



ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРЕВОЗИ В БЪЛГАРИЯ КАТО ИНСТРУМЕНТ КЪМ ПО-ДОБРА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТ

Ивайло Атанасов, Веселин Грозданов
ivatanasov@vipsecurity.bg, vgrozdanov@vtu.bg

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“,
София, 1574, ул. "Гео Милев" 158
БЪЛГАРИЯ*

Ключови думи: *Либерализация, железопътни превози, конкурентоспособност, Европейска общност, критична инфраструктура.*

Резюме: *Транспортът е ключов фактор за съвременната икономика, който има решаващо значение за икономическото и социалното развитие на страната. Той гарантира и определя индивидуалната мобилност, социалната интеграция и търговската дейност. Очевидно една силна и движеща се икономика, създаваща нови работни места, би била невъзможна без ефективна транспортна система. И все пак, транспортът е пряко и неизбежно свързан със замърсяването, най-вече това на въздуха. Използвайки около 25% от световното потребление на енергия и около 50% от горивото на петролна основа.*

Основната цел на европейската транспортна политика е да се намери подходящ баланс между икономическия растеж и изискванията за качество и безопасност на обществото, за да се развие модерна и устойчива транспортна система, както социално-икономическа, така и екологична.

В настоящата статия са разгледани нормативните изисквания на ЕС (в т.ч. единните правила и стандарти на функциониране в условията на либерализация на транспортния пазар). Направените изводи са, че с либерализацията на жп сектора и появата на реална конкуренция е в услуга на клиентите, икономиката и обществото. Европейските железопътни администрации, трябва да постигнат решения за изграждането на Обща Европейска железопътна система, с прилагане на Техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) по отношение на инфраструктурата, подвижния състав, поддържането, енергетиката, експлоатацията, управление и сигнализация.

Значението на концепцията за транспортна инфраструктура се определя по различен начин в различни източници. В най-широк смисъл транспортната инфраструктура се състои от:

- транспортни пътища и съоръжения:
 - * наземна транспортна инфраструктура; (включително надземни и подземни части – тунели, мостове и др.);
 - * въздушна транспортна инфраструктура;
 - * водна транспортна инфраструктура;

- транспортни средства.

Транспортната инфраструктура трябва да осигури тези основни функции:

- осигуряване на сигурност на всички участници в транспортните процеси;
- максимално съобразяване с аспектите на околната среда;
- минимизиране на енергийни и териториални претенции.

Железопътните магистрали са железопътни линии или части от тях, които съвпадат с направленията на европейските железопътни коридори, определени с международни договори и споразумения, по които Република България е страна.

Българската жп мрежа през по-голямата част от времето на създаването (1866 г.) е отговаряла на международни изисквания за транспортиране на пътници и товари. В този 160 г. период е преминала през различни управления. През последните 30 години Европейските страни предприеха различни по обхват и значение мерки за интегрирането на железопътните системи. Нормативната уредба на Европейската общност цели пълна либерализация на пазара в железопътния транспорт. Макар и със значително закъснение транспортното законодателство на Р България започва да въвежда изискванията на правото на Европейската общност.

Тази либерализация се осъществява съгласно изискванията на Европейските директиви, регламенти и подзаконовите актове, които са отговорни за понататъшното интегриране на отделните жп системи в Европа.

Основните етапи, които характеризират преминаването към либерализиран транспортен пазар са:

- Развитие на транспортната система - създаване на независими железници;
- Право на достъп и използването на железопътните инфраструктури. Осигуряване на равнопоставен достъп до инфраструктурата на лицензирани превозвачи;
- Въвеждане на лицензионен режим за превозвачите;
- Въвеждане на единни за всички превозвачи такси за използване на инфраструктурата;
- Изградена система за инфраструктурно таксуване която осигурява равнопоставеност.

Допускането на пазара на товарни железопътни превози в България е в съответствие с Директива на Съвета 95/18/ЕО за лицензиране на железопътни предприятия и в съответствие със Закона за железопътен транспорт.

