



## **ИЗГРАЖДАНЕ НА ЕВРОПЕЙСКА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА ОРИЕНТИРАНА КЪМ ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ**

**Емил ЖЕЛЕЗОВ, Юлия ВАРАДИНОВА-МИЛКОВА**

[ejelezov@abv.bg](mailto:ejelezov@abv.bg), [jvaradinova@abv.bg](mailto:jvaradinova@abv.bg)

*Емил Железов, доц. д-р, Юлия Варадинова-Милкова, ас., инж.  
ВТУ "Тодор Каблешков", ул. Гео Милев № 158, София  
БЪЛГАРИЯ*

**Резюме:** В настоящия доклад са представени основни моменти относно плана за изграждане на Европейска железопътна мрежа, ориентирана към товарни превози. Разгледани са целите на представения план, както и възможните варианти за реализирането му. Направен е анализ на причините, довели до възникване на необходимостта за изграждане на железопътна мрежа ориентирана към товарни превози. Посочени са действията, които Общността трябва да предприеме за постигане на реално функционираща железопътна мрежа ориентирана към товарни превози, както и действията, които са предприети в Р. България за включване в мрежата и реализиране на плана.

**Ключови думи:** железопътен транспорт, железопътна инфраструктура, оперативна съвместимост, железопътни товарни превози, транспортна система, либерализация на транспортния пазар

### **НЕОБХОДИМОСТ И ПРЕДПОСТАВКИ**

За развитието на товарния железопътен транспорт в ЕС са характерни две противоположни тенденции. От една страна се създават нови перспективи и възможности за развитие на железопътните

товарни превози, а от друга страна техният пазарен дял постоянно намалява, като през 2005 г. е около 10%, което е най-ниското му ниво от 1945 г. насам.

Съществуващата тенденция към ръст на товарния транспорт в ЕС е свързана с редица отрицателни последици за обществото, каквито са задръстванията, пътните произшествия, шума, зависимостта от петрол, замърсяването на околната среда и изменението на климата.

Намаляването на тези последици е възможно чрез приоритетно развитие на товарните железопътни превози, което е основна цел на политиката на Европейската общност в областта на транспорта.

Нейното реализиране при непрекъснато нарастване на изискванията на потребителите и при засилваща се конкуренция от страна на автомобилния транспорт, налага предприемането на мерки, насочени към предоставянето на ефикасни, надеждни и своєвременни железопътни услуги за превоз на товари, при намаляване на отрицателните външни ефекти.

Основни предпоставки за постигане на тази основна цел са постигнатите резултати по отношение на либерализацията и развитието на техниката и технологиите в областта на товарните железопътни превози в страните-членки на ЕС.

Либерализацията на железопътния товарен транспорт се свързва с появата на нови възможности. Откакто бяха отворени за конкуренцията, железопътните товарни превози в някои държави-членки показват нова динамика. Новите тенденции са резултат и от нарастването на международния търговски обмен, увеличаването на пътните задръствания, високите цени на горивата и все

по-голямата загриженост за опазване на околната среда. Превозите на контейнери и превозите на дълги разстояния, сегменти, в които железниците имат реални предимства, непрекъснато нараства.

Европейското промишлено производство преминава от суровини и материали, за които често се ползва железопътен транспорт, към крайни продукти.

Превозът между различните производствени обекти при минимизирани складови наличности изисква висока надеждност от гледна точка на стриктно спазване на сроковете за доставка. По този показател автомобилните превози предлагат подходящо, успешно и много по-гъвкаво транспортно решение.

Железниците като цяло са недостатъчно ориентирани към нуждите и очакванията на своите клиенти и развитието на железопътните товарни превози е съпроводено с някои затруднения:

- ниска средна скорост на движение на железопътните товарни превози в сравнение с тази на автомобилните превози.
- затруднения на железниците по отношение на капацитета, които са свързани основно с проблеми на инфраструктурата (пътища и терминали), както и със слабото обслужване (в терминалите и разпределителните гари, снабдяване с гориво и т.н.).
- товарните превози не са приоритетни при претоварване на инфраструктурата, което пречи на изпълнението им.
- информационните системи не дават възможност да се проследява в реално време позицията на превозваните стоки и подвижния състав.
- прекалено голяма част от разходите е свързана с амортизирания състав (който остава много скъп) и честото му спиране от движение.
- Трансграничните операции са затруднени. Националните власти и различните организации, управляващи инфраструктурите, не винаги са достатъчно координирани, поради което пред движението на международните влакове често има административни „пречки“.

