

## **АНАЛИЗ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПЪТНИЧЕСКИ И ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**Натали Валериева Михайлова, Магдалена Ивова Цекова**  
[natty\\_mz@abv.bg](mailto:natty_mz@abv.bg) ; [magdalencekova@abv.bg](mailto:magdalencekova@abv.bg)

**ВТУ “Тодор Каблешков”**  
**гр. София, 1574, ул. „Гео Милев” №158,**  
**БЪЛГАРИЯ**

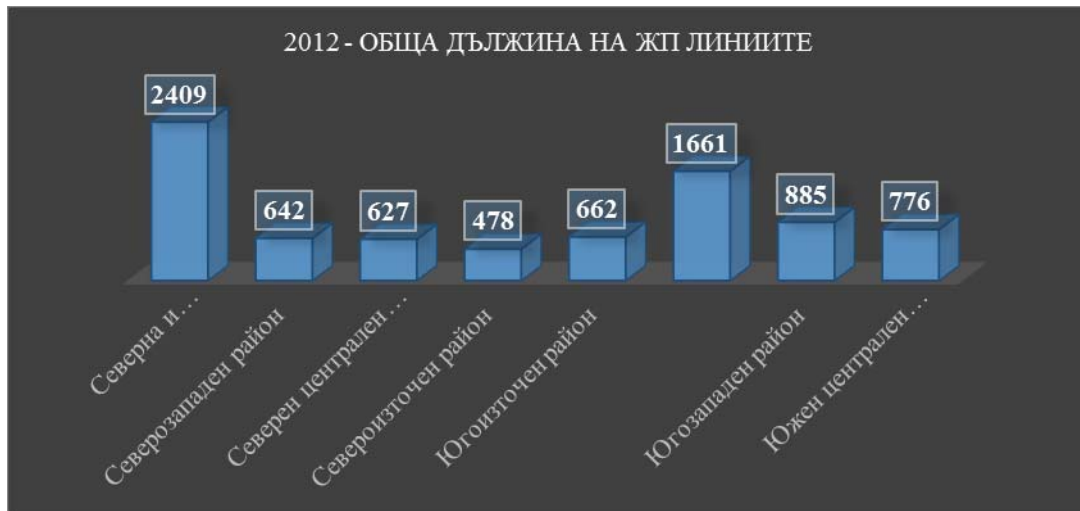
**Ключови думи:** инфраструктура, транспорт, конкуренция, товари, пътници

**Резюме:** *Развитието на железопътната инфраструктура на страната, в съответствие с транспортната политика на Европейския съюз ще доведе, както до пренасочване на товари от автомобилен към железопътен транспорт, така и до намаляване използването на лични превозни средства. Развитието на железопътната инфраструктура е фактор, който оказва влияние върху предоставяните услуги от железопътен транспорт. Подобряването на инфраструктурата довежда не само до предоставянето на качествена, безопасна и конкурентоспособна услуга на пътниците, а и на железопътните товарни превозвачи. В статията ще бъдат разгледани и анализирани железопътната инфраструктура в Република България и тенденциите при превозите на товари и пътници с железопътен транспорт.*

Железопътният транспорт се явява основен вид транспорт във всички индустриални страни в света. Той се развива в условията на сериозна конкуренция с автомобилния, въздушния, речния, морския и неконвекционалия транспорт. България трябва да притежава по - конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт. За българската транспортна система железопътният транспорт се явява основен елемент. Развитието му е предпоставка за икономическото развитие на страната. Важен компонент за мобилността на населението е осигуряване на достъпни услуги на железопътният транспорт.

