

ОЦЕНКА НА КАЧЕСТВОТО НА ПЪТНИЧЕСКИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗИ В БЪЛГАРИЯ

Ташко Минков
tminkov@unwe.bg

**Университет за национално и световно стопанство
1700 София, Студентски град "Хр. Ботев", УНСС
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: сигурност и безопасност на превозите, времепътуване, комфорт, редовност на превозите.

Резюме: Кризата в пътническият железопътен транспорт на България може да се преодолее само чрез значително подобряване качеството на превозите. То се измерва с различни показатели, като: сигурност и безопасност, продължителност на времепътуването, редовност и спазване на разписанията, култура на обслужване. Железопътният транспорт е един от най-сигурните начини за превоз на пътници, но през последните години в България бе допуснато известно влошаване по този показател. По отношение на редовността се наблюдава подобрение, но разписанията си остават неудобни за пътниците. Времепътуванията са големи, като причините за това са свързани със състоянието на инфраструктурата и подвижния състав. Като цяло по повечето линии преобладават ниските скоростни диапазони. Културата на транспортното обслужване е много занижена в последните години, което показва анализът на различните ѝ елементи: съгласуваност на разписанията, възможност за онлайн резервация, удобен достъп до гарите и спирките, достъп на трудноподвижни лица, обслужване в гарите и спирките, комфорт във влаковете. Направените анкетни проучвания показват, че най-чувствителни са пътниците към комфорта и хигиената във влаковете. Ниското им равнище в последните години се посочва като водеща причина за неизползване на железопътен транспорт.

Качеството на пътническите превози на железопътния транспорт се оценява в два аспекта: от гледна точка на конкуренцията в обществения сектор, която се проявява най-вече с автобусния транспорт и по-рядко с въздушния и от гледна точка на конкуренцията с ползвателите на лични автомобили, с които се извършват преобладаващата част от пътническите превози.

Най-важният показател за качество е сигурността и безопасността на превозите. [1] Железопътният транспорт заема добри позиции по този показател, като изостава единствено от въздушния, който се оценява като най-сигурният вид превоз. Интензификацията на въздушния трафик в последните години обаче доведе до зачестяване на инцидентите със самолети, което балансира двата вида транспорт от гледна точка на този показател. За оценка на сигурността и безопасността на

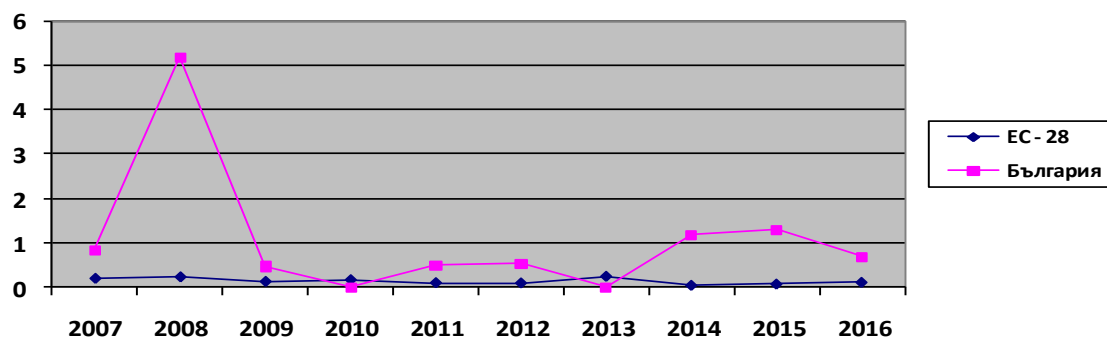
железопътните превози може да се използват основни и относителни показатели, чиито стойности са представени в табл. 1.

