



ОПРЕДЕЛЯНЕ И ПРИЛАГАНЕ ИНДИКАТОРИ ЗА МОНИТОРИНГ НА ПРОГРАМА „РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА И КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ”

Симеон Ананиев

saexpert@abv.bg

ВТУ “Тодор Каблешков”, ул. “Гео Милев” 158, 1574, София
БЪЛГАРИЯ

Резюме: *Разгледана е Методика за изготвяне и прилагане на индикатори за мониторинг на програмата „Развитие на железопътната инфраструктура и комбиниран транспорт” от програмния бюджет на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, която се прилага от 2010г.. Целта на разработената методика е да идентифицира основните индикатори и показатели, които да се използват за мониторинг при отчитането на изпълнението и резултатите по оценяваната програма.*

Методиката е разгледана като съвкупност от изисквания за определяне на система от индикатори, чиито стойности се следят, за да се оцени степента на достигане на поставените цели и постигнатите конкретни резултати при реализирането на съответната политика/програма.

Разгледани са реални стойности на индикаторите за първото полугодие на 2010 г, които са систематизирани и посочени в Таблица. Оценката на показателите поради непрекъснатия си характер, може да се прилага като система от база данни за ранно предупреждение и иницира съответните управленски решения.

Ключови думи: *индикатори, мониторинг, програма, железопътната инфраструктура, комбиниран транспорт.*

1. Анализ на железопътната система

В последните години предприеха различни по обхват и значение мерки за интегрирането на железопътните системи в Европейските страни се, с единни правила и стандарти на функциониране в условията на постепенна либерализация на транспортния пазар. Българската железопътна транспортна система традиционно е част от Европейската и нейното развитие винаги е било съобразно на международните изисквания за транспорт на пътници и товари.

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. Поради просрочените ремонти, състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътванията, комфорта и експлоатационните разходи за влаковото движение,

В голямата си част осигурителните, теле комуникационните и енергозахранващите системи са остарели и на ниско технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на превозите.

Качеството на продукта на железопътната мрежа е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп, целящи да покрият в по-голяма степен дефицита за поддържането на мрежата, резултат от ниския трафик.

Главните железопътни линии са включени в Европейското споразумение за най-важните линии за международни комбинирани превози (АОТС), но като цяло мрежата от логистични терминали в страната е слабо развита. Предвид настоящия обем на трафика, капацитетът е достатъчен, но би бил изчерпан бързо при нарастването му. Както самите линии и терминали, така и претоварното оборудване е в незадоволително техническо състояние. Качеството на предлаганите услуги е ниско. Железопътните линии в България, включени в споразумението АОТС, и свързаните с тях обекти са:

- Русе - Горна Оряховица - Дъбово - Димитровград (310 км);
- София - Мездра - Горна Оряховица - Каспичан - Варна (543 км);
- Драгоман-София-Пловдив-Димитровград-Свиленград (382 км);
- Пловдив - Зимница - Карнобат - Бургас (294 км);
- Видин - София (279 км);
- София - Кулата (210 км).

Освен посочените железопътни линии, Европейското споразумение обхваща и:

- Терминалите на територията на Р. България, имащи важно значение за международните комбинирани превози: София, Бургас, Пловдив, Видин, Русе, Стара Загора и Варна;
- Граничните пунктове на Република България, имащи важно значение за международните комбинирани превози: Драгоман, Русе, Свиленград, Кулата;
- Железопътно-фериботните пунктове/ пристанища, влизащи в състава на мрежата за международни комбинирани превози.

Изграждането на интегрирана и оперативна съвместима железопътна мрежа на европейско ниво, както и подобряването на експлоатацията на тази мрежа, остават едни от най-важните цели, заложили не само в европейската, но и в националната транспортна политика. С оглед постигането на тези цели е необходимо засилване координацията и сътрудничеството, както между отделните страни-членки, така и между страните-членки и управителите на инфраструктурата.

2. Фактори, влияещи върху състоянието на железопътната инфраструктура

Като обслужващ отрасъл, транспортът е в пряка зависимост от множество външни фактори от различно естество (икономически, социално-демографски, политически, екологични), с различен обхват на действие (международен, национален, регионален и местен), които взаимодействат помежду си и най-често имат разнопосочен ефект.

Определени са и изследвани Фактори, влияещи върху състоянието на железопътната инфраструктура и отражението им върху предлагането от железопътната инфраструктура на капацитет и качество на железопътните превозвачи.

3. Изисквания към показателите и индикаторите - определения

Критериите и индикаторите следва да са насочени към вида или равнището на извършените дейности, преките резултати (предоставяните продукти и услуги) и/или реализираните обществени въздействия. Поради непрекъснатия си характер, оценката на показателите може да служи като система за ранно предупреждение.