### **1. Анализ на железопътната инфраструктура**

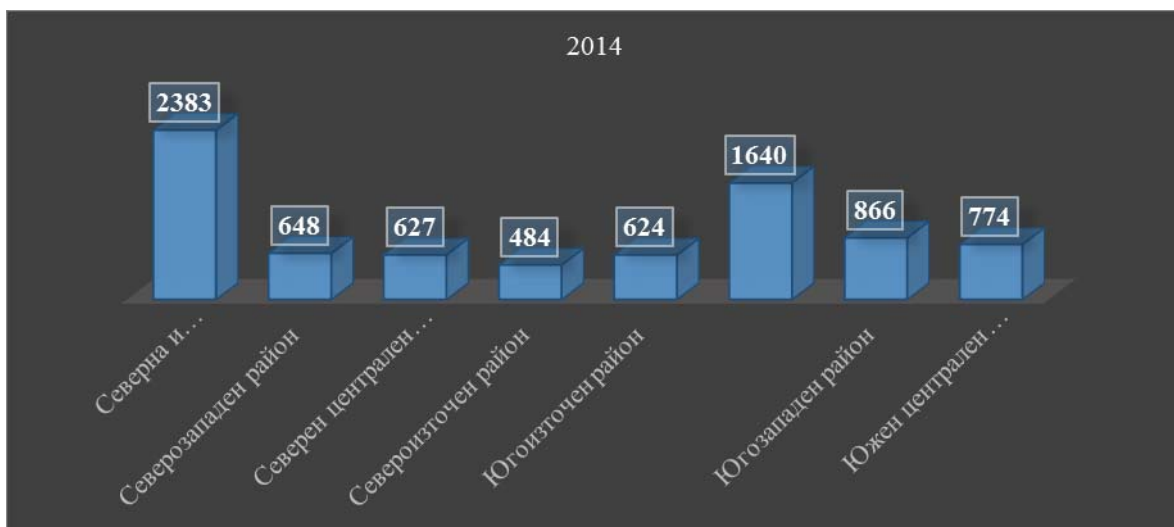
Дължината на железопътните линии към 2014 година е 4023 км., от които 24% е удвоена и 67% електрифицирана. Рехабилитирани са близо 500 км жп линии от 2007 до 2013г. Мрежата има 298 железопътни гари и 16 разделни поста. Жп стрелки - 6 300 бр. Жп тунелите са 186 бр. с обща дължина 47,9 км. Жп мостове – 1 003 бр. с обща дължина 42,8км. Прелези - 777 бр. Средна гъстота на жп мрежата - 58,9 км/1000 км<sup>2</sup> територия. На фигури 1,2 и 3 е представена общата дължина на железопътните линии за периода 2012-2014 година по райони на планиране.



Фиг. 1 Дължина на жп. Линии по райони на планиране  
Източник: НСИ



Фиг. 2 Дължина на жп. Линии по райони на планиране  
Източник: НСИ



Фиг. 3 Дължина на жп. Линии по райони на планиране  
Източник: НСИ

### Изводи:

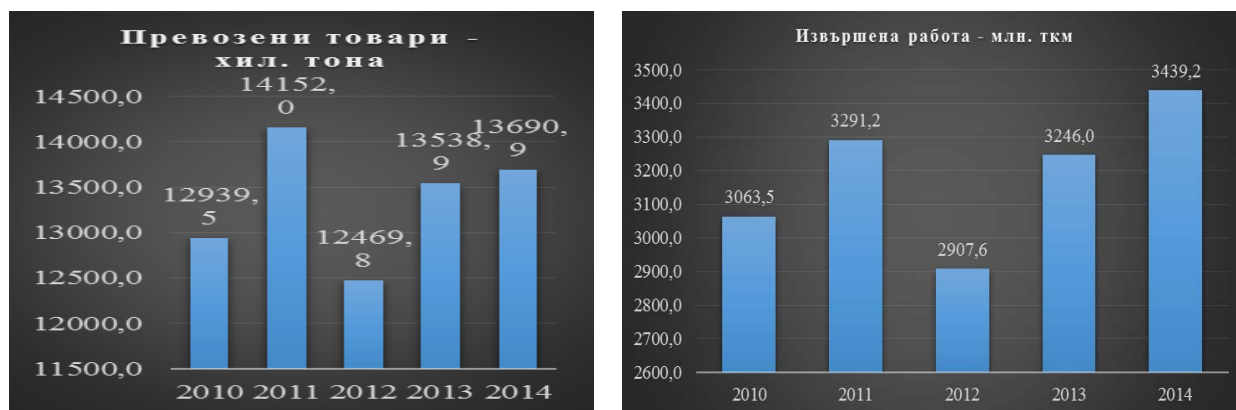
- През 2012 като се започне по низходящ ред най-дългата жп линия е в Северна и Югоизточна България – 2409 км; Югозападна и Южна централна България – 1661 км; Югозападен район – 885 км; Южен централен район – 776 км; Югоизточен район – 662 км; Северозападен район – 642 км; Северен централен район – 627 км и Североизточен район съответно 478 км.
- През 2013 дължината се е намалила за почти всички райони. Само в Северен централен район е останала непроменена съответно – 627. Наблюдава се увеличение в Североизточния район с 4км и Северозападния район – 6км.
- През 2014 се наблюдава увеличени в дължината на жп линиите спрямо 2013 в Северна и Югоизточна България с 2км и Североизточния район – 2км. Намаление на дължината в Югозападна и Южна централната България – 11км и Югозападен район – 11км. За останалите райони няма промяна.

