

ИЗМЕНЕНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖП ИНФРАСТРУКТУРАТА И АНАЛИЗ НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗИ

Магдалена Ивова Цекова
magdalenacekova@abv.bg

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

Ключови думи: инфраструктура, транспорт, конкуренция, пътници

Резюме: Извършването на обществени превозни услуги с железопътен транспорт е възложено на “БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, след проведена процедура по реда на ЗОП за избор на превозвач. В статията ще бъдат изследвани и анализирани основни сегменти на пътническия железопътен транспорт в Република България и състоянието на българската железопътна инфраструктура. Транспортният сектор на България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Железопътният транспорт е основен елемент от националната транспортна система и неговото развитие в посока интеграция в европейските транспортни системи оказва съществено влияние върху цялостното развитие на икономиката в Република България.

Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество. Транспортният сектор на България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки на страната и на туризма. Българската железопътна мрежа заема стратегическо място в Европейската железопътна система, като по-голямата част от мрежата попада в обхвата на Трансевропейската транспортна мрежа.

1. Анализ на железопътната инфраструктура

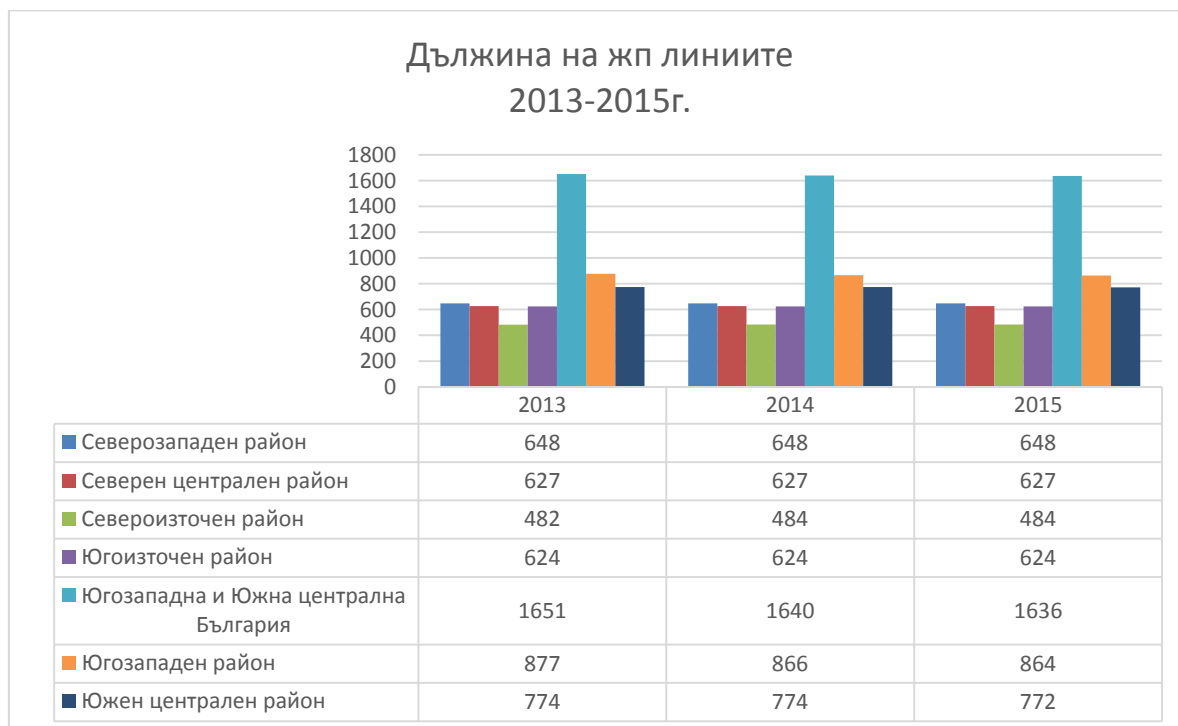
Състоянието на железопътната инфраструктура се определя от състоянието на всички нейни елементи: железния път, системите и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите, енергетичните и електротехническите съоръжения, сградния фонд. Железопътната мрежа на страната е с висока степен на изграденост и електрификация и е в състояние да задоволи значително по-високо търсене на транспортни услуги. Състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва

негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътуванията, комфорта и експлоатационните разходи за влаковото движение.

Общата разгъната дължина на железопътните линии в България е 6 517 км., в т.ч. единични жп линии с нормално междурелсие (1 435 мм.) – 2 907 км., двойни жп линии – 1 978 км и гарови коловози с нормално междурелсие – 1 480 км.

На фигура 1е представена общата дължина на железопътните линии за периода 2013-2015 година по райони на планиране.

На фигура 2 са представени измененията на дължините на жп линии за периода 2013-2015 година по райони на планиране.



