



КЛЮЧОВИ ОБЛАСТИ ЗА ИЗГРАЖДАНЕ ЕДИННО ЕВРОПЕЙСКО ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРОСТРАНСТВО

Борислав Арnaudов

**УНСС, 1700 София, Студентски град, бул. 8-ми декември
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: транспортна система, алтернативни източници на енергия, перспектива

Резюме: Статията анализира проблемите и ключовите области за изграждане на единно европейско железопътно пространство, постигане на оперативна съвместимост на трансевропейската железопътна система и прилагането на постиженията на научно-техническия прогрес. Посочена е необходимостта от предприемането на нови мерки за насърчаване развитието на ефективна железопътна система на ЕС и създаване на привлекателен, ефикасен и конкурентоспособен железопътен пазар спрямо другите видове транспорт.

Железопътните предприятия е необходимо да имат статут на независими оператори, които да действат по стопански начин, адаптирани към потребностите на пазара, при насърчаване на конкуренцията при управление на железопътните услуги и развитие на подходяща железопътна инфраструктура.

В заключителната част са посочени четирите ключови области дефиниращи изграждането на единно европейско железопътно пространство.

Първа област - единен лиценз и сертификат за безопасност валидни за целия ЕС, който гарантира извършването на дейност в Общността.

Втора област - управление на железопътната мрежа по ефективен и не дискриминационен начин, т.е. двете функции на железницата инфраструктура и управление на подвижния състав да са разделени.

Трета област - конкурентоспособност, насърчаване на иновациите, отваряне на пазара на пътническите железопътни услуги за нови участници, ефективност на услугите.

Четвърта област - наличие на квалифицирана и мотивирана работна сила, засилена динамичност на железопътния сектор.

Железопътният транспорт е жизненоважна компонента от транспортната система на ЕС, с ключова роля за намиране на решения за нарастващото търсене на транспортен капацитет, претоварения трафик, сигурността по отношение на горивата и безопасността на движение. Основните конкурентни преимущества на железопътния транспорт спрямо други сухоземни или въздушни транспортни средства са неговата екологичност, бързина, сигурност и ефективност, изискват мерки за насърчаване на

промени и нововъведения в железопътния отрасъл на ЕС чрез отваряне на вътрешните пазари на страните-членки за конкуренция с реализиране на структурни реформи.

Проблемите, свързани с развитието на европейската железопътна мрежа са, че не успя да отговори на очакванията и изискванията на потребителите за качество, свързани с ценообразуването, гъвкавостта на разписанията и точността на графика за движение. Поради тази причина е необходимо предприемането на нови мерки за насърчаване развитието на ефективна железопътна система на ЕС с цел създаване на привлекателен железопътен пазар, който да може да се конкурира (по устойчив начин) с другите видове транспорт като се отстранят административните и техническите пречки и се гарантират равнопоставени пазарни условия. Стратегията на ЕС в областта на транспорта се изразява преди всичко в подобряване и по-рационално използване на инфраструктурата и транспортните средства, постигане на по-надеждна сигурност за потребителите на транспортни услуги, подобряване на работните условия и по-добра защита на околната среда. В тази връзка Европейския икономически и социален комитет (ЕИСК) одобри Директива на Европейския парламент и Съвета за създаване на единно европейско железопътно пространство.

Единствено чрез прилагане на единна обща транспортна политика може да се насърчи развитието на железопътния транспорт, като се подчертават конкурентните му предимства спрямо другите сухоземни или въздушни транспортни средства и по-специално по отношение на потреблението на енергия и въздействието му върху околната среда и безопасността на движение. Взаимодействието между отделните видове транспорт в рамките на европейската транспортната система се осъществява в различни форми – икономическа, организационна, правна, техническа, технологична (експлоатационна) и др.

Изграждането на единно европейско железопътно пространство зависи в голяма степен от оперативната съвместимост на трансевропейската железопътна система и затова от значение е прилагането на постиженията научно-техническият прогрес в тази област. Участниците на железопътния пазар на ЕС могат да извличат всички предимства на вътрешния пазар и да осъществяват дейността си по най-ефективен начин на базата на условията за недискриминационен достъп и лоялна конкуренция, хармонизирани в значителен брой области, като изисквания за сигурност, технически спецификации, професионални стандарти и общи правила.

