



---

## **ПЕРСПЕКТИВИ ПРЕД РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ**

**Людмил Иванов**

[ls\\_ivanov@abv.bg](mailto:ls_ivanov@abv.bg)

**УНСС,  
София, Студентски град, бул. 8ми Декември  
БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** Железопътен транспорт, инфраструктура, Конкурентоспособност, Инвестиции, Модернизация, БДЖ, НКЖИ;

**Резюме:** През последните 20 години железопътния транспорт в България изпада във все по тежко състояние. Едва след 2007 година има оживление на пазара с навлизането на новите железопътни оператори и приемането на България в Европейския съюз. В настоящия доклад ще засегна състоянието на БДЖ и НКЖИ, което остава много тежко и за излизането им от това състояние трябва да се предприемат общи усилия и на държавата и на ръководителите на дружествата. За подобряването на състоянието на тези предприятия трябва да се увеличат товарите и пътниците по-повечето направления. А за вътрешното стабилизиране на БДЖ и НКЖИ е необходимо да се приватизират на добра цена товарни превози и още две основни позиции намаляване на жп линиите и съкращаване разходите за персонал. Подобряването на икономическото състояние на отрасъла ще се подеме с реализиране на евро проекти, които са по-голямата част от трансевропейските транспортни коридори. До 2020 ще се работи по двете основни направления Свиленград - Драгоман и Видин - Кулата, и след рехабилитацията и реконструкцията им се очаква скоростите да достигнат величини от порядъка на 200 км/ч.

За да анализирам достатъчно добре българската транспортна политика трябва да обърна внимание на интересите на съседните държави. От не достатъчно добре осъществяваната железопътна политика през последните 20 а и повече години може да се заключи със спад на дяла в транспортирани стоки и пътници. О една страна железопътния транспорт а от друга автомобилния. Проблемите на водената българска железопътна политика са добре изразени в състоянието на железопътната инфраструктура и част от железопътните оператори. В края на доклада се правят няколко заключения в които се стига до извода, че цялата железопътна система трябва да бъде реформирана в една или друга степен.

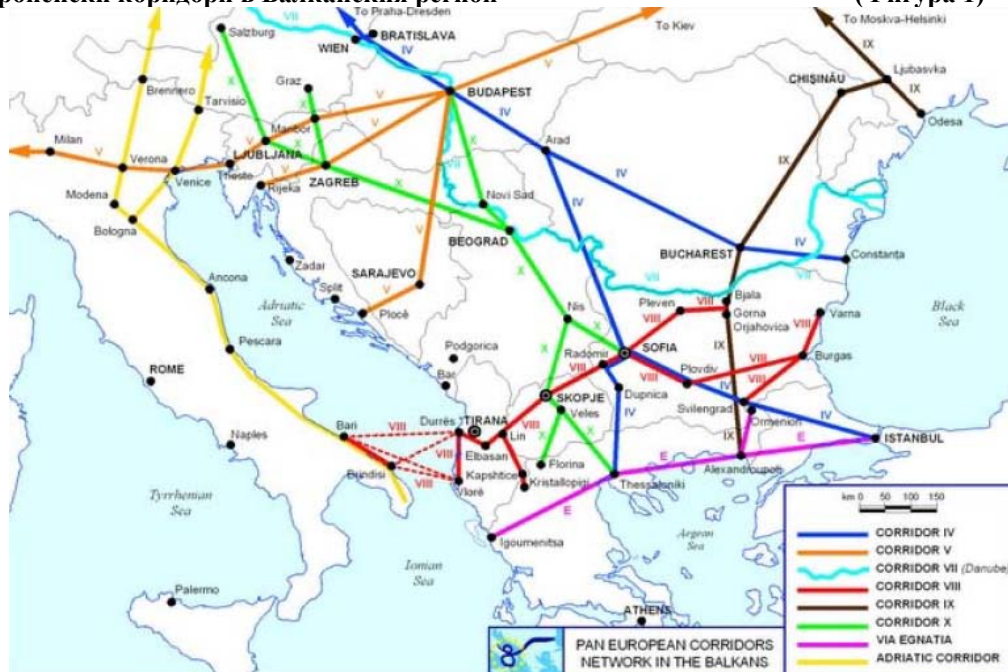
Българската транспортна система трябва да се интегрира и модернизира максимално бързо за да не пропуснем възможността да се възползваме от транзитния трафик преминаващ през нашата страна. Както е видно от Фигура 1 през територията на Балканския полуостров минават много транспортни коридори а съответно се преплитат и много международни интереси. Съседните държави работят с високи