Таблица 1

Сигурност и безопасност на превозите в железопътния и автомобилния транспорт, 2016 г.
[5]

Показател	България	ЕС 28
<i>Брой на загиналите при железопътни инциденти</i>	<i>1</i>	<i>44</i>
<i>Брой на загиналите при автомобилни инциденти</i>	<i>708</i>	<i>25 651</i>
<i>Брой загинали при жп инциденти на 1 млн. жители</i>	<i>0,14</i>	<i>0,09</i>
<i>Брой загинали при автом. инциденти на 1 млн. жители</i>	<i>99</i>	<i>50</i>
<i>Брой загинали при жп инциденти на 1 млрд. пкм</i>	<i>0,69</i>	<i>0,10</i>
<i>Брой загинали при автом. инциденти на 1 млрд. пкм</i>	<i>12,2</i>	<i>5,2</i>

Данните в таблицата показват значително по-голямата безопасност на железопътния транспорт, както в ЕС, така и в България. По отношение на показателя „брой загинали при инциденти, падащи се на единица превозна работа”, железопътният транспорт в ЕС може да се оцени като 50 пъти по-безопасен от автомобилния, докато в България разликите са много по-малки. Има известна динамика в показателя през последните десет години, което е показано на фиг. 1.



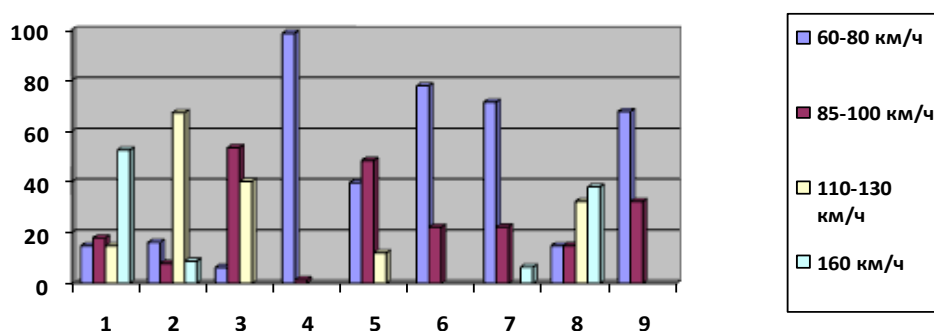
Фиг.1 Изменение на показателя „брой загинали при жп инциденти на 1 млрд. пкм” [5]

От фигурата се вижда, че показателят има сравнително постоянни и ниски нива за целия ЕС. По отношение на България се забелязват големи колебания, които се дължат преди всичко на малките мащаби. Въпреки това се вижда, че средните му стойности са доста над общото равнище за ЕС. Стойностите на показателя за целия период от десет години са 0,13 за ЕС и 1,13 за България. Въпреки неблагоприятните резултати за страната, железопътният транспорт си остава много по-безопасен от автомобилния. Основните причини за тези резултати са свързани с ниска производителност на персонала и недостатъчно средства за поддръжка на железопътните линии, лошото състояние на подвижния състав и липсата на внедрени системи за обезпечаване на безопасността на превозите. [4]

Следващият важен показател за качеството е редовността на превозите. Равнището на показателя е много ниско през последните години, като това се отчита за сериозен проблем и на ниво ЕС. Ето защо в политиката за развитие на сектора в следващите години е заложено предприемането на мерки за намаляване на закъсненията. Допълнителен проблем се явява и отмяната на влакове, което се случва сравнително често в страната. От БДЖ „Пътнически превози” се отчита значително

подобрение на тези показатели в последно време, но все още стойностите им са твърде високи. По отношение на сумарното време на закъсненията стойностите са от порядъка на 50 – 60 хил. минути месечно. Изпълнението на графика за движение на влаковете варира в порядъка 80 – 90%, а броят на отменените влакове в някои месеци надхвърля 100. Като основни причини за лошото състояние на показателите се посочва недостигът на локомотиви и вагони.

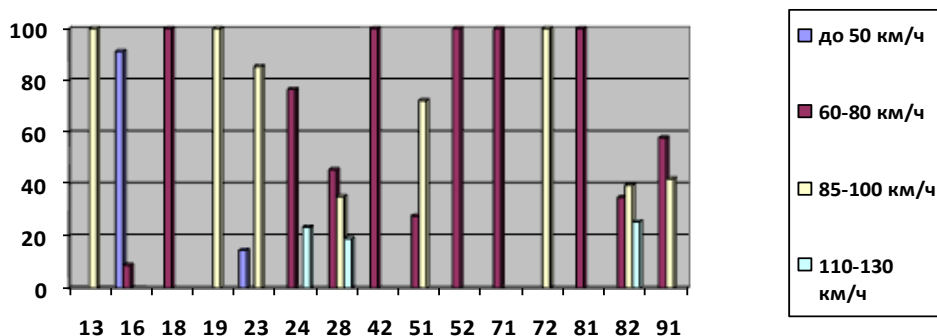
Основен показател за качеството на пътническите превози е и продължителността на времепътуването. Тя се влияе най-вече от скоростите на движение, но е тясно свързана и със закъсненията на влаковете. Средните скорости на движение по нашата железопътна мрежа са много ниски, като масово са в интервала 60 – 80 км/ч. Главните железопътни линии в страната имат разнообразен скоростен профил, като процентните изчисления по скоростни диапазони за всяка от тях са представени на фиг. 2.