## ЦЕЛИ

Идеята за създаване на структурна европейска железопътна мрежа, като част от

мрежата RTE-T, по която товарните превози да бъдат по-надеждни и ефикасни е формулирана в Съобщение на Комисията на Европейската Общност COM(2007) 608. Тази цел е продължение на инициативите на Комисията за повишаване на качеството на железопътните товарни превози в Европа.

Непрекъснатото развитие на автомобилния транспорт налага железопътните превози да станат по-конкурентноспособни, като се повиши тяхната привлекателност чрез подобряване на качеството им на транснационално равнище. Цели се създаването на силна европейска железопътна мрежа, по която товарните превози ще могат да предложат по-високо качество на услугите, отколкото досега, по отношение на времето за доставка, надеждността и капацитета.

Тази мрежа ще се състои от коридори, осигуряващи добри условия за движение на товарните превози и/или допълнителна координация между управителите на инфраструктури при планирането на инвестициите и управлението на трафика. Мрежата ориентирана към товарните превози, трябва да се превърне в инструмент за подобряване на работата на железниците в Европа. Очаква се подобряването на услугите в тази мрежа да окаже положително влияние върху всички сегменти на пазара на товарните превози.

Мрежата, ориентирана към товарни превози може да се определи, като се вземат за основа наличните европейски мрежи, между които мрежата за товарни превози, описана в Директива 2001/12/ЕО и коридорите, определени като приоритетни за разгръщането на ERTMS или определени в рамките на европейските изследователски проекти (Eufranet, Trend, Reorient и New Orega). Примерен обхват на мрежата е представен на фигура 1.

За да се изпълни главната цел, ще се преследват три цели, насочени към подобряване на работата на железопътните товарни превози в мрежата за товарни превози:

- Увеличаване на скоростта на доставките;
- Повишаване на надеждността;
- Увеличаване на капацитетите;



**Фигура 1.**

**Железопътни коридори, които биха могли да се включат в мрежата, ориентирана към товарни превози.**

Изпълняването на тези условия ще позволи на железниците да конкурират по-успешно автомобилните превози. Освен това, увеличаването на скоростта на доставките и на капацитетите ще доведе до намаляване на разходите и съответно до по-висока конкурентоспособност.

При постигането на набелязаните цели е необходимо да се създадат равни условия както в рамките на железопътния товарен транспорт, така и между различните видове транспорт.

Необходимо е също така и насърчаване на ефективно използване на инфраструктурата, чрез недискриминационен достъп до капацитета на инфраструктурата и чрез регулаторните органи. Съществува възможност при необходимост да увеличи капацитета на железопътната инфраструктура. Това би могло да се осъществи, чрез мерки взети на европейско и национално равнище. Тези мерки могат да включват общностно законодателство, насочено, за целите на международните железопътни услуги и по-конкретно в някои определени коридори. Биха могли да се насочат и към развитието на сътрудничество в областта на оперативното управление между управителите на инфраструктури с цел създаване на ефективно разпределяне на капацитета на инфраструктурата.

При създаването на европейска железопътна мрежа, която да улеснява потока от международни товарни превози, държавите-членки, управителите на инфраструктури, регулаторните органи и националните органи по безопасност трябва да си сътрудничат. Като пример за сътрудничество от такъв характер, могат да са коридорите от европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS). В този случай е намерен общностен подход, както по отношение на технологичното хармонизиране, така и по отношение на координирането на работата.

Управителите на инфраструктури трябва да координират действията за постигане на ефективно управление и функциониране на железопътния товарен транспорт и планирането на инвестициите. Нужно е да бъдат премахнати препятствията пред конкурентоспособността на железопътните товарни услуги. В момента разпределянето на коридорите се извършва от съответния управител на инфраструктура по правила, които са различни в държавите-членки. Разликите могат да са в процедурите за този вид разпределяне или в приоритета на товарните пред другите видове превози. Целесъобразно е да се хармонизират правилата за разпределяне на коловозите по цялата дължина на коридора. За да бъде той

наистина отделен за товарни превози, да се организира разпределянето на неговия капацитет така, че товарните превози, особено международните, да се извършват по качествени и надеждни коловози. Това може например да означава общо планиране на разпределянето на капацитетите между всички управители в коридора, при което да се имат предвид местните и национални ограничения пред пътническите превози, като същевременно се оптимизира управлението на тези капацитети благодарение на подобрената международна координация. Освен това, за да се станат железопътните товарни превози по-привлекателни за клиентите, може да се разреши на други оператори извън железниците да искат коловози в мрежата за товарни превози.