темпове за реализиране на техни инфраструктурни проекти и интереси в транспортния сектор. Романската политика в областта на железопътната инфраструктура е насочена към реализиране на скоростни жп линии по коридор номер четири преминаващ през Букурещ и стигащ до пристанището Констанца. Констанца е основно пристанище на Черно море с много голям товарооборот на ТУ контейнери и трябва да се подсигури надеждна и бърза връзка със Западна Европа. Романската страна няма интерес да се реализира осми коридор който ще бъде конкурентен на преминаващия четвърти и ще отклони част от трафика на пристанище Констанца към българските Варна и Бургас. България трябва да изгражда надеждна и алтернативна сухопътна връзка със Западна Европа и да насочи своите и транзитни товари по оста изток-запад, без това да може да бъде повлияно от Сърбия или Румъния. Има заявен интерес от Романска страна за изграждане на поне още два моста над река Дунав като единия от тях ще бъде в района на Оряхово и ще свързва София с Букурещ. Като сравнително нов приоритет на ЕС е да свърже с високоскоростни трасета всички столици, най-прекият път от София за Букурещ е през севера централна България. Сръбската политика е насочена изключително към модернизацията и оптимизацията на коридор номер десет преминаващ през нейната територия от север на юг. Този Сръбски транспортен приоритет съпада в Българския железопътен приоритет номер едно. Транспортен коридор четири или по скоро едно от неговите разклонения навлиза на българска територия през Драгоман и се насочва към Истанбул. Развитието на този коридор както е видно от Фигура 1 е пряк конкурент на новия Дунав мост две и ще из земе голяма част от трафика му. За да имаме значителни приходи от инфраструктурни такси, трябва да насочваме колкото се може по-голям трафик към коридорите преминаващи през нашата страна и трафика да минава през нас а не да ни заобикаля. Македонската политика в областта на железопътната инфраструктура може да се формулира по следния начин. Оста е насочена от север на юг и интересите са изключително към коридор номер десет преминаващ през Скопие. Те не могат да си позволят да изпуснат големия трафик преминаващ през тяхната страна с направление север юг. Другия коридор който преминава през македонска територия това е коридор номер осем който има 120годишна история и все още не е реализиран. Македонското правителство няма интерес, воля и финансова възможност да продължи изграждането на железопътната отсечка от централната част към България и към Албания. 97% от неизграденото трасе на 8ми коридор се намира на територията на Република Македония. От Българска страна е необходимо да се построи трасето от гара Гюешево до границата с Република Македония, то е с дължина 2,5 км и включва и изграждането на 1,194 км тунел. Като две съседни държави единствено България и Македония нямат директна железопътна връзка. Гръцката политика в областта на инфраструктурата е насочена предимно към морския транспорт като разполагат с една от най-големите флотилии в Европа. Интересът към железопътния транспорт може да се представи с коридор номер четири преминаващ от север на юг. На българска територия тръгва от Видин преминава през София и достига Солун а от там с високоскоростна железопътна линия до Атина. За гръцката страна това е алтернатива на десети коридор и още един вариант за достигане на товари от техните пристанища до Западна и Централна Европа. Вторият коридор, който се вижда на Фигура 1 засяга пряко гръцката страна е номер девет, той достига пристанището Александрополис. Чрез този коридор и разклоненията му може лесно да се достигне до пристанищата Варна и Бургас като се избегнат Дърданелите и Босфора. След изграждането на високоскоростна железопътна линия на територията на България, Гърция ще има бърз достъп до Руски и въобще всички пазари в Северна Европа. Сериозен конкурент на коридор номер 8 е така нареченият път Виа Игнатиа (VIA EGNATIA), който преминава успоредно на него но на територията на Гърция. Турската