## 2. Анализ на пътническия и товарен железопътен транспорт

На фигури 4-6 са представени статистически данни за превозените пътници, превозените товари и извършената работа от товарен железопътен транспорт, в това число и превозените опасни товари. На фигура 7 са представени данни за реализираните влаккилометри с пътнически и товарни влакове.



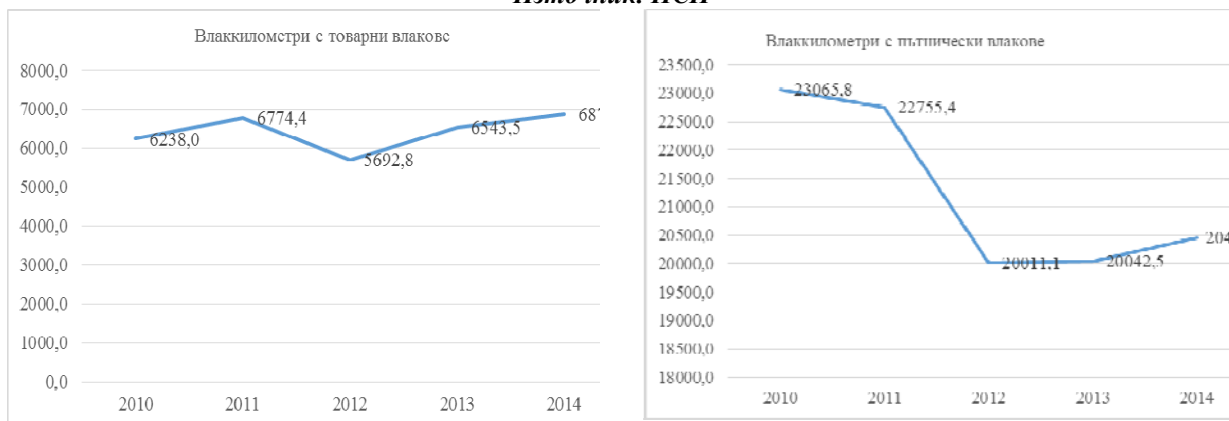
Фиг. 4 Превозени пътници  
Източник: НСИ



Фиг. 5 Превозени товари и извършена работа  
Източник: НСИ



**Фиг. 6 Превозени опасни товари**  
*Източник: НСИ*



**Фиг. 7 Влаккилометри с пътнически и товарни влакове**  
*Източник: НСИ*

**Изводи:**

- В превозените пътници се наблюдава намаление. Те са намалели през 2011 година спрямо 2010 с 793,7 хил. През 2012 са намалели спрямо 2011 с 2,785 хиляди. През 2013 спрямо 2012 година намалението е сравнително по-малко - 451,7 хиляди. През 2014 спрямо 2013 година намалението е 1444,2 хиляди.
- Превозените товари са се увеличили през 2011 спрямо 2010 с 1212,5 хил. тона. През 2012 има значително намаление в превозените товари спрямо 2011 (1682,2 хил. тона). През 2013 и 2014 се наблюдава само увеличение в превозените товари.
- Извършената работа се е увеличила през 2011 спрямо 2010 с 227,7 млн. ткм. През 2012 тя е намаляла спрямо 2011 с 383,6 млн. ткм. През 2013 и 2014 се наблюдава само увеличение в извършената работа.
- През 2010 и 2011 година са превозени най-много опасни товари спрямо следващите години. Като през 2011 спрямо 2010 са превозени с 140,4 хил. тона повече. През 2013 година има също увеличение спрямо 2012 с 63,4 хил. тона. През 2014 те са намалели с 90,7 хил. тона.
- Влаккилометрите с пътнически влакове са повече, отколкото тези с товарните влакове. През периода 2010-2014 има постоянни намаление и увеличение във влаккилометрите с товарни влакове. През периода 2010-2014 също има и намаление и увеличение във влаккилометрите с пътническите влакове. Като най-голямо намаление се наблюдава през 2012 спрямо 2011 с 2744,3 км.