Стъпка към създаването на европейска железопътна мрежа, ориентирана към товарни превози е определянето на онези трансгранични коридори, включително интермодални участъци, по които следва да се осигури ефективен поток от международни железопътни товарни превози от гледна точка на капацитет и планиране на инвестициите и на надеждни и достатъчни железопътни линии.

На следващ етап ще се наложи не само изграждане на нова инфраструктура и премахване на физическите затруднения, но ще се изисква и оптимизиране на използването на съществуващата инфраструктура.

## **ИНИЦИАТИВИ**

През последните близо петнадесет години Европейската общност провежда политика, чиято цел е да спре изоставането на железопътните товарни превози спрямо автомобилните, за да изгради солиден общ пазар, основан на устойчива транспортна система. Пазарът на товарните превози от януари 2007 г. е отворен, въведени са и съответни директиви за оперативна съвместимост и безопасност. В рамките на Трансевропейската транспортна мрежа (RTE-T), Комисията определи приоритетни оси, предимно железопътни, които могат да получат помощ от Общността, както във финансово изражение<sup>1</sup>, така и по отношение

<sup>1</sup> (съставен е бюджет на Трансевропейската транспортна мрежа (RTE-T) в размер на 8 милиарда EUR за периода 2007-2013 г., като голяма част от тази

на координацията между отделните държави-членки, които тези оси пресичат.

В рамките на политиката в подкрепа на разгръщането на Европейската система за управление на железопътните превози (ERTMS), провеждана от Комисията, са определени 6 коридора от значение за железопътните товарни превози и в повечето от тях са създадени общи структури за координация от заинтересованите правителства и управители на инфраструктури.

Европейската общност провежда политика за съживяване на железниците по три основни направления:

– Създаване на пазар на товарните превози в европейски мащаб – (чрез първия<sup>2</sup> и втория<sup>3</sup> железопътни пакети). Постепенното отваряне на пазара на железопътните товарни превози от януари 2007 г. се съпровожда с реструктуриране на традиционните компании;

– Развитието на техническата оперативна съвместимост и на общи правила за безопасност. Последните инициативи за европейско лицензиране на машинистите и предложението на Комисията от края на 2006 г. за кръстосаното приемане на подвижния състав се вписват в тази рамка;

– Определянето на железопътна мрежа в рамките на Трансевропейската транспортна мрежа (RTE-T). За много железопътни проекти е осигурена финансова подкрепа чрез фондовете на RTE-T. Също така, в рамките на програмата RTE-T Комисията даде началото и насърчава развитието на Европейската система за управление на железопътния трафик (ERTMS), общата система за контрол, управление и сигнализация, която трябва да замести съществуващите национални системи. Европейската общност, чрез своята кохезионна политика, също значително подпомага финансово железопътния сектор.

Тези инициативи все още не са довели до желаните резултати. Държавите-членки трябва да довършат прилагането на европейското законодателство за

железниците. Напредъкът в областта на оперативната съвместимост е бавен, а трудностите по границите не са премахнати. Въпреки предприетите мерки, някои важни проблеми във връзка с качеството на железопътните товарни превози все още не са решени. Инициативите на Европейския съюз все още не са довели до достатъчно намаляване на разпокъсаността на европейския пазар на железопътните превози. Оказва се, че качеството остава слабо място на железопътните товарни превози, чиито клиенти искат повече ангажираност и прозрачност в тази област.

Бялата книга по въпросите на европейската транспортна политика до 2010 г. предвижда създаването на „коридори с приоритет товарни превози“, с основна цел - пренасочване на товаропотока от автомобилен към железопътен транспорт. Създаването на такава мрежа се вписва още в процеса на създаване на единен пазар, посочен в Договора и в целите за икономически растеж и заетост от Лисабонската програма. Той ще допринесе и за политиката за устойчиво развитие, провеждана от европейските институции.

Операторите от сектора и държавите-членки, са предприели редица действия във връзка с развитието на международните железопътни оси.