транспортна политика има пет основни направления като четири от тях се намират дълбоко в Азия и само едно е по направлението Истанбул-София. След пускането в експлоатация на тунела под Босфора (проекта Мармарис) трафика от Азия към Европа ще се увеличи. Тунелът ще се използва за градска железница в огромния мегаполисен град, но също и за контейнерни превози от Китай към Западна Европа. През следващото десетилетие все по-голяма част от произведените в източна Азия стоки ще бъдат транспортирани по суша до Централа и Западна Европа. С изграждането на няколко хиляди километра високоскоростна железопътна линия китайските производители ще си осигурят бърз и надежден транспорт. Стоките ще пристигат за 3 до 5 дни, а за сравнение в момента те пътуват с кораб между 30 -35 дни.

### Пан Европейски коридори в Балканския регион

(Фигура 1)



Източник: Technical Assessment of feasibility of Corridor VIII railway border crossings within the CEI region, final draft report

Политическата ситуация в балканския регион към днешна дата е стабилна. Изключение прави размирната зона Косово. Спокойствието предразполага изграждането на значими инфраструктурни обекти, като за тяхното построяване се изразходват милиарди евро.

За региона на Югоизточна Европа с международно значение са железопътният тунел под Босфора и комбинирания мост с железопътна линия и автомобилен път на р. Дунав при Видин – Калафат. Като след откриването на моста през Ноември 2012 година ще бъде преустановена фериботната линия Видин – Калафат. С изграждането на тези и други инфраструктурни обекти се цели да бъде привлечен значителен международен трафик, който да преминава през Югоизточна Европа.

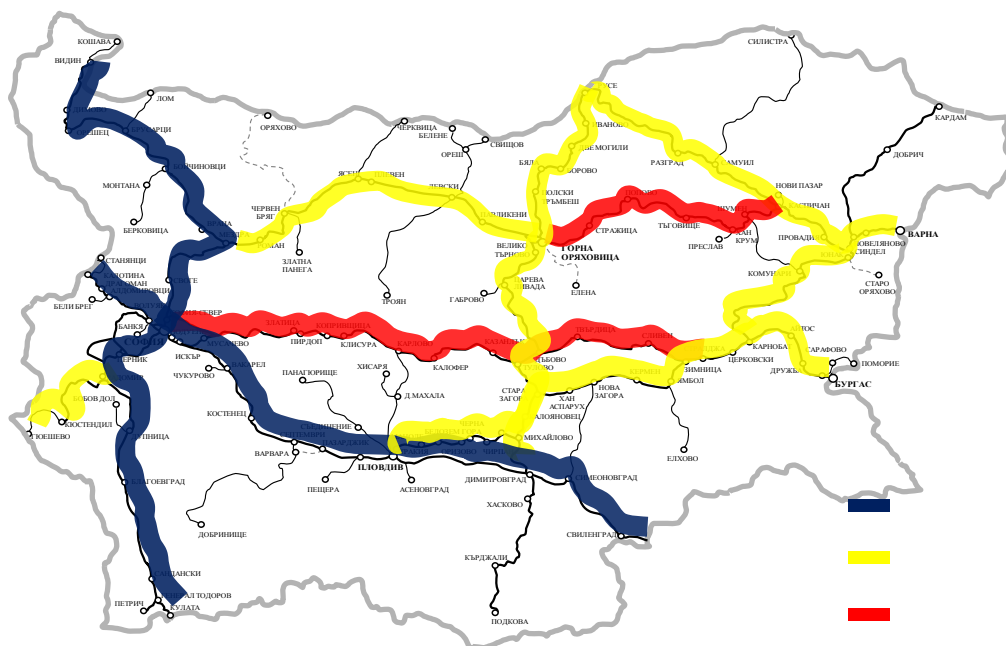
Българската транспортна политика е насочена основно към изграждане и рехабилитация от една страна на автомобилни пътища и магистрали и от друга на железопътни линии.

