



ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА - ФАКТОР ЗА РАЗВИТИЕ НА КОМБИНИРАНИ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

Пламен Пешаров

plamen.pesharov@unwe.bg

*Университет за национално и световно стопанство,
гр. София, ул. 8-ми Декември,
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** железопътна инфраструктура, комбинирани товарни превози, макроикономически показатели, логистични центрове*

***Резюме:** В настоящия доклад са разгледани същността и приложението на комбинираните товарни превози, състоянието и перспективите за развитие на железопътната инфраструктура, свързани с макроикономическите прогнози за развитие на страната и пречупени през политическата обстановка. На база на посочени анализи и характеристики са направени предложения за повишаване ефективността на комбинираните товарни превози с участие на железопътен транспорт. Ефективното функциониране на всяка една транспортна система е свързано с технологичното взаимодействие между видовете транспорт и представлява разработване на модерни технологии, които да координират работата на различните видове транспорт и да осигуряват своевременна и надеждна информация за работата на взаимодействащите се страни. Комбинираните превози осигуряват значително намаляване на стойността на превода поради обединяването на множество дейности в един оператор. Основното им предимство по отношение на клиентите е във възможностите за по-добро съхраняване и опазване на стоката по време на превозния процес и намаляване на времето за доставка на товарите до получателите.*

I. ВЪВЕДЕНИЕ

През последните години комбинирания транспорт се налага от всички участници в транспортната верига поради проблемите свързани със задръстванията по пътищата, замърсяванията на околната среда и безопасността на движението. Нарастващото признание за външните ефекти от транспорта налага да се премине към по-устойчиви видове транспорт. Комбинираните товарни превози са свързани с прилагането на различни технологии за превоз, които позволяват използването на благоприятни комбинации от различните видове транспорт, чрез съчетаване на техните сравнителни предимства [1]. Фактът, че комбинираните товарни превози са по-сложни в технологично отношение ги прави по-трудно осъществими, но и по-ефективни от гледна точка на интересите на обществото като цяло. На фона на все по-голямото значение на екологията в глобален аспект, ефективното функциониране на

транспортните системи изискват нови форми на организация на товарните превози каквито са комбинираните превози, съчетавайки различните предимства на конвенционалните видове транспорт и минимизирайки разходите като цяло [11]. Статията определя състоянието и развитието на железопътната инфраструктура като фактор за развитие на комбинираните превози в настоящия период, актуалността се определя от свързаността на процесите на възстановяване на икономическите последици от Ковид кризата и същевременно последиците от войната в Украйна, които определят макроикономическите прогнози за развитие съчетани с нестабилна политическа обстановка. Единствено се потвърждава тезата за стратегическо развитие, свързана с приоритетните коридори на TEN-T мрежата и степенуване при завършване на модернизацията на коридори и участъци: Калотина–Пловдив / - Свиленград–турска граница / Пловдив–Бургас, Видин–Мездра–София / - Радомир–Кулата - граница с Гърция, Карнобат–Синдел–Варна, Радомир–Гюешево – граница Р С Македония (МТИТС,2017).

Успехът и валидността на едно изследователско начинание до голяма степен се основава на използването на ясни и точни дефиниции. Разнообразието от дефиниции около концепцията за транспортна верига не постига тези цели (съществува значителна дисперсия и припокриване на дефинициите за комбиниран, интермодален и мултимодален транспорт), затова фокусът е върху концепцията за комбиниран транспорт. За нуждите на доклада е прието определението, че Комбинираните превози представляват интермодални превози, при които основната част от транспортирането на товарите в една и съща товарна единица или пътно превозно средство се осъществява с железопътен, вътрешноводен или морски транспорт, а началната и/или крайната част от превоза се осъществява с автомобилен транспорт, като тази част е възможно най-кратката [2]. И за да бъде съвсем ясно разграничението (на понятията мултимодален, интермодален и комбиниран транспорт) изследването определя понятията с открояващите ги характеристики – мултимодален (две и повече претоварвания) - включва останалите концепции; интермодален (интеграция) - едно и също единично натоварване от врата до врата; комбиниран транспорт (устойчивост); комодален (ефективност) - един и повече режима; синхромодален (гъвкавост) - избор на режим в реално време. По този начин се проследява йерархическата връзка между понятията и представлява опростена версия на реалността. Инфраструктурата за комбиниран транспорт включва инфраструктурата на железопътен, воден (речен и морски) и автомобилен транспорт, както и съответните терминали и / или логистични центрове за претоварване на товарните единици от един вид транспорт на друг.