Показателите за изпълнение следва да отговарят на следните изисквания:

- Да бъдат конкретни и разбираеми - да са ясно определени и полезни за вземане на решения;
- Да бъдат подходящи и уместни - да дават възможност потребителите да оценяват минали, настоящи и бъдещи събития и да потвърждават или коригират свои предишни оценки при вземането на решения;
- Да са надеждни - да не съдържат съществени грешки или пристрастност;
- Да се допълват и да не се дублират, припокриват или противоречат;
- Да дават възможност за сравнения - на информация от различни отчетни периоди и информация от други предприятия със сходен предмет на дейност, за да се оцени напредъкът/изоставането в изпълнението, както и промените в него.

Системата от индикатори следва да е адекватна и да служи за измерване, проследяване и отчитане на ефективността на осъществяваната дейност.

4. Структура на системата от показатели, които ще се използват

Изискванията на които следва да отговарят Показателите за изпълнение и съответните критерии и индикатори са насочени към вида или равнището на извършените дейности, преките резултати (предоставяните продукти и услуги) и/или реализираните обществени въздействия.

След извършения обстоен анализ на използваните към настоящия момент показатели са обособени 3 основни групи показатели, които с точност биха охарактеризирали състоянието на железопътната инфраструктура и комбинирания транспорт. В обхвата на трите групи попадат както използваните понастоящем индикатори, така и някои нови, с оглед придобиване на още по-ясна визия по отношение на изпълнението на програмата.

Направените определения за показателите, в зависимост от дефинираните изисквания, позволяват ефективното им прилагане и отчитане. Системата от индикатори следва да е адекватна и да служи за измерване, проследяване и отчитане ефективността на съответната дейност. Поради непрекъснатия си характер, оценката на показателите може да служи като система за ранно предупреждение.

4.1. Общи показатели - отчитат изпълнението на политиката. Към тях спадат:

- ⇒ Хармонизирани нормативни документи в жп транспорта;
- ⇒ Съгласувани проекти за пресичане на жп линии и проекти за свързване на железопътни линии от железопътната инфраструктура.

4.2. Техничко-експлоатационни показатели - изчисляват се в натурален измерител и включват:

- ⇒ Развитие на комбинираните превози: брой интермодални терминали влаков пробег [вл.км.] превозени контейнери; брой влакове извършващи Ro-La превози
- ⇒ Повишаване скоростите на движение в ремонтираните участъци: техническа скорост (средна скорост на движение на влаковете в участъците) [км./ч.];
- ⇒ Повишаване качеството на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка
- ⇒ Експлоатационна дължина на железопътните линии, предвидени за ремонт, в т. ч.: текущ железен път [км] електрификация [км] гарови коловози [км]
- ⇒ Брой гари с изградени съоръжения за лица с увреждания и лица с намалена подвижност
- ⇒ Брой гари с ремонтиран сграден фонд

4.3 Финансово-икономически показатели - Показателите за финансово-икономически анализ са количествени характеристики на всеки елемент на финансовото състояние и служат за неговото определяне. Те са част от възприетия единен подход за оценка на дейността на предприятията.

Имайки предвид характера на разглежданата програма „Развитие на железопътната инфраструктура и комбиниран транспорт“, за нуждите на отчетността ще се използват следните финансово-икономически показатели:

- ⇒ Производителност на лице от персонала [лв./зает].
- ⇒ Производителността на база усвоени средства за инвестиции [лв./зает].
- ⇒ Ефективност - приходи на 100лв. разходи.
- ⇒ Капиталови трансфери [млн. лв./км. експлоатационна дължина].

5. Мониторинг на изпълнението

Системата за мониторинг е фокусирана върху изпълнението на програмата „Развитие на железопътната инфраструктура и комбиниран транспорт“. Процесът на мониторинг се извършва непрекъснато и отчетите за изпълнение на програмата се изготвят за полугодieto и годишно, като с тях се цели:

- ⇒ Получаване на надеждна и обективна информация;
- ⇒ Създаване на предпоставки за обществен контрол върху реализацията на програмата;
- ⇒ Предоставяне на възможности за промяна на оценяваните програми въз основа на извършени независими одити.

Направените анализи и изводи са предпоставка че обществото и икономиката трябва да разбират и работят за стратегическата цел за изграждане на интегрирана транспортна система от всички видове транспорт, което включва и повишаване конкурентността на железниците.

