превозвачи и клиенти, качество на услугите при товарен железопътен транспорт и подобряване на договорите за превоз. Основните етапи които характеризират преминаването към либерализиран транспортен пазар са:

- Развитие на транспортната система. Създаване на независими железници.
- Право на достъп и използването на железопътните инфраструктури.
- Интеграция на пазара на железопътните превози. Развитие на транспортния пазар и конкуренцията.
- Отваряне на пазара за Лицензирани железопътни предприятия превозвачи на товари притежаващи лиценз и сертификат за безопасност.

Провежданата политика на България в областта на железопътния транспорт може да бъде само една и това е политиката на Европейската общност. България чрез Министерството на транспорта – ИА”ЖА” Изпълнителна Агенция „Железопътна администрация” след 01.01.2007г активно участва в създаването на европейската политика в транспорта, като прилага европейската политика в железопътния транспорт с отчитане на националните интереси. Транспонират се нормативните документи на ЕС в Р.България, като се следи и за тяхното прилагане и изпълнение.

Изградената нормативна уредба представляваща Закон за железопътния транспорт, Наредба 42 за лицензиране на железопътни предприятия за превоз на пътници и/или товари и на лицата, издаващи сертификат за безопасност и Наредба 44 за превоз на товари с железопътен транспорт, осигурява пълна либерализация на пазара в железопътния транспорт. Тази либерализация осигурява достъпа и използването на железопътната инфраструктура чрез:

- въвеждане на лицензионен режим за превозвачите;
- осигуряване на равнопоставен достъп до инфраструктурата на лицензирани превозвачи със сертифициран подвижен състав и правоспособен персонал;
- провеждане на преференциална политика по отношение използването на капацитета за превозите предмет на задълженията за обществени услуги, превозите извършвани от международни групировки и превози по екологосъобразни и нови технологии;
- въвеждане на единни за всички превозвачи такси за използване на инфраструктурата;
- изградена система за инфраструктурно таксуване която осигурява равнопоставеност и покриване на маргиналните разходи за текущо поддържане на инфраструктурата;
- изградена система на две нива за контрол на достъпа до инфраструктурата: от страна на инфраструктурния управител и ИА ЖА.

## **II. Състояние на пазара на товарни железопътни превози в България**

### Лицензирани жп превозвачи на товари

Допускането на пазара на товарни железопътни превози в България е в съответствие с Директива на Съвета 95/18/ЕО за лицензиране на железопътни предприятия и в съответствие с разпоредбите към Закона за железопътен транспорт Въвеждането на

европейски формат на разрешителни документи е съгласно препоръката на ЕК по транспорт от 7 април 2004 г. Те се издават

Законът за железопътните превози предвижда лицензът да е безсрочен и изпълнението му да се проверява на всеки пет години. Изискване за получаването му е фирмите да докажат добра репутация, финансова стабилност, професионална компетентност и готовност за застраховане на товарите. Искането за лиценз се разглежда и издава в рамките на посочения от Закона тримесечен срок.

Лицензирани железопътни превозвачи на товари в България към 01.09.2007г са три железопътни дружества БДЖ ЕАД, „Българска железопътна компания” АД и „Булмаркет” ООД, които притежават евролицензи за извършването на железопътни транспортни за цялата жп инфраструктура на страната. Евролицензите са валидни за цялата територия на Европейския съюз за транзитни превози след издаване на сертификат за безопасност от администрацията на съответната транзитна страна, а след 2010 г за вътрешни превози във всички страни членки на ЕС.

Лицензите на български жп превозвачи са преиздадени служебно от министъра на транспорта и са в сила от 01.01.2007г. Новите лицензии са придружени от допълнителен сертификат за „Финансово обезпечаване на гражданската отговорност”. Двата документа са изпратени в Европейската комисия за регистриране и издаването на европейски нотификационен номер.

Данните за лицензираните железопътни превозвачи на товари в България са систематизирани в Таблица 1.