Може да се определят три вида приоритетни направления, такива от първостепенен Европейски интерес, общ Европейски интерес, от национално значение.

Приоритетни направления от първостепенен Европейски интерес:

Направление Видин-София-Кулата;

Направление Калотина-София-Пловдив-Свиленград-Капъкуле.  
 Приоритетни направления от общ Европейски интерес:  
 Направление Пловдив-Карнобат-Бургас/Синдел;  
 Железопътни линии Радомир-Гюешево и Мездра-Горна Оряховица;  
 Направление Русе-Горна Оряховица-Стара Загора-Димитровград;  
 Направление Русе-Каспичан-Синдел-Варна.  
 Приоритетни направления от национално значение:  
 Направление София-Карлово-Зимница;  
 Железопътна линия Горна Оряховица-Каспичан.



синьо - приоритетни направления от първостепенен Европейски интерес  
 жълто - приоритетни направления от общ Европейски интерес  
 червено - приоритетни направления от национално значение  
 Източник: „Изготвяне на стратегия за внедряване на Европейска железопътна система за управление на трафика ERTMS”

От таблицата ясно се вижда, че с времето относителния дял на автомобилния транспорт се засилва спрямо железопътния. Това дава негативно изражение върху околната среда и енергийната ефективност в транспорта. Превозените товари от автомобилния транспорт многократно надвишават тези на железопътния и дела им е стабилен, но много по-висок от този в редица други европейски страни. Целта на ЕС е до 2020 тенденцията да се обърне и железопътния транспорт да увеличи своя дял в превозваните товари по суша.

Към 2020 г. България трябва да притежава модерна, безопасна и сигурна транспортна система, която да удовлетворява потребностите за качествен транспорт и да предоставя много по-големи възможности за бързо придвижване на населението и бизнеса. Решението е ускорено развиване на железопътната инфраструктура и подобряване качеството на услугите предоставяни от операторите. Превозени товари и извършена работа с железопътен и автомобилен транспорт

| година | Б1       | Б2      | Б3      | Б4     |
|--------|----------|---------|---------|--------|
| 2001   |          |         | 19284,9 | 4904,2 |
| 2002   | 140460,1 | 8803,8  | 18500,0 | 4627,4 |
| 2003   | 155489,4 | 9497,3  | 20070,0 | 5273,8 |
| 2004   | 145459,9 | 11960,6 | 20386,6 | 5211,6 |
| 2005   | 141812,2 | 14371,0 | 20298,3 | 5163,3 |
| 2006   | 149661,6 | 13764,4 | 21881,5 | 5396,2 |
| 2007   | 134792,0 | 14624,1 | 21904,6 | 5241,4 |
| 2008   | 175500,7 | 15321,4 | 19715,5 | 4693,3 |
| 2009   | 146602,2 | 17741,6 | 13284,4 | 3144,5 |
| 2010   | 130012,8 | 19453,7 | 12939,5 | 3063,5 |
| 2011   | 135276,1 | 21212,1 | 14152,0 | 3291,2 |

Източник: НСИ

Легенда:

- Б1 Превозен товар с тежкотоварен автомобил хил.тона
- Б2 Извършена работа с тежкотоварен автомобил млн.т.км
- Б3 Превозени товари с железопътен транспорт хил.тона
- Б4 Извършена работа с железопътен транспорт млн.т.км

Със започналите процеси на модернизация на железопътния транспорт, предстои да бъдат решени и много други въпроси. Като премахване на граничните ограничения за железопътния транспорт, подобряване на трафика в международен план, оптимизиране и повишаване на инвестициите в инфраструктура и управление на капитала. Също така необходимост от изграждане и интегриране на интермодални терминали, осигуряване на високи нива на надеждност и качество на инфраструктурния капацитет, които да обслужват железопътния транспорт.

