



## **ФАКТОРИ ЗА УТВЪРЖДАВАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА**

**Мира Зафирова**  
[Mira\\_zafirova@abv.bg](mailto:Mira_zafirova@abv.bg)

**ВТУ "Т. Каблешков", София, ул. "Г. Милев" №158,  
БЪЛГАРИЯ**

***Ключови думи:** железопътната инфраструктура, мениджмънт, маркетинг*

***Резюме:** Основната стратегическа цел на ОПТТИ 2014-2020 в областта на железопътния сектор е насочена към развитието на висококачествена железопътна инфраструктура и създаване на конкурентоспособен и привлекателен железопътен пазар спрямо другите видове транспорт в България. Програмата е съобразена както с местните специфични условия, така и с предшестващите национални и международни документи в областта.*

*През 90-те години на миналия век се регистрира тенденция на спад на превозваните товари и загуба на пазарен дял от страна на железницата за сметка на силната конкуренция от автомобилния транспорт.*

*Транспортът и съобщенията генерират 11,7% от брутната добавена стойност на страната и осигуряват пряка заетост на над 138 000 души.*

*За промяна на негативната развитие и утвърждаването на железопътния сектор в България е необходимо ефективно и целенасочено поведение в областта на маркетинга и пазарната политика на национално ниво. Положителни страни в тази насока са благоприятното географското разположение на страната, политическата стабилизация на Балканския полуостров, изграждането на значими инфраструктурни обекти в региона и помощта от Европейския съюз.*

*В доклада са разгледани специфичните особености свързани с реализирането на инвестиционната политика в железопътната инфраструктура.*

### **УВОД**

Изграждането на железопътната инфраструктура в България започва в края на 19в. До 1989 г.е изградена основната железопътна мрежа в страната. За периода след Втората световна война до 90 г. на миналия век, характеризиращ се с интензивно промишлено и гражданско строителство е извършено значително в областта на железопътния сектор: [3]

- Удвояване на основните направления – до 25% от дължината на цялата железопътна мрежа;
- Електрифициране на основните направления и останалите линии – до 60% от дължината на цялата железопътна мрежа;
- С електрически локомотиви се извършва 85% от превоза на товари и пътници;

- Постепенно се изваждат от експлоатация парните локомотиви;
- Увеличава се пропускателната способност на основните направления повече от 2 пъти;
- По темпове на електрификация на железопътната мрежа България е на едно от първите места в Европа.

След настъпилите общественно-икономически промени в страната в края на 20в. се наблюдава рязък спад в развитието на железопътния транспорт. Една от причините е нелоялната конкуренция с автомобилният транспорт:

- Пренасочване на голям процент от превозите – товари и пътници – към автомобилния транспорт;
- Наличие на разлика между инфраструктурните такси на железопътния и автомобилния транспорт – железопътния транспорт заплаща значително по-високи такси от автомобилния транспорт.

### **ПРИОРИТЕТИ**

През последните 20 години Европейската комисия е много активна в усилията си да реструктурира пазара на европейския железопътен транспорт, както и да засили позицията му по отношение на другите видове транспорт. Те са концентрирани в три основни области, които са от изключително значение за развитието на конкурентоспособността на железопътната транспортна индустрия:

- отваряне на пазара на жп транспорта за конкуренция;
- подобряване на техническата съвместимост и сигурността на националните жп мрежи;
- развитие на жп инфраструктурата.

Целта на тези мерки е да се преодолее спадът в развитието на жп сектора от последните няколко десетилетия.

Изграждането на железопътната инфраструктура е съществена стъпка към преодоляване на тенденцията от последните години за спад на превозваните товари и загуба на пазарен дял от страна на железницата за сметка на силната конкуренция от автомобилния транспорт.

Значим плюс за развитието на железопътния сектор са и неговите уникални предимства пред другите видове транспорт, а именно:

- предлага екологично по-чист транспорт;
- многократно по-безопасен транспорт;
- по-евтин транспорт;
- по-висока енергийна ефективност;
- железниците използват 2-3 пъти по-малко земя за своята дейност.

Целта на настоящия доклад е да представят специфичните особености свързани с реализирането на инвестиционната политика в железопътната инфраструктура.

### **РЕАЛИЗАЦИЯ:**

В ОП „Транспорт“ и ОП “Транспорт и транспортна инфраструктура“ се акцентира върху изграждането на важни стратегически обекти в областта на железопътната инфраструктура.