В процедура за разглеждане е искания за издаване лиценз на 2 дружества:

- „Глобул Рейл Транс” ЕАД София, което е изцяло собственост на „Кремиковци” АД.
- „Унитранском” ООД Бургас. Акционери с по 50% са СК Унифертранс и „Трансвагон”.

Има заявен значителен интерес в ИАЖА за кандидатстване за лицензи за товарни жп превози от „Газтрейд” „Домино”, „Мавимекс” ЕООД, „Дискордия” АД, „Лукойл” АД и др. Газпром Трейдинг”, „Мавимекс” ЕООД, и др. Доказването на финансовата стабилност, съизмерима със съответния Бизнес план, както и застрахователното покритие на подвижния състав и превозите са основните проблеми за компаниите кандидати.

Превозвач	Дата на издаване на лицензията	Номер на лицензията	Обхват на лицензията	Товарен Вагонен парк бр	Локомотивен парк бр
БДЖ ЕАД	01.04.2004 г. Национален BG 01.01.2007 г. Европейски EU	2	Превоз на пътници и товари	13590 в експлоатация 6590	560 Магистрални 365 Маневрени 195
БЖК Българска железопътна компания	15.04.2005 г. BG 01.01.2007 г. EU	201	Превоз на товари		15 от които 10 в 2007г пуснати в експлоатация
Булмаркет - ДМ ООД	15.04.2005 г. BG 01.01.2007 г. EU	202	Превоз на товари	64	2 и 2 за пускане експлоатация

Заявен е интерес за сертифициране и издаване сертификати за безопасност, необходими за международни транзитни товарни превози от „ПКП” Полша и “Рейл Карго” Австрия. Това по същество ще бъде нов транзитен товар и ще осигури приходи от такси за инфраструктурния оператор НК ЖИ и нови работни места за локомотивни машинисти и други специалисти.

Пазарни дялове.Извършена работа и приходи

1. БДЖ ЕАД е основен превозвач на товари в железопътния транспорт. За 2006 г. те са превозили около 97% от общия обем на

**Превозени товари и реализирани приходи от товарни превози в БДЖ ЕАД за 2006 г.**

Таблица 2

КЛИЕНТ	ОБЕМ		РАБОТА		ПРИХОДИ		ПРИХОДНА СТАВКА
	хил. тона	%	хил. тон км	%	хил. лева	%	лв/тонкм
Кремиковци АД	4 700	22,2	1 477 800	28,3	44 622	16,8	0,0302
Стомана индъстри	1 484	7	404 970	7,7	15 500	5,8	0,0383
Кумерио мед	1 232	5,8	472 880	9	16 925	6,4	0,0358
Лукойл	991	4,7	331 327	6,3	18 540	7	0,0560
Каолин	631	3	124 400	2,4	5 243	2	0,0421
Мини и ТЕЦ	2 889	13,6	267 980	5,1	16 170	6,1	0,0603
Неохим АД	390	1,8	89 545	1,7	4 520	1,7	0,0505
<b>ОБЩО</b>	<b>12 317</b>	<b>58,1</b>	<b>3 168 902</b>	<b>60,6</b>	<b>121 520</b>	<b>45,8</b>	<b>0,0383</b>
Спедитори	6 238	29,5	1 461 150	28	102 830	38,8	0,0704
Други	2 628	12,4	595 514	11,4	40 800	15,4	0,0685
<b>ВСИЧКО</b>	<b>21 183</b>	<b>100</b>	<b>5 225 566</b>	<b>100</b>	<b>265 150</b>	<b>100</b>	<b>0,0507</b>

2. БЖК АД Българската железопътна компания е превозила 3.15% от превозите във вътрешно съобщение през 2006г, като от 2007г вече превозва продукцията на „Кумерио мед”, „Нафтекс Петрол” и „Холсим”. „Кумерио мед” има собствени вагони за транспортиране на сярна киселина и използва частния

превозите в страната. Те са единствения наш превозвач който участва в международни тарифни споразумения и при извършване на международни товарни услуги. След излизането на пазара на двата частни железопътни превозвача, за БДЖ ЕАД се очертава негативна тенденция за намаляване не само пазарния дял, но и обема на товарните превози във вътрешно съобщение.