Анализът на инфраструктурата за осъществяване на комбинирани превози включва:

1. Наличието и настоящото състояние на националната и транс-гранична инфраструктура – железопътни линии, пътища, пристанища, терминали и логистични центрове. Проекция на това състояние е обема и работата извършена от видовете транспорт участници в комбинираните превози.

2. Състоянието на механизацията и оборудването на функциониращите терминали (наличие, капацитет), пристанищни и логистични центрове, връзките им с националната транспортна мрежа, използването на капацитета им и основни показатели за дейността на терминалите.

- 3.Покритието на територията на страната и на основните производствени и консуматорски зони с терминали, връзка с пристанища и логистични центрове за комбиниран транспорт.

- 4.Планираното развитие на инфраструктурата за комбинирани превози – свързано с анализа на състоянието,обема и стратегията за развитие на комбинираните превози.

Анализът на инфраструктурата, обема на превозите и ролята на глобализацията (доминиращи глобални товаропотоци) определят и възможностите за развитие на комбинирания превоз.

II. КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ И ИНТЕРМОДАЛНИ ПРЕВОЗИ

Секторът на комбинирания товарен транспорт като всеки пазар включва предлагане на условия за извършване на комбинирани превози и търсене на транспортни услуги с комбиниран транспорт от страна на товародателите, както предлагането им от страна на превозвачите, което определя трафика с комбиниран транспорт. От посоченото определение е ясно, че комбинирания превоз представляват интермодални превози, като развитието им е свързано с развитие на контейнерните превози (в международно и вътрешно съобщение) и възможности за реализация на вътрешни комбинирани превози с разширяване на комодалните такива. Водещо при изграждането на инфраструктурата е съобразяването с международните транспортни коридори, товаропотоците, индустриалните центрове и областите, при които има нужда от подобряване на връзките и капацитета на инфраструктурата. За да се определят насоките за повишаване на ефективността на комбинирания превоз, изследването на пазара на товарните превози е разпределено в следните сегменти:

Морски контейнерен транспорт – морски транспорт – внос и износ на ИТЕ през пристанищните терминали и вътрешен транспорт на ИТЕ. Основният внос и износ на контейнери е свързан с доставки в ИМТ на пристанищните комплекси Варна и Бургас. Анализирайки данните от [4] се вижда, че се запазва броя на контейнерите преминаващи през морските пристанища около 250 – 260 000 бр. TEU / за година, които се превозват изключително с автомобилен транспорт. Това е първостепенна възможност за прехвърляне на товари към железопътния транспорт, за което е необходимо създаване на претоварни пунктове и модернизация на механизацията във възлови гари, както и изграждане на интермодални терминали в близост до индустриални промишлени зони (необходимост от държавно регулиране на тези процеси).

Континентален комбиниран транспорт-превоз на ИТЕ между терминали в Европа, характеризиращ транзита, внос и износа в страната (придружен и непридружен комбиниран транспорт), което е свързано с ИМТ железопътен / автомобилен транспорт и дейността на железопътните превозвачи (основно външни представители на DB Schenker, ÖBB). Особеност при тези превози е, че при формирането на блок-влакове те работят с различни ИТЕ, за да използват плътно товароспособността на влаковите композиции; при транзитните товаропотоци – връзка с ИМТ извън територията на страната и обвързка на вносните и износните товаропотоци по направленията, които постепенно разширяват. Основните направления в посока ЕС е използването на проекцията на железопътен коридор 7 – Свиленград–Карнобат–Русе и коридор 10 – Свиленград–Калотина. Пример за добра практика е българския оператор Пимк рейл (ИМТ г.Т.Каблешков-Пловдив), като силна страна при развитие на ИМТ е комплексният подход на работа в холдиговата структура – допълване на работата на оператора с голямата превозна възможност на собствения автомобилен, локомотивен и вагонен парк, което дава възможност за бърза координация и реализация на съвместната дейност.

Пазарът на интермодални товарни превози в България понастоящем не е развит. Единствено концесионерът „ПИМК“ на ИМТ – Т.Каблешков работи и развива това направление – от ИМТ-Черкезкой (Турция). Интересът им е насочен към превози свързани с ИМТ-Велс (Австрия), но зависи от състоянието на железопътната инфраструктура. Терминалната изграденост на страната все още е на ниско ниво.

