



РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ В УСЛОВИЯТА НА ЛИБЕРАЛИЗИРАН ТРАНСПОРТЕН ПАЗАР

Георги Димитров
georgi_gdimitrov@abv.bg

**УНСС, катедра „Икономика на транспорта и енергетиката”,
Студентски град „Христо Ботев”, 1700, София
БЪЛГАРИЯ**

***Ключови думи:** железопътни превози, либерализиран транспортен пазар, лицензирани железопътни превозвачи.*

***Резюме:** В настоящото изследване се анализира развитието на железопътния транспорт в България след 2002 година, когато с приемането на нов закон за железопътния транспорт се дава началото на либерализацията в сектора. Съгласно този закон тогавашната Национална компания „Български държавни железници“ бе разделена на две отделни предприятия „Български държавни железници“ ЕАД (сега Холдинг БДЖ ЕАД) и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (сега ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“), с което се осъществи необходимото разделение между експлоатационната дейност и управлението на железопътната инфраструктура и се даде възможност за навлизането на частния капитал в монополизираната от държавата до този момент превозна дейност в областта на железопътния транспорт.*

Продължителността на разглеждания шестнадесет годишен период позволява, да се очертаят състоянието и основните тенденции в развитието на пътнически и товарен железопътен транспорт в България. Търсенето на пътнически и товарни железопътни превози е отчетено, чрез показателите брой превозени пътници, количество на превозените товари, извършена пътническа и товарна превозна работа, а предлагането на превози, чрез показателя брой лицензирани железопътни превозвачи.

Основната цел на изследването е на базата на установени тенденции в развитието на железопътния транспорт в България да се изведат конкретни насоки и препоръки за бъдещото му устойчиво развитие в условията на либерализиран транспортен пазар.

ВЪВЕДЕНИЕ

От различните видове транспорт железопътния най-малко се влияе от климатичните условия и е най-сигурен и редовен по отношение доставките на материали, суровини и готови изделия. Железопътния транспорт играе важна роля за националната транспортна система на всяка държава в различни аспекти, основните от които са ниският разход на енергия и щадящото му въздействие върху околната среда. Политиката в областта на железопътния транспорт в България се разработва и

провежда от Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията, което е натоварено с реструктурирането, развитието и ръководството на сектора в съответствие с изискванията на Европейския съюз. По отделни видове транспорт към министерството са създадени и функционират регулаторни органи – изпълнителни агенции. В сферата на железопътния транспорт Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“. Тя координира и контролира дейността в областта на железопътния транспорт и изпълнява функциите на регулаторен орган в железопътния транспорт. Също така е „орган за контрол по прилагането на Регламент (ЕО) No 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета относно правата и задълженията на пътниците използващи железопътен транспорт и национален орган по безопасност в железопътния транспорт“.[1] За провеждането на държавната политика в областта на железопътния транспорт министерството си сътрудничи и с много голям кръг от институции на международно, национално, регионално и местно ниво, както и с неправителствени и обществени организации.

ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТЕН ПАЗАР

Железопътният транспортен пазар в България представлява „специфична област на търсене и предлагане на транспортни услуги и свързаните с тях транспортни мощности с цел транспортиране на пътници и товари“.[2] Той е пазар на транспортни услуги и като такъв, за да се постигне общо пазарно равновесие е необходимо едновременно да съществува равновесие, както на железопътния, така и на пазара на железопътна инфраструктура“.

Като страна кандидат за членство в Европейския съюз и с желание за участие в транспортната мрежа на Европа в началото на настоящето хилядолетие се налага на България да положи усилия за развитието на железопътната система на територията на страната в съответствие с политиката на Европейския съюз за либерализация на пазара и създаване на условия за свободна конкуренция. Прилагането на тези мерки е „част от стремежа за подобряване на ефективността и конкурентоспособността на железопътния сектор и утвърждаването му като модерен, екологосъобразен и сигурен транспорт“.[3] В тази насока, с прилагането на съответните директиви на Европейския съюз, България приема нов закон за железопътния транспорт, който влиза в сила на 01.01.2002 г. По смисъла на този закон Национална Компания „Български Държавни Железници“ се разделя на две отделни предприятия: оператор („Холдинг Български Държавни Железници“ ЕАД) и управител на инфраструктурата (Държавно Предприятие „Национална Компания Железопътна Инфраструктура“). „БДЖ“ ЕАД е търговско дружество, което е 100% собственост на Република България, като то се явява национален железопътен оператор, притежаващ лиценз за превоз на пътници и товари. От 2004 г. операторът разделя дейността си на пътнически и товарни превози, а през 2007 г. БДЖ ЕАД се реструктурира в три дъщерни дружества – „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Тягов подвижен състав (локомотиви)“ ЕООД.