Ползите които можем да очакваме от изпълнението на една добре водена транспортна политика са подобряване на контрола и надзора на правителството върху доставката на железопътни услуги по договорите за обществени услуги. Също така запазване и развиване на по-малка мрежа с по-висока средна плътност на движението, разработване и реализиране на финансово поносим многогодишен договор за обществени услуги за пътнически превози, който да включва стимули за ефективност, повишаване на конкуренция в товарния железопътен транспорт чрез приватизацията на БДЖ -Товарни превози и задържане на публичното финансиране на железниците.

БДЖ ЕАД и НКЖИ бяха преучредени по българския Търговски закон. Целта беше да се улесни отдалечаването им както бюрократичните правителствени структури, а така също и от влиянието на краткосрочните колебания в политическите дела. Превръщането им в търговски структури, обаче, не постигна напълно своята цел, тъй като бяха изпуснати някои от критичните стълбове на корпоративното управление. В резултат компаниите не се превърнаха в автономни държавни фирми откликващи на своите "пазари". Вече повече от десетилетие, всяка една от двете фирми се изправя пред значителните предизвикателства на външния пазар при сериозни ресурсни ограничения, но те не са отговорили на тези предизвикателства. Отговорността за тези слабости е на Съвета на директорите и акционерите, тъй като ролята на този орган на една компания е да установи и контролира насоката и стратегията на компанията, а ролята на акционерите е да изберат компетентен ръководен орган.

Друг симптом за липсата на търговско управление е свързан с дейности, които не са свързали с основната дейност в БДЖ ЕАД, и по-точно, решението взето в миналото да се преобразуват безспорни разходни звена (локомотивните и тези за

поддръжка) в БДЖ ЕАД в независими дъщерни фирми. С това решение се създава монополна структура с високи разходи и никакви стимули за ефективност.

Слабото управление намира отражение и в остарелите вътрешни организационни структури и в БДЖ ЕАД, и в НКЖИ, както и в раздутия щат, което прави БДЖ ЕАД и НКЖИ едни от най-слабо производителните железопътни компании в ЕС.

Ангажиментът на държавата към товарните превози се оценява отново. БДЖ "Товарни превози" ЕООД се конкурира с частните товарни превозвачи, които не са изправени пред нито едно от ограниченията, които има държавната собственост, и които се концентрират върху привличането на тези клиенти на БДЖ „Товарни превози“, за които железниците са с най-голямо конкурентно предимство. БДЖ „Товарни превози“ ЕООД и другите частни железопътни превозвачи се конкурират и за друг трафик срещу една високо децентрализирана, със слабо държавно регулиране, предприемаческа автомобилната индустрия за товарни превози, която е изправена пред минимални ограничения по отношение навлизане на пазара, движение, управление или ценообразуване. Затова не е изненадващо, че собственият трафик, средна дължина на транспортиране и среден размер на товара на БДЖ „Товарни превоза“ ЕООД намаляват, като при това се разрушават присъщите предимства на железниците по отношение на разходите, като в същото време върху тарифите се упражнява натиск от страна на конкуренцията. Ако БДЖ "Товарни превози" ЕООД остане в това положение, в което се намира в момента „притисната“ между автомобилната транспортна индустрия и мастната железопътна товарна индустрия, правителството евентуално ще остане с една компания, която обслужва само пазарите, които са най-малко икономични за обслужване от железниците, или са станали такива поради размиването на пазара. Правителствената програма за реформи в железниците предвижда приватизацията в БДЖ "Товарни превози" ЕООД след нейното финансово реструктуриране.