България разполага със специализираните контейнерни терминали, разположени в морските и речните ни пристанища, един частен наземен терминал разположен в Стара Загора – „Металимпекс” и ИМТ-Пловдив (отдаден на концесия). На практика такава инфраструктура съществува, но представлява: изброяване на възможности (Русе-Изток, Яна, Димитровград, Долно Езерово), обособяване на зони за крос-докинг операции (Волюяк, Божурище), контейнерно складиране и обработка (Драгоман) или проекти за изграждането на ИМТ (Русе-СБЗ, Варна, Волюяк). Единствено ИМТ в г. Тодор Каблешков и Стара Загора работят като такива. Прегледът на железопътно-автомобилните терминали показва, че функциониращите от тях имат благоприятно местоположение: в близост до значим производствен и/или консуматорски център (Пловдив, Стара Загора, Бургас, София) на магистрална железопътна линия (първа, осма, четвърта); с бърз достъп до автомагистрала (Тракия, Марица) или главен път. Работещите терминали са малко на брой и всички работещи такива са в южна България. Достъпът до всички тях е електрифициран. Нито един от терминалите не отговаря на изискването за обработване на влакове с дължина 740 м.

Всеки вид транспорт има определени присъщи технологични свойства, които го правят най-подходящото транспортно решение в дадени ситуации, което води до свързването на няколко вида транспорт в една верига. Освен това, оптималната комбинация от технологичните свойства на различните видове транспорт в комбинация с безупречни информационни потоци може да доведе до високо конкурентни транспортни решения. Прегледът на пазара на товарните превози и съотношението на отделните видове транспорт в този пазар се определят от общото икономическо състояние и развитие на страната и показват общите тенденции в това развитие на отделните видове транспорт.

За да се оценят възможностите за използване на комбиниран транспорт следва да се оцени състоянието на пазара на товарни превози в транспортната инфраструктура.

Таблица 1: Съотношение на извършена работа по видове транспорт- по обем (хил.т)

вид	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%	2020	%
транспорт	хил.тона		хил.тона		хил.тона		хил.тона		хил.тона	
железопътен	14255.8	7	16029.9	8	14796	8	14948.1	9	16373.6	9
автомобилен	147135.8	76	151802.3	75	143347.8	76	114957.1	70	136451.9	75
Морски	28685	15	30953	15	27868	15	30997	19	25258	14
Речен	3993	2	3705	2	3547	2	4038	2	3815	2
Общо	194069.6		202490.2		189558.8		164940.2		181898.5	

Източник: НСИ (2022) и собствени изчисления

Следвайки изискванията на ЕС съотношението между основните видове транспорт за развитие на комбинирания е необходимо да бъде в границите на 40% (автомобилен), 30 % (железопътен) и увеличаване дела на речния комбиниран товарооборот до 10 % от общия обем работа до 2030 г. На практика данните в Таблица 1 показват минимално нарастване на дела на железопътния транспорт, но в рамките на 9 %, при относително постоянно развитие на автомобилния (75 %), морския (15 %) и речния (2 %) [9]. При допълнително реструктуриране на данните за нуждите на комбинирания транспорт (изключвайки товарооборотите в морския транспорт предвид ,че не се извършват морски комбинирани превози в страната), съотношение (процентен дял) на останалите три вида транспорт и данни за внос / износ на TEU през морските

пристанища се забелязват следните тенденции: 1/ наблюдава се минимална възходяща устойчивост между автомобилен и ж.п. транспорт в полза на релсовия транспорт (в сравнение с 2016 г. през 2019 г. и 2020 г. в България има увеличение на превозваните с влакове товари с близо 2 %), но в съотношение пагубно за развитието на транспортната система и комбинираните превози (84-91-% автомобилен и 8-15 % за ж.п. транспорта). 2/ запазва се дела на речния транспорт (около 2 %). 3/ разпределението на превозите на TEU от внос и износ през морските пристанища (морски транспорт) се реализират изключително с автомобилен транспорт (Евростат, 2022). Тези тенденции показват, че независимо от увеличение на общия обем на товарните превози (2020 г. спрямо 2019 г.) икономическата конюнктура не е довела до изменения в съотношенията между различните видове транспорт.