Измежду тези инициативи, за отбелязване са следните :

– Развитието на оперативната съвместимост ;

– Създаването на Europtirails<sup>4</sup>, която дава на потребителите информация в реално време за положението на влаковете и евентуалните закъснения в няколко държави-членки;

– Създаването на RailNetEurope<sup>5</sup> (RNE), която предлага на своите клиенти международни коридори и е полезен инструмент за координиране на повечето управители на инфраструктури;

– Изграждането на важни инфраструктури от мрежата RTE-T, като „Betuwe line“;

– Създаването от държавите-членки и управителите на инфраструктури на

---

сума е предназначена за железопътните инфраструктури).

<sup>2</sup> Директиви 2001/12, 2001/13 и 2001/14 от 26 февруари 2001 г. Виж доклада за изпълнението на 1-ви пакет – COM(2006)189 от 3 май 2006 г.

<sup>3</sup> Директиви 2004/49/ЕО, 2004/50/ЕО, 2004/51/ЕО и Регламент 881/2004/ЕО от 29 април 2004 г.

<sup>4</sup> Europtirails е софтуер, разработен с подкрепата на Общността от група управители на инфраструктури. Той им позволява да следят в реално време движението на международните влакове.

<sup>5</sup> RNE е структура, създадена по инициатива на управители на инфраструктури, която предлага „готови“ международни коридори и предлага на операторите едно гише за разпределянето на международните коридори.

структури от коридори в рамките на разработването на ERTMS по шестте европейски оси<sup>6</sup> от значение за товарните превози.

## ВАРИАНТИ

Във връзка със създаването на европейска железопътна мрежа за товарни превози са проучени няколко варианта:

- Да се оставят операторите от сектора и държавите-членки да действат без друг подтик от Общността (първи вариант);
- Да се въведе поредица от нови мерки с цел създаване на мрежа за товарни превози, съставена от секции за товарни превози и други – за смесени пътнически и товарни превози (втори вариант);
- Стартване на специфична програма, която да доведе до създаването на европейска железопътна мрежа за товарни превози (трети вариант).

Последният вариант се счита за най-ефикасно решение с оглед постигане на посочените по-горе цели на Комисията. Той изисква силен политически ангажимент на Общността за създаване на мрежа, запазена изключително за товарни превози. За създаването на коридорите за товарни превози ще се отпусне целево финансиране в рамките на специфична програма на Общността. Предложен е регламент за мрежата за товарни превози. Все пак, този вариант може да се окаже прекалено мащабен, скъп и осъществим само в дългосрочен план. Предвид равносметката от вече предприетите действия, първият вариант – запазване на статуквото в Общността, изглежда недостатъчен. Вторият вариант, който включва инициативи, целящи конкретно да ускорят координацията между управители на инфраструктури от различни държави-членки, да насърчи и подпомогне създаването на коридорите, би дал в средносрочен план разумно решение за постигане на определените цели. При него ще трябва да се допълнят текущите инициативи със законодателни, финансови и политически действия. Необходимите финансови средства също са по-малко от тези за изграждане на специализирана мрежа. Все пак, не се подценява необходимостта от определяне на възможните източници на финансиране. В

<sup>6</sup>Шестте коридора ERTMS: А (Ротердам-Генуа), В (Стокхолм-Неапол), С (Антверпен-Базел-Лион), D (Валенсия-Лион-Люблина-Будапеща), Е (Дрезден-Прага-Будапеща), F (Дуйсбург-Берлин-Варшава).

дългосрочен план, тази дейност би могла да доведе до създаването на железопътна мрежа, която да е частично, и дори изцяло, ориентирана към товарните превози.

Структурата на железниците ги принуждава да се концентрират приоритетно към обслужването на стопанските басейни (между пристанищата и терминалите), където тяхната производителност е предимство пред автомобилния транспорт. Целта е да се увеличат потоците и да се намалят производствените разходи по основните оси на европейската железопътна мрежа – коридорите.

Забавянето на движението в участъците с недостатъчен капацитет (основно в близост до големите градове), преминаването на границите, при което може да се загуби много време поради административни или технически пречки, както и сроковете за достъп до железопътни услуги (терминали, разпределителни гари), са трите основни трудности, с които се срещат международните железопътни товарни превози. Тези трудности значително влияят върху средната скорост на доставките и може да се каже, че именно тези пречки създават ограничения чрез инфраструктурата пред капацитета и надеждността на товарните превози.

Като се имат предвид текущите инициативи, чиято цел е предимно да улеснят преминаването на границите за железопътното движение, първият вариант би трябвало да доведе до подобряване, макар и не равномерно и дори понякога недостатъчно, на цялата мрежа, насочена към товарните превози.