Този закон определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и експлоатация на железопътната инфраструктура, изискванията за безопасност и оперативна съвместимост, както и взаимоотношенията между превозвачи и клиенти (при предоставяне на железопътни превозни услуги).

Оператор на жп инфраструктурата в БГ е НК“ЖИ“ с предметът на дейност:

- Осигуряване използването на железопътна инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия;
- Извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура;
- Определяне и събиране на инфраструктурните такси от лицензираните железопътни превозвачи в съответствие с методика, приета от Министерския съвет по предложение на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;

- Националната компания "Железопътна инфраструктура" не може да извършва по занятие железопътен превоз, освен за технологични нужди.

- Националната компания "Железопътна инфраструктура" не може да участва в търговски дружества, които по занятие извършват железопътен превоз.

Лицензия се издава в случаите, когато кандидатът е:

- с добра репутация;
- финансово стабилен;
- професионално компетентен;
- има финансова възможност и декларира готовност да застрахова гражданската си отговорност спрямо пътниците, багажите, товарите, пощата и трети лица в съответствие с действащото законодателство.

Кандидатът трябва да отговаря и на следните условия:

1. Да е търговец по смисъла на закона, установен в Република България, чийто предмет на дейност е извършването на железопътен превоз на пътници и/или товари във вътрешно и/или международно съобщение;

2. Да разполага с материална база, необходима за осъществяване на превозите, материалната база може да включва вагони, ремонтни съоръжения, съоръжения за подготовка на подвижния състав за влакова работа и други и служи за доказване на финансовата стабилност на превозвача;

3. Да има осигурена локомотивна тяга, която включва локомотив или мотрисен влак и персонал за управление на движението им.

Лицензия за извършване на железопътни превози на пътници и/или товари се издава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията и е валидна за територията на Европейския съюз. Лицензията е поименна и не подлежи на преотстъпване. Лицензията е безсрочна и на всеки 5 години се преразглежда за установяване спазването на изискванията.

Доказването на финансовата стабилност, съизмерима със съответния бизнес план, както и застрахователното покритие на подвижния състав и превозите са основните проблеми за компаниите кандидати.

Подвижният състав се превръща във все по-важен обект на финансиране, поради две причини:

- ръст на броя на новите жп оператори както за пътнически, така и за товарни превози,

- все по-високата възраст на използвания от тях подвижен състав - това се отнася най-вече за новите членки на ЕС (Румъния и България).

Част от транспортната мрежа на Република България е част от н.нар. критична инфраструктура.

Защитата на критичната транспортна инфраструктура предполага подготовка и реализация на мерки, които намаляват всички рискове (физически, социални, претоварване на транспортните мрежи) и които минимизират транспортната зависимост от други сектори. Тези мерки трябва да доведат до непрекъснато изпълнение на функциите на транспортните обекти, съоръжения, средства и персонал при всякакви рискове и заплахи. Това, освен исторически причини, е резултат главно от ограничените финансови източници, използвани за неговото развитие. Реализират се мерки за пропорционално развитие на отделните видове транспортна инфраструктура, нейното таксуване и използване (съществуващия потенциал). Необходимо е осигуряване на

адекватна поддръжка и ремонт на пътищата и пътните обекти на всички нива на управление и развитие на пътната мрежа. Намалването на отрицателните въздействия на автомобилния транспорт върху околната среда трябва да бъде предпочитано при всички мерки. Въпреки по-малкото значение на водния транспорт е желателно по-доброто използване на съществуващата връзка с мрежата от западноевропейски водни пътища. По-широкото използване на вече изградената инфраструктура ще доведе до развитие на интермодалния транспорт. Необходимо е прецизно разпределяне на отговорността за защита на критичната транспортна инфраструктура между публичната администрация, собствениците и операторите на отделни елементи.

От особено важните днес проблеми за комплексната сигурност и защита на железопътния транспорт е от асиметрични заплахи. Представителите на европейските жп превозвачи се противопоставят да внедряват защитните и контролни методи използвани във въздушния транспорт, тъй като това, би представлявало радикална промяна на концепцията за лесно достъпния железопътен транспорт което от своя страна ще доведе до значително завишаване на експлоатационните разходите.