Развитието на транспортната инфраструктура е обвързано с икономическия растеж на националната икономика, тъй като в съвкупното потребление се увеличава делът на разходите за инвестиционни обекти, като правителствата покриват значителна част от разходите за строителство и поддържане на инфраструктурата. Възниква необходимост от увеличаване на ефективността от функционирането и справедливостта при използването на инфраструктурата предвид това, че при публичните блага изгода се получава от всички потребители, без да се разпределя. В тази връзка е необходимо да бъде разчетена макроикономическата рамка за развитие на страната, която показва основните тенденции в зависимост от конкретните условия на развитие на страната.

От 1997 г. Република България е в режим на валутен борд, обвързващ националната валута с еврото, страната ни е член на ЕС от 2007 г. Икономиката е отворена пазарна, със средно развит частен сектор и сравнително малък вътрешен пазар, което предполага в контекста на изследването, че основните товаропотоци за развитие на комбинирания транспорт са свързани с транзита, вноса и износа.

Обобщените макроикономически показатели за периода 2017 – 2021 г. базирани на данни взети от Доклад на БНБ от 15.04.2022 г. [5] показват следните тенденции: След присъединяването към ЕС, България регистрира значителен ръст на БВП. Тази тенденция, за съжаление, е прекъсната през 2020-2022 г. поради пандемията на COVID-19, която както в повечето страни в света има отрицателно въздействие върху икономиката. Оптимистичните нагласи бяха, че този спад ще бъде преодолян евентуално през периода 2022 – 2025 г., но започналата война на 24.02.2022 г. в Украйна доведе до драстично засилване на несигурността относно перспективите за икономическа активност и инфлация, което затруднява значително прогнозирането в по дълъг период от две години. Успоредно с това през 2021 г. в резултат на формираната политическа криза не е ясно как тя ще се отрази на икономическото състояние - ръст на инфлация, безработица, липса на нов ДБ за 2022 г (само актуализиран на база 1/12), нарушени вериги на доставки, скок в цените на електроенергия, природен газ, горива и основни суровини за индустрията и строителството. Предвид несигурността около бъдещото развитие на военния конфликт, съчетано с политическата криза (изразена в нестабилност на управлението) в страната, прогнозирането на икономическото развитие може да бъде в рамките на определени допустимости. Следва да бъдат отчетени и други тенденции:

1. Растежът на БВП се дължи предимно на подобренията в общата факторна производителност, докато капиталът и трудът имат скромни приноси. Потенциалът за растеж може да бъде възпрепятстван от неблагоприятните демографски тенденции и нарастващия недостиг на квалифицирани работници, както и от задълбочаващите се регионални различия. Недостигът на работна ръка и планираните увеличения на заплатите в държавния сектор се очаква да стимулират нарастването на заплатите над ръста на производителността до 2020 г., което води до намаляване на разходната

конкурентоспособност на България. През този период разходите за труд се увеличиха с 8,3 %, което е значително над растежа на производителността в размер на 2,5 %. [3].

2. Динамиката на вътрешното търсене ще се определя от нарастването на работните заплати, умереното повишение на заетостта и очакванията за ускорено усвояване на европейски средства от Националния план за възстановяване и устойчивост. Очакванията за икономическото развитие в средносрочна перспектива се основават и на анализа на макроикономическата ситуация в страната през 2021 г., като следва да се подчертае, че възстановяването на икономическата активност се дължи на динамиката на вътрешното търсене, върху която положителен ефект оказаха предприетите фискални мерки, докато инвестициите отбелязват реален спад от 11% за година. Това е неблагоприятен процес, подхранван от изнасянето на капитали, което е индикация, че бизнес доверието в българската икономика е свито вследствие на наслагващите се негативни шокове по линия на повишаващата се инфлация [6]. Съобразявайки се с тези тенденции и анализи на макроикономическите процеси на страната ни се очертава развитие на комбинирани товарни превози основно по отношение на транзита и превозите свързани с внос / износ и възможности за развитие на комодалността на товарните превози, вътрешните комбинирани товарни превози, чрез изграждане ИМТ и мрежа.