Вторият вариант би трябвало да позволи значително да се съкрати времето за преминаване през границите по всички коридори. Освен това, той следва да доведе до съгласувано (между управителите на инфраструктури от двете страни на границата) и по-добре структурирано ползване на инфраструктурата, което би позволило да се увеличи средната скорост на доставките по коридорите. Предложените мерки, чиято цел е да се подобри достъпа до железопътните услуги (повече прозрачност и по-голям капацитет на тези услуги), би трябвало да позволят да се намали времето за престой, свързано с тези услуги.

Третият вариант, най-пълно отговаря на поставените цели. Избягването на смесеното движение по тези линии позволява много по-

лесно да се оптимизира тяхното ползване и да се предоставят коридори, предназначени изключително за товарни превози. Въпреки това, една такава изключителна мрежа би била прекалено голяма за нуждите от инфраструктури на Европейския съюз през следващите 15 години, като се очаква едва няколко отсечки в Европа да поемат такова движение през 2020 г. за целия капацитет на двойна линия, предназначена единствено за товарни превози.

Тенденциите в развитието на железопътния и автомобилния транспорт почти не са променени и външните разходи, свързани с превозите (замърсяване на атмосферата и глобално затопляне) при първият вариант продължават бързо да нарастват. За сметка на това, шумът, който е слабо място на железопътните превози, изобщо няма да се увеличи.

Въздействието на вторият вариант върху пътническите превози е едно от основните влияния. Тъй като голямото множество от линиите, включени в европейската мрежа, ориентирана към товарните превози, не са натоварени, подобряването на надеждността на коридорите не би трябвало да доведе до значително отклонение на пътническите превози. Последните вероятно ще станат по-надеждни (тъй като са засегнати от оптимизацията на коридорите колкото и товарните превози), но и малко по-производителни (в повечето случаи времетраенето на пътуването ще трябва да се увеличи с около 10 %).

Що се отнася до екологичните аспекти, най-положителни са резултатите при вторият вариант, тъй като спестените външни екологични разходи са много по-високи, отколкото тези, избегнати при първият вариант.

В икономически аспект вариант - две изглежда най-балансиран, особено като се имат предвид по-ниските разходи за обществото при този вариант в сравнение с вариант- три .

Екологичното въздействие на третият вариант не изглежда еднозначно, тъй като разходите за изграждането на нови релсови пътища намаляват предимството на този вариант над вариант- две и по отношение на спестените външни разходи.

Статуквото от вариант- едно не генерира допълнителни разходи извън вече започнатите мерки и програми, но усилието за

съгласуване между управителите на инфраструктури може да отнеме много време и трябва да се ускори.

Оперативните намеси, предвидени в предложените законодателни мерки по вариант – две , като мерки и инструменти за оптимизиране на експлоатацията на коридорите, разгръщането на ERTMS, могат да се осъществят в краткосрочен и средносрочен план и да доведат до по-добро съотношение разходи/ползи, отколкото дейностите по инфраструктурата, които са осъществими само в дългосрочен план и изискват много повече средства. Все пак, ползата от оперативните мерки е ограничена и те изискват, на един втори етап, да се осъществят структурни промени.

Структурните промени в инфраструктурата могат да се оценят на около 80 млрд. EUR. От тях, стойността на структурните действия на първо ниво, чиято цел е да се хармонизира и подобри капацитета на коридорите, чрез определяне на максималната дължина на композициите, възлиза на 20 млрд. EUR. От друга страна, разходите за осъществяване на задълбочените структурни промени, целящи премахването на участъците с недостатъчен капацитет, възлизат на 60 млрд. EUR.

Противопоставянето на някои местни власти във връзка с необходимостта от реорганизиране на пътническите превози в някои зони може да се окаже един от най-големите рискове за тези варианти. Но движението на повече товарни влакове около градовете често означава, че по-малко камиони се движат около тези градове.

Разходите за изграждане на цялата мрежа, т.е. вариант - три, с обща дължина около 25 000 км, се оценяват на около 170 млрд. EUR.

От гледна точка на общите разходи, по-изгодно е да се експлоатира максимално капацитета на дадена линия. Дори пътуването да трае 33 % повече, този вариант е по-евтин, отколкото да се увеличава капацитета. Ако се налага да се увеличи капацитета, трябва да се провери дали алтернативните решения (отваряне на затворени линии, обиколни трасета) не са по-изгодни.