В регламентите на ЕС се посочват два вида договори, с които се управляват взаимоотношенията между държавата и управителя на железопътната инфраструктура или железопътните оператори, предоставящи обществени услуги. Като първите са многогодишните договори за осигуряване на качеството на железопътната инфраструктура (МДИ) представляват дългосрочна финансова уредба за поддръжка на инфраструктурата, подписани от държавата, която е собственик на железопътната инфраструктура и управителя на железопътната инфраструктура. Очаква се в МДИ да са изложени политическите цели на държавата по отношение на железопътната инфраструктура и необходимите дейности за постигане на тези цели, нивото на таксата за достъп и на другите такси за различните услуги предлагани от управителя на инфраструктурата, договорните задължения на управителя на инфраструктурата за качеството на мрежата, като и бюджетът осигурен от правителството за постигането на тези цели. МДИ се подписва за срок от 4-5 години и включва показатели за изпълнение, с които се измерва качеството на инфраструктурните услуги и стимулите за дейността на управителя на инфраструктурата.

Вторите са договорите за обществени услуги (ДОУ) определят задълженията на държавата и на обществените оператори предоставящи пътнически транспортни услуги от общ интерес, които са по-безопасни, от по-високо качество или се предоставят на по-ниска цена, отколкото пазарните сили сами по себе си биха определили. За тази цел, държавата определя пакета на задължителната обществена услуга и избира на конкурсен принцип железопътния оператор който ще достави исканите услуги, при най-ниската компенсация за обществената услуга. По принцип ДОУ се подписват за срок най-малко 4-5 години и трябва да включват списък на възлаганите услуги, критериите за дейността с цел измерване на качеството на предоставяните услуги и условията за отпускане на средствата.

Необходимо е усъвършенстване на структурата на управление с цел съгласуването и най-добрите бизнес практики. Това включва пълен публичен достъп до годишните доклади и одитирани финансови отчети, както по-добро планиране на стопанската дейност в съответствие с Договора за обществени услуги за БДЖ ЕАД и многогодишния договор за инфраструктура за НКЖИ.

Промените в структурата на БДЖ ЕАД през 2007 г. помогнаха за прекратяване на Неявните кръстосани субсидии, но също така създадоха вътрешни неефективности, които се коригират от правителствената програма за реформа в железопътния сектор. През 2007 г., БДЖ ЕАД беше реорганизирана под формата на холдингова структура, създавайки три юридически независими дъщерни фирми с три линии на бизнес - товарни и пътнически превози и тягов подвижен състав. По тази схема фирмата-майка БДЖ ЕАД притежава пътническите вагони, товарните вагони и локомотивите; трите дъщерни фирми могат да наемат подвижен железопътен състав и локомотиви, а компаниите за пътнически и товарни превози могат да сключат договор с компанията за тяговия подвижен състав за локомотиви и машинисти. БДЖ ЕАД. Също така отговаря за обслужването на дълговете, които са били направени преди реорганизацията, а дъщерните фирми носят отговорност за поддръжката на активите, които са наели от БДЖ ЕАД.

Производителността на българските железници е сред най-ниските в ЕС. Трафикът е спаднал с по-голям темп, отколкото намалението на персонала, водещо до спадаща.

Производителност - от 299 000 TU на човек от персонала през 1986 г. до 224 000 TU на човек от персонала през 2007 г., и "143 000 TU на човек от персонала през 2009 г., което е по-малко от 25 процента от средните нива на ЕС-27. Освен това, средната стойност на НКЖИ от 3,72 служител на километър през 2009 г. е една от най-високите сред мениджърите на железопътна инфраструктура в ЕС-27.

През 2009 г. НКЖИ и БДЖ ЕАД имат списъчен състав от 15453 и 15439 (респективно 13752 и 14666 през 2010 г.). Положението не е различно за производителността на инфраструктурите активи и подвижния ж.п. състав, което води до по-високи разходи за железопътни операции, правейки железопътния транспорт по-малко привлекателен за нови клиенти а ускорявайки по този начин, преминаването на трафика от железните към автомобилните пътища, увеличавайки по този начин ефекта на лошото качество на инфраструктурата.