За да се определят насоките за развитие на инфраструктурата на комбинираните превози следва да се оцени състоянието на инфраструктурите на отделните видове транспорт, които са в основата на това развитие. Състоянието на железопътната инфраструктура се определя от състоянието на всички нейни основни елементи: железния път, системите и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите, енергетичните и електротехническите съоръжения. 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, но в рамките на вътрешни превози. Общата разгърната площ на железопътните линии в България е приблизително 6 500 км., от които близо 97 % (6 300 км) са с нормално междурелсие (1435 мм), а удвоените линии представляват 30% или приблизително 2000 км. Характерна особеност на железопътната мрежа в България е, че 73% (4700 км) от нея е електрифицирана, което подрежда страната ни в челните места на Европа по този показател [7]. Граничните преходи със съседните страни са действащи - с Румъния имаме три гранични прехода (Видин – Калафат; Русе – Гюргево и Кардам – Негру вода), с Гърция два (Кулата – Промахон и Свиленград – Дикея), а с Турция и Сърбия имаме по един, съответно Свиленград – Капъ Куле и Драгоман – Димитровград. Единствено със Северна Македония липсва граничен железопътен преход, а със страните от черноморския басейн имаме фериботна железопътна връзка с широко междурелсие (1520 мм), чрез фериботен комплекс Варна, която осигурява транспортиране на железопътни вагони и към други пристанища в региона. С оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността, железопътната инфраструктура е добре свързана с морските и вътрешно-водните пристанища – освен пристанища Варна и Бургас на Черно море, и дунавските пристанища Видин, Лом, Свищов, Русе и Силистра са свързани с националната ни железопътна транспортна мрежа.

Състоянието на железния път и съоръженията като основен елемент на железопътната инфраструктура зависи от съотношението на годишния брутен тонаж на превозите към обема и качеството на извършените ремонтни работи през предходните години. В по-голямата си част разработваните програми за поддържане и развитие на железния път и съоръженията не са обезпечавани с необходимите финансови средства, а отложените ремонти са предпоставка за поява на различни повреди и неизправности.

Необезпечеността с достатъчно финансови средства от ДБ води до политика предимно към подновяване и/или ремонтване на отделни отсечки, което не променя като цяло превозната и пропускателна способност на железопътната инфраструктура. Състоянието на железопътната инфраструктурата, необходима за осъществяване на комбинирани превози, не удовлетворява изискванията за извършване на съвременни товаро-превозни услуги. Необходимо е екипиране на терминалите с необходимите съоръжения съгласно изискванията за извършване на комбинирани превози, както и модернизиранието на инфраструктурата по основните направления, включващо: подобряване на техническото състояние на железния път и съоръженията като част от Общоевропейската транспортна мрежа; осигуряване на необходимия габарит за извършване на комбинирани превози по разглежданите маршрути.

Железопътната инфраструктура предоставя скорости на движение, които все още не отговарят в достатъчна степен на поетите международни ангажименти за развитие на железопътния транспорт. Както вече посочихме техническото състояние на железния път, стрелките и съоръженията на много места е незадоволително (нарушен междуремонтен цикъл), което оказва негативно влияние по отношение на допустимите максимални скорости и времепътуванията [7]. Към края на 2020 г., средно претеглената скорост на движение по главните железопътни линии на мрежата по състояние на железопътната инфраструктура е 75,3 км/ч, което показва тенденция към устойчив растеж дължащ се преди всичко на пускането в експлоатация на участъци с реализирани инфраструктурни европейски проекти. Тези данни показват, че средната техническа скорост за движение на товарните влакове е съществено по-ниска от средните скорости в напредналите европейски железопътни администрации, което е една от причините за ниското качество на предлаганата услуга. При проектни скорости 120-130 km/h, не рядко движението на влаковете се осъществява със средна скорост 60-80 km/h. Състоянието на останалите елементи на железопътната инфраструктура (системите и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите, енергетичните и електротехническите съоръжения) по аналогичен начин (съобразявайки се с техническите изисквания, на които следва да отговаря железопътната инфраструктура като фактор за развитие на комбиниран транспорт - чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 година) дават отражение: По цялата мрежа за комбиниран транспорт има множество участъци с надлъжни наклони над 12.5 ‰, като такива липсват само по протежение на осма линия Пловдив – Бургас и по първа Септември-турска граница. Максималната дължина на влаковете по направления е по -малка от 740 м по всички линии за комбинирани превози, с изключение на: Пловдив – Разпределителна – Димитровград; Димитровград – Свиленград и Михайлово – Нова Загора. Друг фактор, който влияе съществено върху възможността и/или ефективността на комбинирани превози по железница е товарният габарит. Малко над половината от дължината на линиите за комбиниран транспорт имат габарит във височина 4.65 м (GC), докато по останалите 48.7% статичната височина е ограничена на 4.32 м (GB). Габаритни ограничения има по всички направления, което налага превозите на полуремаркета да се извършват със специализиран подвижен състав – така наречените джоб вагони – за които обаче има недостиг. Акцентирането в приоритетното техническо изискване, на което трябва да отговаря инфраструктурата за извършване на комбиниран транспорт – европейска система за управление на ж.п. движението – железопътната мрежа да е оборудвана с ERTMS за гарантиране безопасността на трафика, чрез система за автоматично регулиране движението на влаковете, показва бавни темповете на реализация на Националния план за внедряване на ERTMS, което означава неизпълнение на плана в срок. Само участъците Септември–Пловдив (50.8 км) и