Необходимостта от значителни инвестиции за изграждане на специализирана мрежа, при това в далечно бъдеще, представлява голям риск. Финансовите средства, които държавите-членки, управителите на инфраструктури и Общността могат да мобилизират, са ограничени.

## УЧАСТИЕ НА Р. БЪЛГАРИЯ

България, като страна членка на ЕС, също участва при вземането на мерки относно проекта за изграждането на "Железопътна мрежа, ориентирана към товарни превози". Инициативата е поета от Министерство на транспорта чрез Изпълнителна агенция "Железопътна администрация". Създаден е Консултативен съвет чиято цел е да се вземат обосновани решения и да се предприемат ускорени действия по въпросите, свързани със създаването на железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози.

В Консултативния съвет участват представители от различни организации, държавни и научни институции, като Министерство на транспорта, "БДЖ" ЕАД, "БЖК", "Булмаркет АД" ООД, "НСБС", "ВРВ", "ВТУ", в-к "Железничар" и др.

На първия етап от работата от името на Консултативния съвет, на базата на вижданията на всички участници и при отчитане на интересите и вижданията на представляваните от тях организации е представен единен вариант на анкета, която е иницирана от Европейската комисия и Генералната дирекция за енергетика и транспорт (DG TREN). Въпросникът е част от оценката на въздействието и обществената консултация, която Европейската комисия и частност Генералната дирекция за енергетика и транспорт провеждат, следвайки Съобщението си от 18 октомври 2007 г. озаглавено „Към железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози“.

Целта на анкетата е да се идентифицират необходимите мерки, насочени към развитието на железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози., които биха могли да се инкорпорират в засилено законодателство на европейско ниво.

Чрез конкретни въпроси са обхванати проблеми и възможните им решения в следните области:

- **Проблеми на международния железопътен товарен транспорт;**

Тук са дефинирани въпроси относно пречките за развитие на товарните железопътни превози, областите, които се развиват и мненията за действията на Общността;

- **Създаване на коридори;**

Въпросите обхващат подходи, критерии и проблеми при създаването на коридори, които формират мрежата, ориентирана към товарни.

- **Управление на коридори;**

Въпросите са свързани с необходимостта и принципите на изграждане на ръководна структура на коридорите и възможностите за улесняване на сътрудничеството, необходимо за оперативната съвместимост и конкурентноспособността.

- **Терминали (разпределителни гари, транс сграницни гари, интермодални, вътрешни и морски терминали);**

Въпросите са свързани с възможността терминали, линии и коридори да се включат в единна система, така че да се постигне максимална координираност между дйностите.

- **Правила за разпределение на трасета;**

Въпросите обхващат мерки, необходими за обезпечаване на достатъчен дял от капацитета с добро трасе (адекватно разписание и времепътуване), надеждно (не променяно) трасе, включващо гъвкавост (за кратковременни заявки). Капацитетът трябва да бъде разпределен между различните видове от железопътния трафик. Няма международни правила за разпределяне на капацитета и правила, отличаващи една страна-членка от друга. Трасета се изграждат на национално ниво и се свързват на държавната граница, което е недостатъчно и незадоволително за развитието на товарните превози.

- **Заявки за ползване на трасета;**

Тук се разискват се въпроси, свързани с възможността за работа на едно гише, където водещ инфраструктурен мениджър да координира разпределянето от начало до край. Следва да се обърне внимание на синхронизирането на границата, осигуряването на международни отговори на международни заявки, като се има предвид, че към момента 95% от заявките са национални. Заявките за трасета на национално ниво трябва да отразяват факта, че товарният трафик става все повече и повече международен.

- **Управление на движението при смущения на движението;**

Въпросите са насочени към правилата за управление на закъснели влакове, които са основен проблем и създават лош имидж пред клиентите. Закъснения от няколко минути могат да се превърнат в закъснения от няколко часа при пристигането. Необходимо е прилагане на подходящи мерки за гарантиране че един закъснял влак може да



бъде до голяма степен върнат към първоначалното му определено трасе.

- **Прозрачност на процедурите и качество на предоставяните услуги от инфраструктурните оператори;**

Въпросите обхващат изпълнението на изискванията на Европейското законодателство относно Референтния документ на мрежата на национално ниво, както и за предоставяната допълнителна информация (например за терминалите).