Фиг.2 Процентно разпределение на главните линии по скоростни диапазони [2]

Както се вижда от фигурата, с най-добри скоростни параметри са железопътните линии 1,2 и 8, а с най-лоши – 4, 6 и 9. Като цяло дялът на линиите с високи скорости е много нисък. По отношение на отклоненията показателите са още по-лоши, което може да се види фиг. 3.

По отклоненията преобладават участъците с проектни скорости в диапазона 60 – 80 км/ч. На второ място са участъците със скорости 85 – 100 км/ч. Само по три отклонения има участъци с проектни скорости от 110 до 130 км/ч, а по две отклонения има дори скорости по-малки от 50 км/ч.



Фиг. 3 Процентно разпределение на отклоненията от главните линии по скоростни диапазони [2]

Допълнителен ограничаващ фактор за голямото времепътуване е експлоатационното състояние на подвижния състав. Дори по участъците, които позволяват реализирането на високи скорости, преобладаващата част от подвижния състав не може да надвишава 80 – 100 км/ч. Закъсненията на влаковете, отмяната на влакове, несъгласуваните разписания и отдалечеността на гарите влияят допълнително за влошаване на този качествен показател.

Комплексен показател за качество на пътническите превози е културата на транспортното обслужване, която има различни измерения:

- съгласуваност на разписания за движение на влаковете;
- възможност за онлайн резервация на места и закупуване на билети;
- удобен достъп до гарите и спирките – тук се включва разположението им спрямо населените места, както и връзките им с градския и междуселищния транспорт;
- достъп до гарите, пероните и влаковете на хора със намалени възможности за самостоятелно придвижване;
- обслужване в гарите и спирките;
- комфорт във влаковете, включващ комплекс от удобства, като състояние, чистота, отопление, интернет, специализирани вагони и др.

Несъгласуваните разписания за движение на влаковете сериозно намаляват качеството на услугата, като влошаването по този показател в последните години е драстично.

Разработена е система за онлайн резервация и продажба на билети, която дава възможност за запазване на места от 24 часа до 30 дни преди датата на пътуването. Като цяло информационното обслужване се оценява като добро от пътниците.

Достъпът до гарите и спирките на железопътния транспорт на много места в страната е затруднен поради тяхната отдалеченост от центъра на селищата. Този проблем е особено актуален за по-малките населени места, където няма друг довозващ обществен транспорт. Общо 71 гари и спирки в страната се третират като отдалечени, защото са разположени на разстояние над 1 км от съответното населено място или населени места. [3] Информация за тях е представена в табл. 2.

Таблица 2

Отдалечени от населените места гари и спирки [3]

Отдалеченост	Брой гари и спирки	Население в прилежащите населени места
1,2 - 1,5 км	5	3 088
2 км	27	249 422
2,5 км	2	2 632
3 км	21	62 686
4 км	4	24 293
4,5 км	1	17 754
5 км	5	14 004
7 км	4	35 538
8 км	1	1 229
10 км	1	443
Общо	71	411 089

Най-голям е броят на отдалечените гари и спирки от населените места в диапазона от 2 до 3 км - общо 50. При липсата на довозващ обществен транспорт това

разстояние не е малко, особено за групите хората, които използват основно железопътен транспорт. За подобряване на този показател трябва да се потърсят организационни и технически решения, така че да има удобна връзка между железопътния и другите видове обществен транспорт. Това включва съгласуване на разписанията, изграждане на нови гари и спирки (като например нови спирки за удобна връзка с метрото), изграждане на нови маршрути за довозващ транспорт и др.