Данните за Обема на превозените товари,извършената работа и реализираните приходи от товарни превози в БДЖ ЕАД за 2006 г са систематизирани в Таблица 2.

превозвач като оператор. Водят се преговори за превоз на товари на „Лукойл”.

Очаква се през 2007 г. значително да нарасне пазарния дял на БЖК АД след закупуването и пускане в експлоатация на 10 бр локомотива втора употреба. За първото полугодие на 2007г, обемите на превозите са дос-

тигнало близо 8% от общото количество реализирани товарни превози във вътрешно съобщение. Свободните локомотиви се използват по споразумение от БДЖ ЕАД.

3. Булмаркет – ДМ ООД е превозила около 0.03% от общото количество реализирани товарни превози във вътрешно съобщение през 2006г, като прогнозите са по активно присъс-

твие на пазара през 2007г, след закупуването на 2 бр локомотива Сименс втора употреба от Дания и пускането им в експлоатация.

Данните за обемите на превозените товари и извършената работа при товарните железопътни превози в България в периода 2005-2007г, са систематизирани в Таблица 3.

### Превозени товари и извършена работа при товарните железопътни превози в България.

Таблица 3

Превозвач	2005г		%	2006г		%	1-во тримесечие 2007г		%
	хил. тона	млн. тон км		хил. тона	млн. тон км		хил. тона	млн. тон км	
БДЖ ЕАД	20 298	5 163	99,91	21 183	5 224	96,82	5 113	1 259	92,26
БЖК АД	7,3	2,9	0,06	445,0	170,0	3,15	282,6	105,2	7,71
Булмаркет - ДМ ООД	290,3	1,7	0,03	252,9	1,5	0,03	59,6	0,4	0,03
<b>ОБЩО</b>	<b>20 595,6</b>	<b>5 167,6</b>	<b>100,00</b>	<b>21 880,9</b>	<b>5 395,5</b>	<b>100,00</b>	<b>5 455,2</b>	<b>1 364,6</b>	<b>100,00</b>

Анализа на статистически данни характеризиращи пазара на товарни жп превози, показва тенденции на либерализация на достъпа до транспортния пазар на жп превози в България.

Интерес представлява факта че 7 от големите клиенти товародатели и товарополучатели на БДЖ ЕАД, които формират 60.6 % от работата на превозвача, същевременно формират 45,85 от приходи от този вид превози, т.е. ползват значителни преференции. Спедиторите които формират 28 % от работата на превозвача същевременно формират 38,8 от приходи от този вид превози, т.е. Новите превозвачи следва да определят целевата група клиенти, към които ще се насочат, както към клиентите на историческия превозвач БДЖ ЕАД, така и към нови клиенти и ползвачи друг вид транспорт.

#### Оперативна съвместимост

Пред европейските железопътни администрации, предстои решаването на един от фундаменталните въпроси който е в основата на изграждането на Обща Европейска железопътна система, представляващ прилагане на ТСОС /Техническите спецификации за оперативна съвместимост/ по отношение на инфраструктурата, подвижния състав, поддържането, енергетиката, експлоатацията, управление, контрол и сигнализация.

Съгласно нормативната уредба и изискванията на ЕС всяка подсистема и всяка част от

нея трябва да отговарят на ТСОС /Технически спецификации за оперативна съвместимост/ по време на експлоатацията им, за да удовлетворят и осигурят основните изисквания за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с трансевропейската.

В ИА"ЖА" /Изпълнителна Агенция Железопътна Администрация/ в качеството си на Национален орган за безопасност и регулаторен орган за железопътния транспорт в България има изградена строга процедура по пускане в експлоатация на нов и модернизирани подвижен състав и елементи от инфраструктурата, след експертна оценка от сертифицирани от ИА"ЖА" в Европейската комисия Независими органи за оценяване по структурни направления.