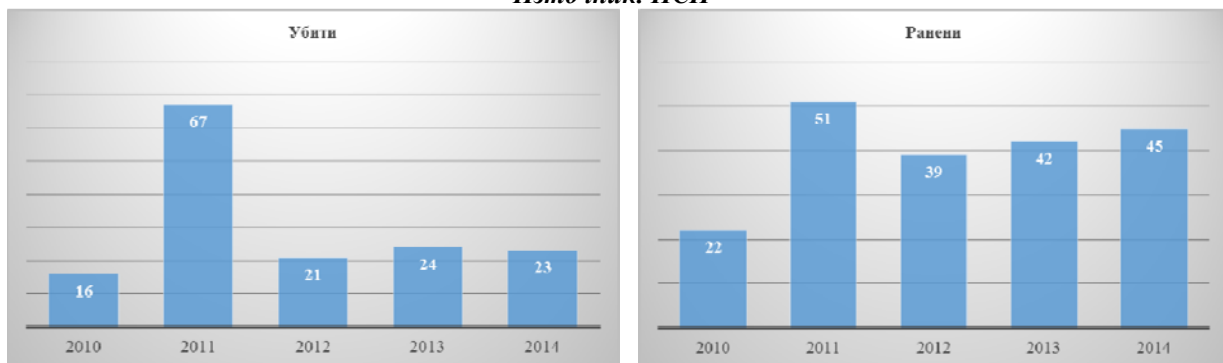
### 3. Анализ на железопътните произшествия

На фигури 8 и 9 са представени статистически данни за произшествията с железопътен транспорт (общо, ранени и убити).



Фиг. 8 Произшествия с железопътен транспорт

Източник: НСИ



Фиг. 9 Убити и ранени при произшествия с железопътен транспорт

Източник: НСИ

#### Изводи:

- Железопътни произшествия, ранени и убити- При сблъсък, дерайлиране на влака, произшествия с жп. прелези, произшествия с хора, причинени от движещо се железопътно средство, пожар в подвижния състав.
- Най-много произшествия има през 2011. През 2012 спрямо 2011 те са намалели много с 77 броя. През 2014 спрямо 2013 също са намалели с 29 броя.
- През 2010 броя на убитите хора е 16. През 2011 има значително увеличение броя на убитите (67 човека). През 2012, 2013, 2014 броя на убитите хора е малък.
- Броя на ранените е най-голям през 2011 и 2014 спрямо другите години. През 2011 спрямо 2010 също има голямо увеличение на ранените с 29 броя. Като през 2012 спрямо са намалели с 12, а през 2013 и 2014 са се увеличили.

#### Литература:

- [1] <http://www.nsi.bg/bg/content/1729/%D0%B6%D0%B5%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%BE%D0%BF%D1%8A%D1%82%D0%B5%D0%BD-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82>
- [2] <http://www.ritrans.eu/index.xsp?issue=2013-03&article=EC45E3F59E11176BC2257C28004509DD>

# ANALYSIS OF RAILWAY PASSENGER AND CARGO TRANSPORT IN REPUBLIC OF BULGARIA

**Natali Valerieva Mihaylova, Magdalena Ivova Cekova**  
[natty\\_mz@abv.bg](mailto:natty_mz@abv.bg) ; [magdalenacekova@abv.bg](mailto:magdalenacekova@abv.bg)

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

**Key words:** *infrastructure, transport, competition, cargo, passengers*

**Abstract:** *The development of railway infrastructure in the country, according to the transport politics of the European Union, will lead to the transfer of cargo from motor to railway transport/ change of motor cargo transport with railway transport, as well as to decrease in private motor vehicles usage. The railway infrastructure development is a factor that influences the railway transport services. The infrastructure improvement leads to the provision of quality, safe and competitive service not only to the passengers but to railway cargo transporters as well. This article will examine and analyze the railway infrastructure in Bulgaria and the trends in railway transportation of passengers and cargo.*