Изграждането на интегрирана и оперативна съвместима железопътна мрежа на европейско ниво, както и подобряването на експлоатацията на тази мрежа, са едни от най-важните цели, заложи в европейската и националната транспортна политика.

Отчетите за изпълнение на програмата по 3-те основни групи показатели с посочени измерител, начин на определение и източник за първото полугодие на 2010 г са систематизирани и посочени в Таблица 1.

ОТЧЕТИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ
ПО ПРОГРАМА "Развитие на железопътната инфраструктура и комбиниран транспорт"
ПЕРИОД НА ОТЧИТАНЕ януари юни 2010г

Таблица 1

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ	Измерител	Отчет	Източник
1. ОБЩИ			
1.1. Хармонизирани нормативни документи в жп транспорта.	брой	2	ИАЖА
1.2. Съгласуване на проекти:	брой	16	ИАЖА
1.2.1. за пресичане на жп линии;	брой	16	
1.2.2. за свързване на железопътни линии от железопътната инфраструктура	брой		
2. ТЕХНИКО - ЕКСПЛОАТАЦИОННИ			
2.1. Развитие на комбинираните превози;			ДП НКЖИ ЖЕЛЕЗО- ПЪТНИ ПРЕВОЗ- ВАЧИ
2.1.1. брой интермодални терминали;	брой	2	
2.1.2. влаков пробег	влак.км	248006	
2.1.3. превозени контейнери в т.ч.	брой	22289	
2.1.3.1. 20 футови;	брой	15438	
2.1.3.2. 40 футови;	брой	6851	
2.1.3.3. сменяеми каросерии;	брой	3498	
2.1.4. Ro-La/автомобили на вагон/ превози	влакове	2	
2.2. Повишаване скоростите на движение в ремонтираните участъци.	км/час	23	ДП НКЖИ
2.3. Повишаване качеството на железопътната инфраструктура, измерено чрез бална оценка.	%	без промяна	ДП НКЖИ
2.4. Ремонтирани железопътни участъци, в т.ч.:		44025	ДП НКЖИ
2.4.1. текущ железен път;	м	39588	
2.4.2. електрификация;	м		
2.4.3. гарови коловози.	м	4437	
2.5. Брой гари с изградени съоръжения за лица с увреждания и лица с намалена подвижност.	брой	3	ДП НКЖИ
2.6. Брой гари с ремонтиран сграден фонд.	брой	3	ДП НКЖИ
3. ФИНАНСОВО - ИКОНОМИЧЕСКИ			
3.1. Производителност - приходи на лице от персонала на ДП НКЖИ	лв./лице от персонала	8524	ДП НКЖИ
3.2. Производителност на база усвоени средства за инвестиции.	лв./лице от персонала	5951	ДП НКЖИ
3.3. Ефективност приходи на 100 лв. разходи	%	86	ДП НКЖИ
3.4. Ефективност от развитието на жп инфраструктура на база капиталови трансфери.	млн.лв./км експлоатац. дължина]	0,005	ДП НКЖИ
<i>Информацията се събира и обобщава от ИАЖА</i>			

На база на показателите за 2010г може да се направи извода, че качеството на продукта на железопътната мрежа и предлаганите услуги е на незадоволително ниво, като капацитетът е достатъчен в предвид настоящия обем на трафика, но ще се изчерпи бързо при нарастването му.

Имайки в предвид периода на отчитане на полугодие, за да се направи реален сравнителен анализ и оценка по новите показатели е необходимо минимум да се отчетат и двете полугодия на 2011 г. Оценката на показателите поради непрекъснатия си характер, може да се прилага като система от база данни за ранно предупреждение и иницира съответните управленски решения.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Доцент, д-р ик.н. Емил Железов „Определяне влиянието на някои основни фактори върху товарния транспортен пазар” „Транспорт София 2005г. ВТУ “Т.Каблешков”.

[2] Симеон Ананиев „Целесъобразни политики за устойчиво развитие на товарните железопътни превози в България” Годишник на ВТУ 2011г.

DEFINITION AND APPLIANCE OF INDICATORS ON MONITORING OF “DEVELOPMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE AND COMBINED TRANSPORT” PROGRAM

Simeon Ananiev

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

Key words: *indicators, monitoring, program, railway infrastructure, combined transport*

Abstract: *The Metodology of drawing up and appliance of indicators on monitorng of “Development of railway infrastructure and combined transport” program from the budget of Ministry of transport, information technology and communications are examined in the current report. The aim of the developped methodology is to identify main indicators that will be used for monitoring of execution and results of the assessed program.*

The methodology has been examined as a combination of requirements for defining the system of indicators and traced values, which is used for the assessment of the level of achievement of the aims and results of executed policy/program.