Крумово–Свиленград (133 км), (което представлява едва 7.3% от мрежата за комбиниран транспорт) са съоръжени със система ERTMS (ETCS ниво 1 – версия 2.3.0d и GSM-R Voice) и участъка Елин Пелин – Септември, който е в процес на строителство и реално в края на ПТС (след 2027 г.) ще бъде завършен [5].

Негативни изводи, които показват възможности за развитие относно състоянието на ж.п. инфраструктурата са следните:

1/ недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна система:-неизградени или немодернизирани връзки със съседните страни, (откъдето би могъл да се генерира нов товарен трафик).

2/ недостатъчни и немодернизирани връзки с морски, вътрешно-водни пристанища и летища с националната железопътна мрежа, (с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността и генериране на нови товари) – ниска икономическата ефективност на влаганите разходи за експлоатацията и поддържане (намаляването на времето за отстраняване на последиците от аварии и инциденти, чрез допълнителна механизация за поддръжка на инфраструктурата).

3 /нулева търговска мисъл за привличане и създаване на оператори: - анализ и разговори с различни логистични специалисти в индустриалните и логистични центрове (възможност за изграждане на индустриални ж.п.клонове и развитие на ИМТ), - не се използва възможността от синхронизирани действия с държавни ж.п.превозвачи и пристанищна инфраструктура за създаване на претоварни пунктове и интермодални оператори по товарни направления с ръст на товарните превози.

III.РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ ПРЕД КОМБИНИРАНИТЕ ПРЕВОЗИ

За да се реализират стратегиите за развитие на комбинирания товарен транспорт [8] свързани с модернизацията на железопътната инфраструктура два са основните фактора, които определят времето за реализация на планираните дейности за развитие:

1.Опростяване правилата за осъществяване на инфраструктурни проекти-тук основния проблем е свързан с правилата, закони и подзаконови нормативни документи свързани с изграждането в страната на обекти (строежи) на така наречените „национални“ обекти. При взаимния обмен на информация между оперативни групи с други страни членки на ЕС е будило недоумение въпросите свързани с отчуждения, съгласувателни процедури между ведомства, държавни и общински органи, които отнемат неимоверно много физическо и технологично време преди започването на самото строителство. При колегите от ЕС след като обекта е с национално значение такива пречки не съществуват. Разбира се, решаването на тези въпроси са свързани с действието (регулирането) от страна на държавното ръководство и е с опростяване на всички процедури свързани с тази дейност. Задачата на изследването не е в тази посока, а само да определи същественото значение за забавянето на голяма част от процедурите, които са първостепенни за реализацията на проектите като цяло. Това се засилва и от политико икономическото състояние на страната, която много често преминава през етапи на служебни правителства, последвани от други временни коалиции, които поради временния характер започват да „работят“ на парче, без да следват стратегическо развитие на проектите. Обикновено след кратък анализ на проблемите свързани с ж.п.инфраструктурни проекти се „намират“ тесни места в предпроектните проучвания и идейно проектиране по отделни направления. Това са важни аргументи, но не трябва да се забравя, че и те са свързани с допълнителни не малки финансови средства и ако не бъдат реализирани в кратки срокове „остаряват“, не са актуални и следва да се правят допълнителни проучвания и анализи за реализацията им, което също е свързано с допълнителни средства. Решаването на тези

административни проблеми (чрез законодателни инициативи) свързани с взаимозависимостта при решаване на основни въпроси между институциите (МТС/МРРБ/МФ/ други ведомства и общини), дават възможност за по бързо решаване на необходимостта от:

а/ изграждане на ИМТ (София, Русе, Свиленград), които позволяват обработка на ИТЕ и преминаване от един към друг вид устойчив транспорт и организиране на „претоварни пунктове във възлови гари (Горно Оряховица, Карнобат и Мездра) с добра въоръженост от претоварни съоръжения, които спомагат за увеличаване състава на блок-влаковете, както и намаляват времето за обработка на товарите в регионите. На практика тези обекти ще подобрят добрата свързаност между различните инфраструктури като част от тази на комбинирания товарен транспорт и ще покажат възможностите за изграждане на интермодална мрежа, като задължително условие е и връзката им с ИМТ извън страната ни.