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



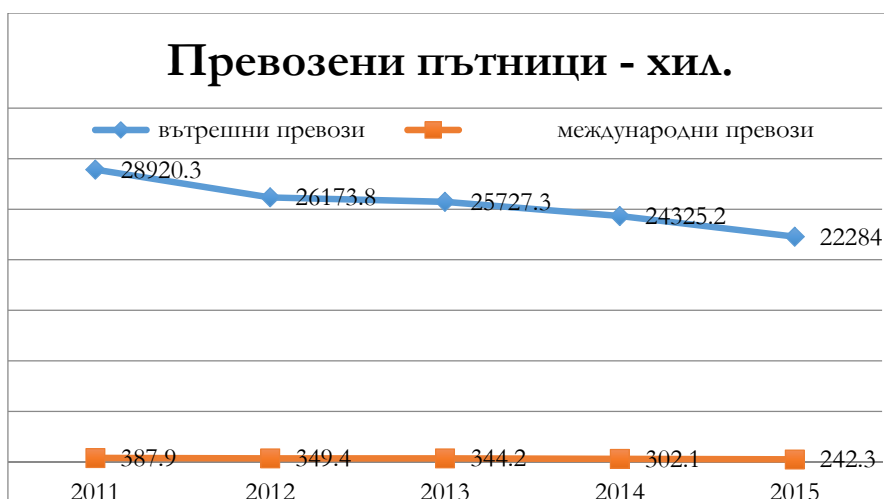
**Фиг. 2 Изменение на дължините на жп линии по райони на планиране
Източник: НСИ**

Изводи:

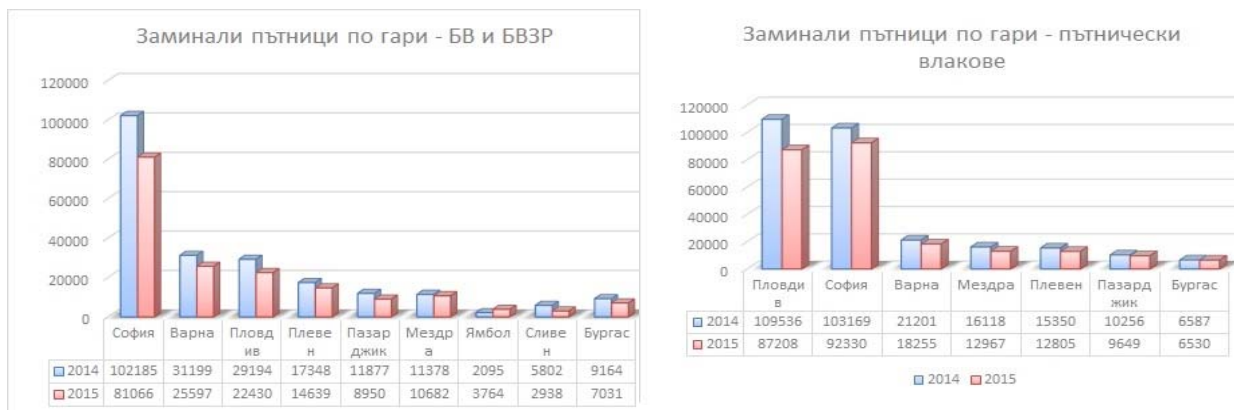
- През 2013 като се започне по низходящ ред най-дългата жп линия е в Югозападна и Южна централна България – 1651 км; Югозападен район – 877 км; Южен централен район – 774 км; Северозападен район – 648 км; Северен централен район – 627 км; Югоизточен район – 624 км и Североизточен район съответно 484 км.
- През 2014 дължината се е променила за почти всички райони. Наблюдава се увеличение в Североизточния район с 2км. Намаление има в дължината на Югозападна и Южна централна България – 11км. и Югозападен район – 11км. За останалите райони няма промяна.
- През 2015 се наблюдава увеличение в дължината на жп линиите спрямо 2013 в Североизточния район – 2км. Намаление на дължината в Югозападна и Южна централната България – 15км., Югозападен район – 13км. и Южен централен район – 2км. За останалите райони няма промяна.

2. Анализ на пътническият железопътен транспорт

На фигура 4-5 са представени статистически данни за превозените пътници. На фигура 6 са представени данни за реализираните влакилометри с пътнически влакове.



Фиг. 4 Превозени пътници
Източник: НСИ



Фиг. 5 Заминали пътници по гари
Източник: Оперативен отчет на основните обемни и икономически показатели “БДЖ-Пътнически превози”, 2015г.



Фиг. 6 Влакิโลметри с пътнически влакове
Източник: НСИ

Изводи:

- В превозените пътници се наблюдава намаление. Те са намалели през 2012 година спрямо 2011 с 2746,5 хил. През 2013 спрямо 2012 година намалението е сравнително по-малко -446,5 хиляди. През 2014 спрямо 2013 година намалението е 1402,1 хиляди. 2014 година спрямо 2015 намалението е 2041,2 хиляди.