- **Регулаторни органи;**

Въпросите са свързани с проблемите на съвместната работа, координиране и коопериране на регулаторните органи.

- **Други допълнителни въпроси,** специфични за страната-членка или необхванати във въпросника.

От значение за страната във връзка с изграждането на мрежа, ориентирана към товарни превози са и проблемите, свързани с оперативната съвместимост, на въвеждането на ERTMS, развитието на железопътната мрежа TEN-T, и по-специално на приоритетни проекти относно високоскоростни железопътни линии, изграждането на нови линии, предназначени за товарни превози и крайградски железници в районите с натоварен трафик и др.

Конвенционалната железопътна мрежа на ЕС поддържа различни видове превоз и разполага с различни видове инфраструктурно оборудване. За да се постигне подобрена оперативна съвместимост и повишен капацитет по икономически ефективен начин, конвенционалната железопътна мрежа може да има нужда от категоризиране, така че да стане възможно, в средносрочен и дългосрочен план, създаването на оперативна съвместими мрежи за оперативна съвместими влакове, и с цел предлагане на подходящо ниво на услугите за всеки пазарен сегмент, като например международните железопътни товарни превози.

Мерките, които целят засилена оперативна съвместимост, като гарантират открит достъп въз основа на приетото общностно законодателство и намаляват закъсненията, причинени от смесения транспорт на пътници и товари, следва да осигурят на железопътната мрежа достатъчен капацитет в цяла Европа, за да отговори на търсенето на международни железопътни товарни услуги. Във връзка с това следва да се насърчават

частните инвестиции, по-конкретно в терминали и други съоръжения за товарните превози.

Съществуващите механизми, прилагани в контекста на въвеждането на технологията ERTMS по коридорите, представляват важен пример за това как сътрудничеството между управителите на инфраструктури и държавите-членки може да бъде засилено, както по свързаните с функционирането аспекти, така и по аспекти, които засягат планирането на инвестициите. Разработването на железопътна мрежа, която да улеснява ефективния поток от международни товарни превози, следва да е съобразено с по-нататъшното разрастване на коридорите от ERTMS в съответствие с плановете за разгръщане.

Развитието на железопътната мрежа TEN-T, и по-специално на приоритетни проекти относно високоскоростни железопътни линии, може даде възможност да се освободи капацитет в благоприятно време за товарните превози в конвенционалната мрежа. Изграждането на нови линии, предназначени за товарни превози и крайградски железници в районите с натоварен трафик също може да се разглежда като възможност за улесняване на подобренията в капацитета и увеличаване на надеждността на железопътния поток като цяло.

Във връзка с по-нататъшното развитие на европейска железопътна мрежа, която да улеснява ефективния поток от международни товарни превози, трябва да се вземе под внимание и разрастването на връзките със съседни страни. По целесъобразност следва развитието на железопътната мрежа за товарни превози да бъде в синхрон с мерките, предвидени за удължаването на основните трансевропейски транспортни оси до съседните страни.

## РЕФЕРЕНЦИИ

[1] Директиви 2001/16/ЕО и 96/48/ЕО относно оперативната съвместимост на Транс-европейската железопътна система

[2] “Към железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози”- Съобщение на Комисията на Европейската Общност COM(2007) 608;

[3] Национален план на Р. България за внедряване на ERTMS, 2007 г.

[4]Наредба №57 за съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за осигуряване на необходимите параметри на взаимодействие, оперативност и съвместимост с транс-европейската железопътна система.

## CONSTRUCTING AN EUROPEAN RAILWAY NETWORK FOR CARGO TRANSPORTATIONS

**Emil ZHELEZOV, Yulia VARADINOVA-MILKOVA**

*Assoc. Prof. Emil Bozhidarov Zhelezov, PhD, Yulia Varadinova-Milkova MSc, Lecturer  
Higher School of Transport, Sofia  
BULGARIA*

**Abstract:** *The present report has as its main object to review the general points in the plan for constructing an European railway network, oriented towards cargo transportations.*

*The purposes of the plan are revealed, as well as the possible ways to fulfill it. It is made an analysis about the reasons that caused the need for constructing a railway network for cargo transportations. The actions, which Community has to take for achieving a really working railway network for cargo transportations, are indicated, as well as the actions, taken by Bulgaria for engaging into the network and for completing the plan.*

**Key words:** *railway transport, railway infrastructure, railway cargo transportations, transport system, liberation of the transport market.*