#### **Въведени локомотиви в експлоатация в България в периода 01.01. - 01.09.2007г**

- 8бр локомотив втора употреба внос от Румъния на БЖК АД.
- 2бр локомотива втора употреба внос от Великобритания на БЖК АД.
- 1бр локомотив нов Сименс на БДЖ ЕАД
- 1бр локомотив втора употреба „Сименс“ внос от Гърция на „Терна“ за изграждане на участъка Пловдив – Свиленград.

#### **III. Перспективи за развитие на транспортния пазар и либерализацията**

Изградената и прилагана нормативна уред-

ба осигурява либерализация на пазара на товарни превози в железопътния транспорт. Перспективите за развитие и либерализация на транспортния пазар при железопътни товарни превози в България ще са насочени основно в следните направления.

#### Повишаване на конкурентоспособността.

Основна задача пред всеки железопътен превозвач е повишаване на конкурентоспособността. По същество, за запазване на пазарни позиции е необходимо осезаемо повишаване на икономическата ефективност. При това увеличаването на приходите и намаляването на разходите не следва да се разглеждат като отделни цели, а като балансирано управление на цялостен динамичен процес. Предлагането на по-качествени и ефективни услуги на клиентите включва както нови технологични решения и подвижен състав, така и повишаване квалификацията и мотивацията на персонала.

На конкуренцията между историческите /националните/ с новите жп превозвачи следва да се гледа като необходимо условие за повишаване на собствената конкурентоспособност и на конкурентоспособността на жп транспорта в България въобще. Либерализацията на жп сектора и появата на реална конкуренция е в услуга на клиентите, икономиката и обществото и, като цяло, е подчинена на стратегическата цел за повишаване конкурентността на железниците спрямо другите видове транспорт. В условията на доминация на автомобилния транспорт, и все по голям дял на въздушните товарни превози, конкуренцията между железопътните превозвачи води и до ефективни логистични решения за сътрудничеството им.

Основните приоритети на европейската транспортна политика се базират върху необходимостта от по-справедливи условия за конкуренция между видовете транспорт. Само така относителните конкурентни предимства на отделните видове транспорт, включително и на железниците, могат да се развият и да бъдат обективно оценени. Установяването на по-равнопоставени условия на конкуренция между видовете транспорт (интермодална конкуренция) е необходимата база за развитие на конкуренцията и вътре в железниците (интрамодалната конкуренция). Това е пътят, по който ще могат да развият и демонстрират енергоспестяващите, екологичните и логистичните предимства.

#### Създаване равнопоставени условия за интермодална конкуренция.

Създаването на необходимите условия за яснота за сметките на технологично-единната железница; съпоставимост при създаването на по-равнопоставени условия за интермодална конкуренция между видовете транспорт; откриване достъпа до железопътната инфраструктура с оглед въвеждане на конкуренция при жп превозите (международни, вътрешни – каботажни) и формиране на общ европейски пазар.

По отношение откриването на достъпа до жп инфраструктурата и въвеждането на конкуренция при жп превозите съществуват сериозни аргументи за и против. Аргументите за откриване на достъпа са: повече натиск за намаляване на разходите, по-голяма отвореност за нови маркетингово-икономически идеи, повече технически иновации, прецизиране на доставките. Аргументите против откриването на достъпа са: предостатъчна конкуренция от другите видове транспорт, понижаване на безопасността, високи transition-разходи (разходи за самото преструктуриране, прехода), риск от “обиране на кай-мака”, нарушаване на единството “релса – колело”.

#### Увеличаване на инвестициите в транспорта на Централна и Източна Европа

Според Финансовите институции, усъвършенстването на железопътните връзки е ключов момент в интеграцията на новите страни членки на ЕС в общата транспортна система на съюза. Финансовите институции концентрират основното си внимание върху реконструкцията и възстановяването на инфраструктурата, макар че финансирането на обновяването на подвижния състав напоследък придобива все по-голямо значение.