От началото на 2007 г. пазарът на товарни превози е либерализиран, което води до появата на конкуренция, в лицето на частни и/или чуждестранни железопътни превозвачи. Не така стоят нещата на пазара на пътнически превози, който все още не е либерализиран, а единствения железопътен превозвач е БДЖ „Пътнически превози“. В таблица 1 са посочени данни за регистрираните железопътни превозвачи в България, обхваща на лицензията и датата на издаването ѝ. В сектора товарни превози, независимо от наличието на 15 лицензирани превозвачи, реално работят само няколко от тях. За частните превозвачи е характерно тава, че те са обвързани с едно или няколко големи предприятия със сериозен за нашите мащаби товарооборот и не проявяват интерес и

агресивност за завладяване на чужди позиции, изпълнявани от другите превозвачи”.[4]
 На практика за националния превозвач остават предимно малките и несигурни поръчки, което прави неефективна неговата дейност.

Таблица 1

Лицензирани железопътни превозвачи в Република България

Превозвач	Дата на издаване	Обхват на лицензията
"БДЖ - Товарни превози" ЕООД	16.10.2013 г. ЕУ	Превоз на товари
"БДЖ - Пътнически превози" ЕООД	21.10.2013 г. ЕУ	Превоз на пътници
"Българска железопътна компания" АД	16.03.2011 г. ЕУ	Превоз на товари
"Булмаркет Рейл Карго" ЕООД	14.05.2015 г. ЕУ	Превоз на товари
"ГАЗТРЕЙД" АД	19.12.2013 г. ЕУ	Превоз на товари
„Ди Би Карго България” ЕООД	13.05.2010 г. ЕУ	Превоз на товари
„Експрес Сервиз” ООД	08.06.2010 г. ЕУ	Превоз на товари
Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване”	28.04.2011 г. ЕУ	Превоз на товари
"КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ" АД	11.05.2011 г. ЕУ	Превоз на товари
"Порт Рейл" ООД	11.04.2012 г. ЕУ	Превоз на товари
"Рейл Карго Кериър България" ЕООД	21.01.2015 г. ЕУ	Превоз на товари
"ТБД - Товарни превози" ЕАД	16.06.2015 г. ЕУ	Превоз на товари
ПИМК Рейл ЕАД	16.03.2016 г. ЕУ	Превоз на товари
"МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК" ЕАД	17.04.2016 г. ЕУ	Превоз на товари
"ДМВ Карго Рейл" ЕООД	21.01.2017 г. ЕУ	Превоз на товари
"УНИТРАНСКОМ" АД	01.10.2008 г. ЕУ Отменен със заповед № РД-08-240/19.05.2014 г.	Превоз на товари

Източник: ИА „ЖА“

През последните години на периода продължава преразпределението на товарните превози между железопътните предприятия, като частните навлизат все по-сериозно на пазара на железопътните превози. При така създадите се икономически условия (държавният превозвач е неефективен, а частните превозвачи не виждат смисъл в разширяване на дейността си) товарните железопътни превози постоянно губят позиции спрямо останалите видове транспорт и намаляват относителния си дял при изпълнението на транспортни услуги в националната транспортна система.

РАЗВИТИЕ НА ТОВАРНИЯ И ПЪТНИЧЕСКИ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Обемът на извършените превози на товари и пътници от железопътните превозвачи може да се характеризира с показателите количество превозени товари, брой превозени пътници и извършена превозна работа в тонкилометри и пътничкилометри. В таблица 2 са представени данни за количеството на превозените с железопътен транспорт товари за периода 2002 – 2018 и дяловото участие на железопътния транспорт в общото количество на превозените товари в националната транспортна система.

Таблица 2

Превозени товари от железопътния транспорт за периода 2002 – 2018 година

	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Общо-хил.т	110745	107759	124271	123671	87416	107184	114557	124358	116642
ЖП транспорт-хил.т	18500	20387	21881	19715	12939	12470	13691	14226	14796
ЖП транспорт-%	16,71	18,92	17,61	15,94	14,80	11,63	11,95	11,44	12,68

Източник: НСИ

Въпреки проведената либерализация на товарния железопътен транспортен пазар е характерно, че количеството превозени товари от железниците леко намалява в средата на разглеждания период, но от 2012 година насам запазва почти константна величина. Причините за това до голяма степен се дължат на икономическата ситуация в страната свързана с промени в методите на производство и преминаване от масово производство на стандартизирани продукти към дребнопартидно производство. По отношение на дяловото участие на отделните видове транспорт в общото количество превозени товари следва да се отбележи, че е налице намаляване на процентното участие на железопътния транспорт от 16,71% през 2002г. на 11,63% през 2012г. след което процентното отношение се запазва на тези нива с леко покачване през 2018г.