б/ разработването на допълнителна железопътна мрежа, свързваща стратегически точки: Мездра–Столник–София – нов участък отговарящ на изискванията на TEN-T мрежата, като по този начин ще се повиши пропускателната способност и ще се реши въпроса с достигналия проектен капацитет на участъка София–Своге–Мездра. Елхово–Лесово – граница с Турция–Одрин – нов участък даващ допълнителни възможности по отношение разширяване на маршрута на действащия железопътен европейски коридор 7: откриване на втори граничен преход с Турция - преразпределение на товаропотоците в посока Калотина и Русе и модернизиране и електрифициране на неизползван участък – Ямбол–Елхово.

в/ В детайлизирането на Ro-La технологиите и възможностите за развитие в страната (изграждане на терминали в района на Свиленград, Кулата, Видин, Русе и модернизиране на Драгоман), което е свързано с непрекъснатите задръствания и изменението на климата, но реализацията им води до ефективни решения изразяващи се в: прехвърлянето на трафика от автомобилния към ж.п. транспорт (Бяла книга – 2011 г. – до 2030 г с 30%, до 2050 г с 50%), намаляване на въглеродородните емисии от прехвърлянето, намаляване разходите за поддръжка на главните и първокласни автомобилни пътища, намаляване на външните транспортни ефекти (разходи от възникването на пътно-транспортни произшествия и инциденти; разходи и пропуснати ползи от образуването на задръствания и ограничаването на капацитета на инфраструктурата; разходи, свързани с причиняването на глобално изменение на климата: произтичащи от замърсяването на въздуха и увреждането на човешкото здраве, генерирането на шум в околната среда).

2.Необходимост от подходяща поддръжка на ж.п.инфраструктурата -на практика това е ключова предпоставка за развитие на устойчива транспортна мрежа. Националната железопътна мрежа е изградена при други икономически и демографски реалности – мрежата е прекалено дълга за икономическите потребности на обществото и в сегашния ѝ обхват изисква значителни средства за поддръжане, което в съчетание с недостатъчната ѝ натовареност на места, поставя под въпрос икономическата ефективност на влаганите разходи за експлоатацията и поддръжане. В тази връзка следва да се направи задълбочен анализ на възможностите и стойността на капиталовите трансфери от държавата към железопътната инфраструктурата, особено по отношение на завършени модернизираны участъци по различните европейски проекти.

IV.ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Независимо, че националната железопътна инфраструктура териториално е добре разпределена и е част от ТЕН-Т мрежата, това разпределение не съответства на зададеното европейско техническото състояние, което създава предпоставки за търсене на алтернативни маршрути и преориентация на основните търговски потоци. В тази връзка следвайки основните приоритети на ЕС и отчитайки състоянието и развитието на железопътната инфраструктура през следващите два програмни периода до 2034 г. могат да се направят следните предложения:

1/ Необходимост от държавната регулация по отношение на националната транспортна система, свързана с определяне приоритетно развитие на комбинирания товарен транспорт, включително изграждане на интермодални терминали. Потвърждението на това предложение преминава през анализ и детайлизиране на процесите и участниците с цел създаването на единна транспортна мрежа за комбиниран транспорт. Темповете на изграждане на европейска инфраструктура не съответстват на необходимостите. Ролята на държавата е по скоро в изчакване и неконструктивна по отношение на процесите свързани с увеличаване дела на комбинираните превози.