Сухопътният транспорт е най-честа мишена за терористите. Това се дължи не толкова на уязвимостта му, а на ниското ниво на контрол и охрана и разбира се неограничения достъп до него. Удобствата на пътниците по железниците се основават на отворената архитектура, бързото и лесно влизане и излизане от инфраструктурата, качване и слизане на и от влаковете. Редица допълнителни мерки и процедури за безопасност, работещи устойчиво дори по време на периодите с големи пътникопотоци. Опитът на Великобритания с атаките на железопътната инфраструктура от ИРА, предлага една относително добра възможност да се проучи поведението на терористите и ефекта от мерките за сигурност. Тероризма се базира на религиозен екстремизъм и самоубийствени мотиви. Товарните превози не предлагат на терористите възможности за действия срещу пътници, но за сметка на това осигуряват други възможности, които пътническите превози не могат да предоставят. В частност товарните влакове се използват за превози на опасни товари. На много места, тези товари се превозват през гъсто населени градски зони. Техният анализ ще трябва да оцени в съответствие с приоритетите по сигурността всички железопътни съоръжения и обекти. Да определи уязвими места и потенциалните заплахи за да се оцени размера на рисковете. Анализът трябва да се фокусира върху риска за населението, икономиката и националната сигурност.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортът има значителен принос за увреждане на околната среда, най-вече чрез замърсяване на атмосферата, загинали и т.н. Доколкото е възможно, трябва да спрем всеки негативен ефект. Ето защо необходимостта от осигуряване на устойчиво развитие на железопътната транспортна система оказва натиск върху всички държави в Европейския съюз.

Икономическите и енергийно свързани предимства на железопътния транспорт, са безспорни, че е необходим нов баланс на видовете транспорт, предпочитайки железопътните.

Предлагането на по-качествени и ефективни услуги на клиентите включва както нови технологични решения и подвижен състав, така и повишаване квалификацията и мотивацията на персонала. Либерализацията на жп сектора и появата на реална конкуренция, както между отделните видове транспорт, така и между отделните жп превозвачи, е в услуга на клиентите, икономиката и обществото, като цяло.

Основната цел на европейската транспортна политика е да се намери подходящ баланс между икономическия растеж и изискванията за качество и безопасност на обществото, за да се развие модерна и устойчива транспортна система, както социално-икономическа, така и екологична.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Miloslav Seidl, Lenka Rošteková Transportation infrastructure as part of critical infrastructure, списание "Механика, транспорт, комуникации".
- [2] В. Апелянм, "Сигурността на железопътния транспорт в контекста на асиметричните заплахи", списание "Механика, транспорт, комуникации".
- [3] Cătălin CRUCEANU, Anca CRUCEANU, "Качествени аспекти на замърсяването на въздуха, дължащо се на железопътната транспортна система", списание "Механика, транспорт, комуникации".
- [4] Д. Тодорова, "Усъвършенстване на инвестиционната политика в железопътния транспорт за ефективно развитие в пазарни условия" – дисертация.
- [5] Закон за железопътните превози.
- [6] Търговски акон.

LIBERALIZATION OF RAIL TRANSPORT IN BULGARIA AS A TOOL FOR BETTER COMPETITIVENESS

Ivaylo Atanasov, Veselin Grozdanov
ivatanasov@vipsecurity.bg, vgrozdanov@vtu.bg

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

Key words: *Liberalization, rail transport, competitiveness, European Community, critical infrastructure.*

Abstract: *Transport is a key factor for the modern economy, which is crucial for the economic and social development of the country. It guarantees and defines individual mobility, social integration and commercial activity. Obviously, a strong and vibrant economy creating new jobs would be impossible without an efficient transportation system. And yet, transport is directly and inevitably linked to pollution, especially air pollution. Using about 25% of the world's energy consumption and about 50% of petroleum-based fuel. The main objective of the European transport policy is to find an appropriate balance between economic growth and the quality and safety requirements of society in order to develop a modern and sustainable transport system, both socio-economic and ecological.*