В таблица 3 са представени данни за извършената от железопътния транспорт дейност в милиона тонкилометри за периода 2002 – 2018г. и участието на железопътния транспорт в общото количество на извършената транспортна работа в транспортната система на страната.

Таблица 3

Извършена товарна дейност от железопътния транспорт за периода 2002 – 2018 година

	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Общо-млн.ткм	76341	87587	85870	94785	48983	40501	33201	41546	32922
ЖП транспорт-млн.ткм	4627	5212	5396	4693	3063	2908	3439	3434	3824
ЖП транспорт-%	6,10	5,95	6,28	4,95	6,25	7,18	10,36	8,27	11,62

Източник: НСИ

При извършената транспортна работа от железопътния транспорт се наблюдават колебания, които се дължат до голяма степен на вътрешно политическите промени в страната и ефектите на световната финансова и икономическа криза. В таблица 3 може да се проследи, че извършената работа от 4627 млн. ткм през 2002г. нараства до 5396 млн. ткм през 2006г., следва период на спад до 2908 млн. ткм през 2012г. и период на стабилизиране на показателя достигайки нива от 3824 млн. ткм за 2018г. Дяловото участие на железопътния транспорт в извършената товарна превозна работа по отделни видове транспорт през разглеждания период е в порядъка от 6,10 % през 2002г. до 11,62% през 2018г. Данните показват, че след 2010г. се наблюдава темп на нарастване на дяловото участие на железопътния транспорт в извършената товарна превозна работа, което се дължи основно на силното намаляване на извършената транспортна работа от водния транспорт в националната транспортна система, а не е следствие на увеличено производство на тонкилометри при железопътните превози.

В таблица 4 са представени данни за броя на превозените пътници и дяловото участие на железопътния транспорт в общия брой на превозените пътници в националната транспортна система.

Таблица 4

Превозени пътници от железопътния транспорт за периода 2002 – 2018 година

	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Общо-хил.п	1123950	1021098	946101	925534	840196	759919	707284	716412	721584
ЖП транспорт-хил.п	33718	34149	34113	33758	30102	26523	24627	21434	21338
ЖП транспорт-%	3,00	3,34	3,61	3,65	3,58	3,49	3,48	2,99	2,96

Източник: НСИ

При железопътните превози на пътници се забелязва тенденция на плавен и постоянен спад – от 33,7 млн. през 2002г. до 21,3 млн. през 2018г. Тя се дължи на „влошените качествени параметри на предлаганите услуги и ниската честота на превозите, които отблъскват потенциалните пътници от този вид транспорт”. [5] По отношение на дяловото участие в общия брой на превозените пътници по отделни видове транспорт може да се направи извод, че железопътния транспорт поддържа сравнително постоянни нива в порядъка от 2,96% до 3,65%.

В таблица 5 се проследява извършената пътническа превозна дейност в милиона пътничкилометри за периода 2002 – 2018г. и дяловото участие на железопътния транспорт в общо произведените пътничкилометри в транспортна система на страната.

Таблица 5

Извършена работа от пътническият железопътния транспорт за 2002 – 2018 година

	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
Общо-млн.пкм	22594	19590	20252	21718	18345	17319	18239	18663	16992
ЖП транспорт-млн. пкм	2597	2404	2422	2335	2099	1876	1702	1458	1479
ЖП транспорт-%	11,49	12,27	11,96	10,75	11,44	10,83	9,33	7,81	8,70

Източник: НСИ

През разглеждания период извършената пътническа превозна работа по железопътен транспорт бележи значителен спад: от 2597 млн. птк през 2002г. до 1479 млн. птк. през 2018г. При относителния дял на отделните видове транспорт в общия обем на извършената пътническа превозна работа също се наблюдава спад от 11,49% през 2002г. до 8,70% през 2018г.

Измененията в средното превозно разстояние на един превозен тон товар и на един пътник по железопътен транспорт са представени в таблица 6. Данните показват, че при товарните превози средното превозно разстояние от 250,11 км. през 2002г. постепенно намалява и достига 233,20 км. през 2012г., след което започва да се покачва и дори надминава нивото от началото на разглеждания период, достигайки 258,49 км. за 2018 година. Средното превозно разстояние на един пътник по железопътен транспорт за разглеждания период почти не се е променило и варира в границите между 68 и 71 км.