За да бъде полезна изградената инфраструктура на следващ етап възниква необходимостта от ефективното и целенасочено управление в областта на маркетинга и пазарната политика за утвърждаване на железопътния транспорт.

Управлението е процес с различни тълкувания: [6]

- от *функционална* гледна точка управлението е процес на мобилизиране на ресурсите на цялото (вътрешно и външно) формиране, обединяване

активизиране на частите в него по начин, който довежда до ефективното му целенасочено поведение в определена околна среда;

- от *субтрактивна* гледна точка (какво е неговото съдържание) управлението е информационен процес на получаване и предаване на информация за разпознаване и формулиране на възникващи проблеми (реално или потенциално), съпътстващи целенасоченото поведение на обекта (субекта), решаването им и организирането на изпълнението на решенията с оглед осъществяване на целта. С други думи казано управлението е производство на решения;
- от *структурна* гледна точка управлението е взаимодействие между части на организацията по повод на реализиране на нечия воля чрез нея. С други думи управлението е насочено взаимодействие, при което едната страна реализира волята си, използвайки възможностите на другата страна.

Железопътният транспорт е обвързан и с другите видове транспорт (автомобилен, морски и др.) както в национален, така и в международен аспект, т.е. той функционира като обща европейска транспортна система.

Ефективното използване на железопътната инфраструктура включва синхронизиране на нейния капацитет с останалите видове транспорт и превозвачи, т.е. развитието на интермодалните терминали и контейнерните превози.

Транспортните възли трябва да осигуряват условия за реализиране на най-добри резултати от превозната дейност на транспортната система. За да отговарят на това основно изискване, е необходимо дейността им да се основава върху следните основни принципи: [5]

- съгласуване на времето за пристигане във възела на подвижния състав на различните видове транспорт, изхождайки от направленията на превозите, вида на товарите, типа на транспортните средства и техните технико-експлоатационни характеристики;
- съкращаване на сроковете за доставка на товарите по пътя на осигуряване на претоварването им въз основа на директния вариант и намаляване продължителността на престояването;
- осигуряване на условия за своевременно и ефективно регулиране на подаването на транспортните средства на основата на предварително обявените срокове за обработка в транспортния възел.

Специализираните контейнерни терминали на територията на България са:

- железопътни контейнерни терминали в гарите София – товарна, Пловдив – Филипово, Димитровград–Север, Стара Загора, Горна Оряховица, Плевен – запад;
- специализирани контейнерни терминали в морските пристанища Варна-Изток, Варна-Запад и Бургас.

Фериботният комплекс Варна, обслужва линията Варна-Иличевск-Поти /Батуми, и е част от трасето на Европейски път Е-70 – Ла Коруня (Испания) – Потти (Гърция).

Фериботен терминал Варна има възможност за [4]:

- натоварване и разтоварване на автомобили и вагони на собствен ход;
- претоварване, натоварване и разтоварване на вагони по различни технологии: вагон-вагон; автомобил-вагон; рампа-вагон; вагон-рампа;
- обработване на превозните документи;
- съхраняване на товари в склад;
- ремонт на вагони и талиги.

Интернационализирането на транспортните услуги изисква добро съчетаване между начин и срокове на транспортиране, възможна контейнеризация и достъпна, информация. т.е нараства ролята на логистиката. Необходимо е да бъдат разработени достъпни и добре адаптирани разписания за всички потенциални клиенти. При динамиката на развитие на днешното общество трябва да бъдат използвани всички предимствата на железопътния сектор за преодоляване на конкуренцията в транспортния сектор. Транспортната услуга е съчетание срок на пътуване, цена, комфорт по време на пътуване и приемливи условия на жп гарите.

В днешното пазарно ориентирано общество транспортната услуга чрез железопътния транспорт има и уникалното предимство да предлага екологично почист транспорт.

Връзката превозвач- потребител е двустранна. Усилията на превозвача са значителни, но потребителят трябва да бъде коректно отговорен към услугата която използва.

Проектът „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ“ е насочен към изготвяне на нов режим на таксуване на достъпа и ползването на железопътната инфраструктура, който да е изцяло съвместим с новото европейско законодателство и да спомогне за привличането на нов бизнес по железопътната инфраструктура на Република България.[2]

БДЖ е единственият доставчик на железопътни транспортни услуги за превоз на пътници. 85% от всички железопътни пътнички километри в България се реализират по Договор за задължения за обществени услуги (ДЗОУ).