2/ Необходимо е българските представители в ЕП да въздействат за създаването на съвместни междудържавни комисии към основните координатори на ТЕН-Т коридорите за постигане на основните приоритети за модернизация на инфраструктурата на комбинираните товарни превози в страната. Реализирането на това предложение е свързано с необходимостта да се въздейства на ниво ЕС, чрез процеси на регулация и допълнително финансиране с цел конкретизирано и приоритетно развитие на граничните преходи с участието на съседните железопътни администрации, чрез внедряването на ИТС основано на цифрово свързване и автоматизация. Тези действия ще доведат до необходимост от преразглеждане на Регламентите на ЕС уреждащи коридорите на ж.п.товарни превози с тези на ТЕН-Т мрежата, чрез завършване на основните липсващи връзки и насърчаване на интермодалния транспорт, както и възможност от повдигането и решаване на въпросите свързани с регулация и дерегулация и отражението им в развитието на ТЕН-Т мрежата, свързано с изпълнение на ангажиментите на Румъния и Гърция по отношение модернизиранието на коридор 4 .

ЛИТЕРАТУРА :

- [1] ЕСП. (2018)- Европейска Сметна Палата – Одитни доклади https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/LR_TRANSPORT/LR_TRANSPORT_BG.pdf
- [2] ЕС, ЕСМТ, UN/ECE. (5 Март 2001 г.). *TERMINOLOGY ON* <https://unece.org/DAM/trans/wp24/documents/term.pdf>
- [3] СОМ (2019) - Оценка на напредъка в структурните реформи, предотвратяването и коригирането на макроикономическите дисбаланси и резултати от задълбочените прегледи в съответствие с Регламент (ЕС) № 1176/2011. [https://ec.europa.eu > sites > info > files > file_import](https://ec.europa.eu/sites/info/files/file_import)
- [4] Евростат 2022 г. Статистически Транспортни Данни. Брюксел: Европейски Съюз. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/databas>
- [5] Доклад на БНБ от 15.04.2022 г. (БНБ, 2022) Макроикономически показатели. <https://www.bnb.bg/Statistics/StMacroeconomicIndicators/index.htm>
- [6] Годишен доклад 2022 г.на Института за икономически изследвания на БАН www.iki.bas.bg/files/Doklad_2022-2_cover.pdf.
- [7] ДП „НКЖИ“2020 г. Бизнес програма на ДП „НКЖИ“ за периода 2021-2025. СОФИЯ: МТС www.rail-infra.bg/upload/3164/Biznes_programa_2021-2025.pdf

- [8] МТИТС,2017 Интегрирана транспортна стратегия в периода до 2030 г.
<https://www.mtc.government.bg/bg/category/42/integrirana-transportna-strategiya-v-perioda-do-2030-g>
- [9] НСИ,2022 https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/module.jsf?x_2=228
https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/reports/result.jsf?x_2=772
https://infostat.nsi.bg/infostat/pages/reports/result.jsf?x_2=62
- [10] Минков, Т. (2019). Политика за развитие на железопътния транспорт в България. София: Икономически и социални алтернативи.
- [11] Николова,Х (2011) Международен транспорт и спедиция.
<https://gtcluster.eu/wp-content/uploads/2019/11/uchebник-MT-Hr-Nikolova.pdf>
- [12] Николова, Х (2021). Перспективи за развитие и управление на железопътната инфраструктура в България. София: Университет за национално и световно стопанство.
https://www.researchgate.net/publication/350706177_PERSPEKTIVI_ZA_RAZVITIE_I_UPRAVLENIE_NA_ZELEZOPTNATA_INFRASTRUKTURA_V_BLGARIA

THE RAILWAY INFRASTRUCTURE - A FACTOR FOR THE DEVELOPMENT OF COMBINED FREIGHT TRANSPORT

Plamen Pesharov

plamen.pesharov@unwe.bg

University of National and World Economy – Sofia
Department: Economics of Transport and Energy
THE REPUBLIC OF BULGARIA

***Key words:** railway infrastructure, combined freight transport, macroeconomic indicators; logistics centers*

***Abstract:** This report examines the essence and application of combined freight transport, the state and prospects for the development of the railway infrastructure, related to the macroeconomic forecasts for the development of the country distorted through the political situation. Based on different analyses and characteristics, proposals have been made to increase the efficiency of combined freight transport with the participation of railway transport. The effective functioning of any transport system is related to the technological interaction between the modes of transport. This represents the development of modern technologies which coordinate the work of the different modes of transport providing on time reliable information about the work of the interacting parties. Combined transport provides a significant reduction in the cost of transport due to the merging of multiple activities in one operator. Their main advantage in relation to customers is in the possibility of better storage and protection of the goods during the transportation process. Another main advantage is reduction of time of delivery of the goods to the recipients.*