Правителствените действия или бездействия са винаги въздействащи и чисто решаващи за насърчаването или възпрепятстването на успехите на железопътната индустрия. За да се подобри дейността на железопътната индустрия е необходимо правителството да играе основна роля в сектора. Според правната рамка на ЕС, държавата упражнява множество роли като творец на политиката, икономически и технически регулатор, собственик на железопътната инфраструктура и доставчиците на услуги, и клиент на обществените пътнически услуги. Прегледът на стопанисването на железопътния сектор в България разкрива няколко много важни недостатъка:

Министерство на транспорта има съответната организация, но ограничени умения и човешки ресурси, за да оцени адекватно дългосрочните пазарни тенденции, да разработи политики, да преговаря при равни условия реалистични Многогодишни договори за инфраструктура и Договори за обществени услуги, и да упражнява правата на стопанисване на държавната собственост в железопътните компании. Правителството поддържа разклонена железопътна мрежа, която отразява нуждите на старата планова икономика и която не е била пригодена и развита, за да отговаря на нуждите на сегашния пазар.

В сегашния многогодишен договор за инфраструктура се посочва списък от инвестиционни програми, като се отделя малко внимание на тяхната обосновка и финансова поносимост, и в тях няма никакви стимули за управителя на инфраструктурата (НКЖИ) да държи разходите под контрол и да увеличава производителността.

В сегашния Договор за обществени услуги между Министерство на транспорта и БДЖ „Пътнически превози“ ЕООД няма стимули за ефективност, няма яснота за разпределението между пътниците и категорично не е по джоба на обществеността, запазване на "БДЖ-Товарни превози" ЕООД в собственост на финансово ограниченото правителство, при дерегулация на частната автомобилна и товарната ж.п. индустрии, които и двете се конкурират с "БДЖ -Товарни превози" ЕООД.

За да засили управлението на железопътния сектор държавата трябва да подобри развитието на политиката и институционалния капацитет чрез изграждане на капацитет и умения в Министерство на транспорта, което да позволи на правителството да упражнява своите роли в политиката, договарянето и собствеността. Също подобряване на разработването на договори и контрола на изпълнението, и елиминиране на асиметрията в информацията между Министерство на транспорта и железопътните компании. Необходимо е развиване на устойчива железопътна мрежа, като се насърчава експлоатацията на по-малка железопътна мрежа с по-голяма средна плътност на трафика, която да запази основните пътища и товарни пазари. Но да осигури на България железопътна мрежа, която да отговаря на превозваните потоци, да притежава конкурентните преимущества на железниците и на, която да може да се изгради устойчивата железопътна индустрия на 21 век. Следваща стъпка е привеждане на пътническите услуги към пазарното търсене чрез оценка на реалните нужди от социални услуги за пътнически транспорт, договаряне на финансово поносими многогодишни ДОУ, включително нивото на цените и субсидиите, в които да има вградени стимули за ефективност. Пробен проект за ДОУ за социални транспортни услуги по много от малките линии, като се пуснат договорите на конкурс между надлежно лицензирани оператори на частни автобусни превози. Насърчаване на развитието и конкуренция в товарните ж.п. превози чрез приватизация на "БДЖ -Товарни превози" колкото е възможно по-скоро, така, че да й се даде възможност успешно да се конкурира, на равни начала, в индустрията за товарни превози.

Предизвикателството за България е да прокара политика, която да подобри железопътната услуга, особено по европейските коридори, като същевременно запази финансовата устойчивост на държавното финансиране за железниците и изпълни рамката на ЕС за железопътния сектор. За това ще са необходими съществени подобрения на производителността. Трудните въпроси, включително прекалено големия персонал и прекалено разклонената железопътната мрежа в сравнение с нуждите, трябва да бъдат разрешени. Освен това, има нужда от структура за ръководство на железопътния сектор, която да създава стимули за непрекъснати подобрения на услугите и производителността. Правителствената програма за реформи в железниците се обръща както към необходимостта да се направят бързи корекция в пререструктуриране на персонала и активите. Също така е и необходимо да се създаде правилната структура за стимулиране за в бъдеще, като договорните взаимоотношения или приватизацията на "БДЖ -Товарни превози" ЕООД.