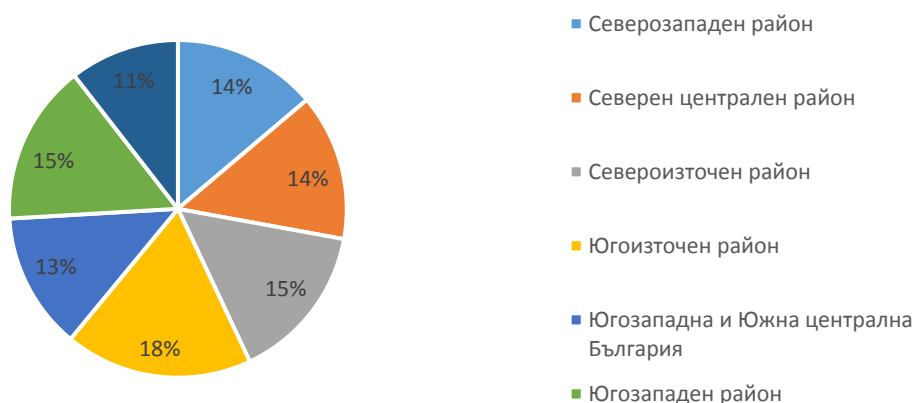
- През периода 2014-2015 се наблюдава намаление на превозваните пътници в голяма част от гарите. Заминалите пътници по гари преобладаваща част са при пътническите влакове. Сравнително голям дял имат градовете Пловдив и София. При бързите влакове и бързи влакове със задължителна резервация голям дял пътници се падат на градовете София и Варна.

- През периода 2011-2015 има и намеление и увеличение във влакิโลметрите с пътническите влакове. Като най-голямо намаление се наблюдава през 2012 спрямо 2011 с 2744,3 км.

3. Анализ на състоянието на железопътните линии.

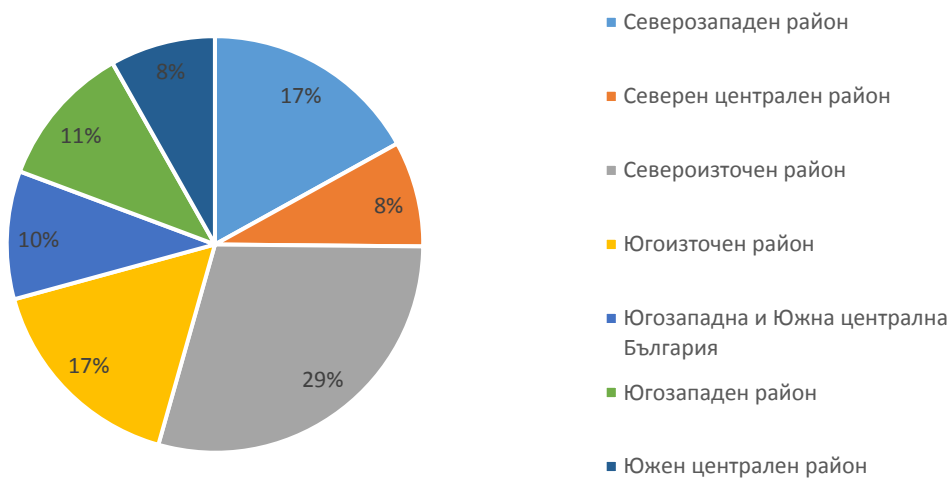
На фигури 7 и 8 са представени статистически данни за относителните дялове на електрифицираните жп линии и двойните жп линии спрямо общите жп линии за периода 2013-2015 година по статистически райони.

Относителен дял на електрифицираните жп линии
за периода 2013-2015г.,%



Фиг. 7 *Относителен дял на електрифицираните жп линии спрямо общите жп линии по статистически райони*
Източник: НСИ

Относителен дял на двойните жп линии
за периода 2013-2015г.,%



Фиг. 8 *Относителен дял на двойните жп линии спрямо общите жп линии по статистически райони*
Източник: НСИ

Изводи:

- При електрифицираните жп линии за периода 2013-2015г. най-голям относителен дял се пада на Югоизточният район (18%), следван от Югозападен район-15%, Североизточен район-15%, Северозападен район-14%, Северен централен район-14%, Югозападна и Южна централна България-13% и с най-малък относителен дял се нарежда Южен Централен район с 11%.
- При двойните жп линии за периода 2013-2015г. най-голям относителен дял се пада на Североизточният район(29%), следван от Северозападния район-17%,

Югоизточен район-17%, Югозападен район-11%, Югозападна и Южна централна България-10%, а с най-малък дял са Северен Централен и Южен Централен район-съответно 8%.

- Преобладават относителните дялове на електрифицираните жп линии спрямо дяловете на двойните жп линии в почти всички райони, с изключение на Северозападният район(17%) и Североизточният район(29%).

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>
- [3.] www.abzp.eu
- [4.] <http://rail-infra.bg/>

MARKET POLICY AND COMPETITIVENESS OF PASSENGER TRANSPORT

Magdalena Ivova Cekova

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

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

Abstract: *The performance of public transport services by rail has been assigned to BDZ - Passenger Transports Ltd. following a procedure under the PPL for the selection of a carrier. The article will examine and analyze the major segments of the passenger railway transport in the Republic of Bulgaria and the state of the Bulgarian railway infrastructure. Bulgaria's transport sector is of utmost importance for enhancing the competitiveness of the national economy and serving the population. Railway transport is an essential element of the national transport system and its development in the direction of integration in European transport systems has a significant impact on the overall development of the economy in the Republic of Bulgaria.*