Интеграцията на трудноподвижните лица е основен приоритет, залегнал в редица стратегически документи, както на национално, така и на общинско ниво. Тя е важно изискване и от страна на ЕС при изпълнението на редица проекти и програми. От доста години в българските железници се осигуряват услуги на трудноподвижните пътници за пълноценно използване на железопътен транспорт. Това се изразява преди всичко в подпомагане на слизането и качването от влаковете състави, като и подпомагане на придвижването им в гарите. Тези услуги се осигуряват след предварително зададена заявка за пътуване от трудноподвижни лица. Позволява се и пътуване с кучета-водачи.

В съставите на пътническите влакове се включват вагони, специално пригодени за използване от трудноподвижни пътници. БДЖ разполага с 22 такива вагона, 11 от които са втора класа и 11 смесена, първа и втора класа. Освен това е улеснено използването на електрическите и дизеловите мотриси, които бяха закупени през последните години. По най-натоварените маршрути се включват постоянно подобни вагони в съставите, а при необходимост, след подадени заявки, има възможност да се включат и извънредно.

Железниците разполагат с широка база от приемни здания, много от които обаче са недостатъчно добре поддържани и неприветливи за хората. Това е сериозен проблем, за който трябва да се намери ефективно решение, защото допълнително отблъсква пътниците. Проблем често са и подлезите, пероните, стълбищата, които затрудняват удобното придвижване на пътниците в района на гарата. Понякога влакове спират през зимните месеци в край на пероните, поради разположението на отоплителните станции, което допълнително обръква и затруднява пътниците.

Комфортът във влаковете при остарелия подвижен състав също е доста занижен в последните години. Има проблеми с отоплението, осветлението, хигиената, вибрациите по време на движение, шумът, тоалетните, отварянето на прозорците и др. Железниците инвестират в закупуването на спални вагони, бистро-вагони и др. специализирани вагони, като това задължително трябва да продължи и да се разгърне със закупуването на нов подвижен състав.

Качеството на пътническите железопътни превози в страната е незадоволително по повечето показатели. За тяхното подобрене обаче е необходимо да се разработи комплексна програма от страна на железопътния оператор и с активната подкрепа на държавата.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Бакалова, В., Хр. Николова, Икономика на транспорта, УИ „Стопанство”, С., 2010.
- [2] БДЖ „Пътнически превози” ЕООД, оперативна информация.
- [3] ДП „НКЖИ”, оперативна информация.
- [4] Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г., Реш. № 336/23.06.17 г. на МС
https://www.mtitc.government.bg/sites/default/files/integrated_transport_strategy_2030_bg.pdf.
- [5] Directorate-General “Mobility and Transport”, https://ec.europa.eu/transport/home_en.

[6] Krastanov Kr., Modernisation programme aims to Win back lost traffic, Railway Gazette International, March 2005

[7] Krastanov Kr., Ambitious plans hinge on reform, Railway Gazette International, January 2006

EVALUATING THE QUALITY OF PASSENGER RAILWAY TRANSPORT IN THE REPUBLIC OF BULGARIA

Tashko Minkov

tminkov@unwe.bg

*University of National and World Economy
1700 Sofia, Studentski grad "Hr. Botev", UNWE
BULGARIA*

Key words: *transport security and safety, travel time, comfort, transport regularity.*

Abstract: *The passenger railway transport crisis in Bulgaria can be overcome only through significant improvement in the quality of service. Said improvement is measured by various indicators such as: security and safety, travel time, regularity and observation of schedules, culture of service. Although railway transport is one of the safest ways for transporting passengers, in recent years Bulgaria has allowed this indicator to worsen to a certain degree. In terms of regularity, there has been an improvement; however, schedules still remain inconvenient for passengers. Travel times are pretty lengthy mainly due to the condition of the infrastructure and the rolling stock. On the whole, low-speed ranges are predominant along most lines. The culture of transport service has dropped significantly in recent years, as shown by the analysis of its various components: coordination of schedules, option for online reservations, convenient access to stations and stops, access for people with impeded mobility, service in stations and stops, comfort in trains. According to polls, passengers are especially sensitive in terms of comfort and hygiene in trains, the low levels of which have been indicated as the primary reason for the non-use of railway transport in recent years.*