Железопътната мрежа в България е голяма в сравнение с обема на трафика превозван от железопътните оператори, а. много железопътни линии имат много ниски обеми на превозите, включително няколко линии, по които не е имало никакъв трафик през последните няколко години. Поддържането на тези линии отворени е причина НКЖИ да прави разходи за поддръжка, контрол на движението, гарови дейности и



охрана, което не може да се обоснове с направени превози. Като цяло производителността на железния път е 1.2 млн. превозени единица (ПЕ) на км- в сравнение с 3.1 ПЕ за ЕС-27. За да увеличи производителността на НКЖИ и да намали разходите, правителството взема решението и предприема необходимите действия да затвори непродуктивните железопътни линии. След това НКЖИ трябва да ги отпише от списъка с активите и баланса, и да демонтира самите линии, за да е сигурно, че всички разходите по линиите са прекратени. През следващите няколко години правителството трябва да приеме решение за прекратяване на дейностите и демонтаж на най-малко 133км. жп линии. През следващия период те да станат най-малко 200 км железопътни линии,а след още няколко години те да бъдат редуцирани с още най-малко 200 км железопътни линии.

Необходими е насърчаване на развитието на конкурентоспособни товарни железопътни превози. Товарни превози" ЕООД се конкурира за бизнес с частните железопътни оператори, като е обременен с по-висока разходна структура, стари активи и наследено управление, "БДЖ -Товарна превози" ЕООД губи пазарен дял от по-гъвкавите, пазарно-ориентирани частни превозвачи. Дългосрочната жизнеспособност на "БДЖ -Товарни превози" ЕООД зависи от това да бъде освободена, за да се състезава като частна организация. Приватизацията на "БДЖ -Товарни превози" ЕООД ще увеличи конкуренцията на пазара, ще подобри услугите и ще окаже натиск. надолу на цените и разходите. Правителството вече е включило "БДЖ -Товарни превози" ЕООД в списъка на държавните предприятия, които се планира да бъдат приватизирани. Като се има пред вид сегашното състояние на товарния железопътен пазар в Европа, приватизацията на "БДЖ -Товарни превози" ЕООД изисква внимателен и подробен анализ.

За оптимизиране на железопътните линии е необходимо те да бъдат редуцирани. Дължината която ще бъде демонтирана трябва да се определени от дългосрочните товаропотоци и социални ефекти, които ще допринася за региона.

Ако разгледаме БДЖ то, то трябва да се развива в крачка с високите технологии. Внедряване на нови системи за управление които да редуцират персонала до граници които са нормални за другите европейски държави. Това важи и за железопътната инфраструктура, където при внедряване на система за влаково движение от съвременен тип може да намалим персонала на половина от наличния в момента. Държавната железница може да предприеме действия към разширяване на дейността като организира услуги в помощ на фирмите податели на товари. За пътническите превози може да се вземе пример от други европейски превозвачи и да се подобри качеството и разнообразието на услуги.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1.] Бакалова В., Николова Х. „Икономика на транспорта“, Университетско издателство, „Стопанство“ С. 2010.
- [2.] „Бизнес план за 2011г. на ДП Национална компания железопътна инфраструктура“ Януари 2011г.
- [3.] “БЯЛА КНИГА”- Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство –към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите- Брюксел, 28.3.2011
- [4.] Доклада за състоянието на НКЖИ и БДЖ на световната банка за отпускане на заем.
- [5.] Първанов Х., „Европейска интеграция на транспорта“ Университетско издателство „Стопанство“ С. 2007.
- [6.] <http://bdz.bg>
- [7.] <http://rail-infra.bg/>
- [8.] <http://nsi.bg>