Таблица 6

Средно превозно разстояние при товарния и пътнически железопътен транспорт

	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018
1 тон товар – км.	250,11	255,65	246,61	238,04	236,73	233,20	251,19	241,39	258,49
1 пътник – км.	77,02	70,40	71,00	69,17	69,73	70,73	69,11	68,02	69,31

Източник: НСИ и изчисления на автора

От осъществения анализ може да направим извод, че търсенето на товарни и пътнически железопътни услуги през разглежданият период постепенно намалява. При търсенето на товарни услуги това се свежда основно до липсата на оперативна съвместимост между отделните видове транспорт и ограничения пазар, който не може да осигури големи количества товари, заради слабото производство. При търсенето на пътнически железопътни услуги причината е свързана основно с демографската криза и обезлюдяването на по-малките населени места, както и от влошеното качество на предлаганите услуги от националният железопътен превозвач.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение може да се отбележи, че за да се развива железопътния транспорт в дългосрочна перспектива е необходимо той да работи на пазарен принцип – това кои компании и кои подотрасли ще се развиват да зависи единствено от търсенето и конкуренцията, а не от държавата и правителството.

Перспективите пред товарния железопътен транспорт в България са свързани основно с развитието на интермодалните превози и в частност с тези превози при които се качват товарните автомобили на влак за основната дестинация. Този вид транспорт силно се поощрява от Европейския съюз, тъй като намалява вредните емисии и разтоварва автомобилните пътища от големия трафик.

Перспективите пред пътническия железопътен транспорт са свързани с подобряването на комфорта и културата на обслужване на пътниците, повишаване на скоростите на пътуване и честотата на движение на влаковете. Тези показатели могат да се подобрят чрез модернизация на железопътната инфраструктура и навлизането на частни железопътни превозвачи на пътническия железопътен транспортен пазар, което да доведе до реална конкуренция.

Предизвикателството се състои в това да се осъществи структурна промяна, която да помогне на железопътния транспорт да се конкурира с другите видове транспорт и да поеме по-голяма част от пътническите и товарни превози.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Годишен доклад за дейността на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация”, ИА „ЖА”, 2018
- [2] Николова, Хр., Транспортният пазар в България – състояние и перспективи за развитие, УИ „Стопанство“, 2010
- [3] Arnaudov, B., Safety of railway transportation in Bulgaria, „Mechanics, Transport, Communications”, volume 16, issue 3/1, pp. III-172 – III-175, 2018
- [4] Георгиев, М., Развитие на железопътния транспорт в България, „Инфраструктура: бизнес и комуникации”, Издателски комплекс-УНСС, стр. 164 – 172, 2017
- [5] Гътовски, И., Насоки за повишаване качеството на транспортните услуги при превода на пътници в градска среда, сп. „Механика, транспорт, комуникации”, том 16, бр.3/1, стр. III-166 – III-171, 2018
- [6] Статистически годишник 2004-2019, НСИ, <http://www.nsi.bg/>

DEVELOPMENT OF RAIL TRANSPORT IN BULGARIA IN THE CONDITIONS OF A LIBERALIZED TRANSPORT MARKET

Georgi Dimitrov
georgi_gdimitrov@abv.bg

*University of National and World Economy, Sofia
Economics of Transport and Energy Department, Students Town, 1700, Sofia
BULGARIA*

Key words: *rail transport, liberalized transport market, licensed railways.*

Abstract: *This study analyzes the development of rail transport in Bulgaria after 2002, when the liberalization of the sector started with the adoption of a new railway transport law. According to this law, the then National Company "Bulgarian State Railways" was divided into two separate enterprises "Bulgarian State Railways" EAD (now Holding BDZ EAD) and National Railway Infrastructure Company (now State Enterprise National Railway Infrastructure Company) the necessary separation between the transport activity and the management of the railway infrastructure is carried out and private capital is allowed to enter the railway transport activity monopolized by the state to date.*

The duration of the sixteen-year period under review allows to outline the state and main trends in the development of passenger and freight rail transport in Bulgaria. The demand for passenger and freight rail transport was reported by the number of passengers carried, the quantity of goods transported, passenger and freight transport activity, supply of transport services by number of licensed railway carriers.

The main objective of the survey is based on the established trends in the development of the railway transport in Bulgaria to draw out specific guidelines and recommendations for its future sustainable development under the conditions of a liberalized transport market.