„БДЖ Товарни превози“ ЕООД, заедно с 4 други големи железопътни предприятия (БЖК, Булмаркет, БД Шенкер, Рейл Карго Австрия) осигуряват железопътни транспортни услуги. Всички железопътни предприятия предоставят групови товарни превози (конвенционални и интермодални транспортни услуги) като „БДЖ Товарни превози“ ЕООД е единственият железопътен оператор, който извършва превози с единични вагони; „БДЖ Товарни превози“ ЕООД, ДБ Шенкер и Рейл Карго Австрия предоставят интермодални железопътни транспортни услуги.

В проекта „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НКЖИ“ е [2]:

- Разработена е формула за изчисляване на таксите за достъп и ползване на железопътната инфраструктура

$$\text{Такса}_{\text{изч}} = (V_p * L_1 * W_1 * Tkm_{L_1W_1} + V_x * L_x * W_x * Tkm_{L_xW_x} + \dots) + (1 - IN) + Pe * MWh$$

Където:  $Tkm$  – влак- km;

$V_p$  - базова цена;

$L_x$  – коефициент, отчитащ типа линия;

$W_x$ - коефициент, отчитащ типа линия;

$IN$  - стимул за нови влакови услуги;

$Pe$  - цена за достъп до разпределение на електроенергия.

- Разработен е план за действия, свързани с въвеждането на новата тарифна политика. Съвременният подход за прилагането на тарифната политика изисква работа на различни нива:

Ниво	Действия
Държавно ниво	Промяна на съществуващото законодателство и регулаторна рамка по отношение на новия режим на таксуване и др.
Ниво НКЖИ	Въвеждане на новата система за таксуване и др.
Ниво ИАЖА	Разработванена механизми за контрол на НКЖИ; Прецезиране на процедури и механизми за наблюдение на конкурентноспособността на българския железопътен пазар и др.

Справедливото прилагане на тарифната политика ще допринесе за издигане на конкурентноспособността на българския железопътен пазар и отговорността на потребителя към този вид услуга.

#### **Заключение:**

Еднозначен отговор „за” или „против” определен вид транспорт не може да се даде. Транспортната система на България включва използването на всички видове транспорт. Железопътният сектор има уникални предимства. Изграждането на значими обекти в областта на железопътната инфраструктура на територията на страната, съчетано с политическата стабилност в района са базови условия за развитието на българската икономика. Железопътният сектор трябва да се адаптира към всички предизвикателства, за да бъде готов да поеме новите възможности свързани с тенденцията за глобализация на световната икономика и интегриране на транспортните мрежи.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г
- [2] „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в ДП НК“ЖИ“ - проект съфинансиран от европейския фонд за регионално развитие и оперативна програма „Транспорт“;
- [3] Паскалев Л., „ Железопътният транспорт в република България и тенденции в развитието на подвижния състав-тягов, товарни и пътнически вагони“ сп “Механика Транспорт Комуникации”: том 10, брой 3/2, 2012 г.
- [4] Вълков Р. , Фактори и предпоставки за развитие на комбиниран транспорт, сп “Механика Транспорт Комуникации”: том 10, брой 3/2, 2012 г. №0697;
- [5] Вълков Р. , Перспективи за развитие на терминалите за комбинирани превози, сп “Механика Транспорт Комуникации”: том 10, брой 3/2, 2012 г. № 0698;
- [6] Бояджиев А. Мениджмънт на строителна фирма

# FACTORS FOR CONFIRMATION OF RAILWAY INFRASTRUCTURE

**Mira Zafirova**

[Mira\\_zafirova@abv.bg](mailto:Mira_zafirova@abv.bg)

*Todor Kableshkov University of Transport  
Sofia, "Blvd", "G.Milev" № 158,  
BULGARIA*

**Key words:** *railway infrastructure, marketing, management*

**Abstract:** *The main strategic goal of the OPTI 2014-2020 in the railway sector is to develop high-quality rail infrastructure and to create a competitive and attractive rail market in relation to other modes of transport in Bulgaria. The program is adapted both to local specific conditions and to previous national and international documents in the field.*

*In the 1990s, there was a downward trend in freight and a loss of market share on the part of the railways at the expense of strong competition from road transport.*

*Transport and communications generate 11.7% of the country's gross added value and provide direct employment to over 138,000 people.*

*Changing the negative development and strengthening of the railway sector in Bulgaria requires effective and purposeful behavior in the field of marketing and market policy at the national level. Positive sides in this direction are the favorable geographic location of the country, the political stabilization of the Balkan peninsula, the building of significant infrastructure sites in the region and the European Union's assistance.*

*The purpose of this report is to present the specific features of investment policy in railway infrastructure.*