Проектите, в сферата на жп транспорта, трябва да са икономически и технически целесъобразни, както и да съответстват на изискванията на ЕС за защита на околната среда да бъдат финансирани. Процедурите за оценка на съответния проект включват проверката за съответствие с железопътните пакети и директивите на ЕС. От критично значение в случая са аспектите, свързани с разделяне функциите на управление на инфраструктурата и експлоатацията, както и поэтапният преход към единна европейска система за управление на движението /ERTMS/.

Подвижният състав се превръща във все по-важен обект на финансиране, поради две причини: стабилният ръст на броя на новите

жп оператори както за пътнически, така и за товарни превози, а също все по-високата възраст на използвания от тях подвижен състав, което особено се отнася за най-новите членки на ЕС – Румъния и България. Позициите на железниците в товарните превози следва да укрепват, тъй като увеличаването на територията на ЕС предполага и ръст на потенциала за превози на далечни разстояния, както и на системните предимства на железниците.

Повишаване значението на устойчивостта на транспортната система и екологията

Устойчивата транспортна система развива и разширява пазарите и увеличава възможностите за избор. В същото време тя съхранява околната среда, не отделя емисии, надвишаващи асимилативната способност на средата и изразходва невъзобновяемите ресурси по-бавно от разработването на възобновяеми заместители.

Железниците са сред най-сложните стопански системи. Високият дял на първоначалните и постоянните разходи, в съчетание с относително по-бавното откупуване на вложените в инфраструктурата и подвижния състав значителни капитали, са присъщи характеристики за железниците, без особена разлика дали са държавни или частни. Естествено е, нововъзникващите частни железници, необременени със задължения за обществени услуги, да са по-гъвкави, в сравнение с неавтономните държавни железници. От своя страна те

по-трудно биха достигнали до мултиплициращия мрежови ефект на по-големите традиционни железници (т.нар. “икономия от мащаба”). Следователно, в съчетанието на предимствата на държавната и частната експлоатация на железниците има здрава икономическа логика, потвърждаваща се от опита на почти всички европейски страни.

**ЛИТЕРАТУРА:**

- [1][1] доцент, доктор ик.н. Емил Железов „Определяне влиянието на някои основни фактори върху товарния транспортен пазар” Научна конференция „Транспорт София 2005г. ВТУ “Тодор Каблешков”.
- [2][2] доцент, доктор ик.н. Емил Железов „Определяне влиянието на някои основни фактори върху товарния транспортен пазар” Научна конференция „Транспорт София 2005г. ВТУ “Тодор Каблешков”.
- [3][3] инж. Красимир Ангелов БДЖ ЕАД „Транспортната политика и железниците” списание Железопътен транспорт бр.1 2007г
- [4][4] Александър Тодоров „Инвестиции в транспорта на Централна и Източна Европа” списание Железопътен транспорт бр.1 2007г
- [5][5] Симеон Ананиев „Актуална политика и развитие на българските железници – характеристика, възможности и тенденции” Семинар на тема „Визия за развитие на българските държавни железници 2007 – 2017” гр. Пловдив на 09.07.2007г..

## THE CHALLENGES OF THE RAILWAY FREIGHT TRANSPORTS LIBERALIZATION IN BULGARIA

**Simeon Ananiev**

*Simeon Ananiev Ananiev, Todor Kableshkov University of Transport, Geo Milev str. 158, 1574 Sofia,  
BULGARIA*

**Abstract:** *The normative requirements and the railway systems integration achievements of the EU member-states are examined in the current report. The attention is paid on the uniform rules and functioning standards in the conditions of transport market liberalization. The conclusions made are premise that the railway sector liberalization and the real competition appearance in the client, economic and public services, are subject of strategic goal for increasing the railways competitiveness towards others transport types..*

**Key words:** *RAEA, BDZ EAD, Bulmarket-DM, BZK, liberalization, operators, freights, freight transport market, orders, development factors, railway packages, European directives, regulations, decisions, licenses, certificates.*