За да се осигури темпа на реструктуриране в Европейската железопътна транспортна система и уеднаквят етапите на развитие на реформите в съответствие с целите и изискванията на Европейския съюз са предложени и приети основни документи в железопътния транспорт, наречени пакети:

- Първи железопътен пакет (февруари 2001 г.) цели да се осигури реформата в железопътния сектор до еднакво ниво за страните от ЕС, той включва:
 - разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура
 - събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност
- Вторият железопътен пакет, създаден от 23.01.2002г. цели развитие на постигнатото с Първия пакет и решава въпросите свързани с:
 - либерализация на товарните железопътни услуги;
 - безопасността на превозите;
 - оперативно взаимодействие, оперативност и съвместимост;
 - създаване на Европейска железопътна агенция.

- Третият железопътен пакет регламентира по-нататъшното интегриране на железопътната система в Европа и решава въпросите, свързани с:
- либерализация на пътническите железопътни услуги;
 - сертифициране на локомотивните машинисти;
 - права на пътниците;
 - качество на услугите при товарен железопътен транспорт;
 - подобряване на договорите за превоз.

За да бъде железопътният транспорт ефикасен и конкурентоспособен спрямо другите видове транспорт следва да се осигури на железопътните предприятия статус на независими оператори, които да действат по стопански начин и да се адаптират към потребностите и конюнктурата на пазара. За по-ефикасна експлоатация на железопътната система следва да се прави ясно разграничение между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на инфраструктурата

За да отговори на предстоящите предизвикателства Европейската комисия прие Четвърти законодателен пакет от мерки за подобряването на качеството на железопътните услуги в Европа, насочени към четири ключови области.

Първата област е свързана с въвеждането на работещи стандарти и одобрителни процедури на принципа „едно гише“, които да бъдат валидни за целия ЕС – т.е. издаването на общовалдни разрешения за пускане на пазара на возила и сертификати за безопасност на оператори, които да им гарантират извършването на дейност на територията на Общността.

Втората област е изграждане на работеща структура на европейската железопътната мрежа в интерес на всички участници, управлявана по ефективен и недискриминационен начин – т.е. двете функции на железницата – инфраструктура и управление на подвижния състав да бъдат разделени.

Третата област е свързана с конкурентоспособността – т.е. насърчаване на иновациите, отваряне на пазара на пътническите железопътни услуги за нови участници, както и засилване на ефективността на услугите.

Четвъртата област е наличието на квалифицирана и мотивирана работна сила – т.е. да се засили динамичността на железопътния сектор, което е от съществено значение за осигуряване на ефективни и конкурентоспособни транспортни услуги.

Транспонирането на директивите от Първия железопътен пакет в националното право беше съпътствано от значителни проблеми и закъснения в редица държави-членки. Целта на инициативата за преработване е да се постигне правно опростяване чрез консолидиране и изясняване на законодателството относно достъпа до пазара на железопътни услуги. Освен това намерението е да се актуализира законодателството, като се премахнат остарелите разпоредби и се въведат нови разпоредби, които да отговарят по-адекватно на сегашното функциониране на пазара на железопътни услуги. Представеното от Комисията преработено предложение обхваща главно:

- финансирането и таксуването за железопътните инфраструктури;
- условията за достъп и конкуренцията на пазара на железопътни услуги;
- регулаторния надзор на пазара на железопътни услуги.

Редица от предлаганите разпоредби не са приемливи, защото се смята, че имат прекалено големи последици, по-специално за условията за достъп на железопътните предприятия до обслужващи съоръжения, за принципите на таксуване на ползването на железопътната инфраструктура и обслужващите съоръжения, както и за функциите на регулаторния орган.

Условия за достъп на железопътните предприятия до обслужващи съоръжения и до услугите, предоставяни в тези съоръжения трябва да се

управляват независимо, а именно юридическа и организационна независимост и независимост при вземането на решения за управление на обслужващи съоръжения и за предоставяне на железопътен превоз, с цел да се премахне конфликтът на интереси между предоставящите железопътни услуги предприятия или собственици на обслужващи съоръжения и опериращите железопътни предприятия. Недискриминационният достъп до обслужващите съоръжения и предоставянето на свързани със железопътната дейност услуги в тези съоръжения следва да предостави възможност на железопътните предприятия да предлагат по-качествени услуги на пътниците и ползвателите на товарен превоз.

Железопътните инфраструктури се характеризират с проявление на естествен монопол. Важно е тази инфраструктура да подлежи на реален обществен контрол, да има необходимия капацитет и да осигурява възможност за трансгранична координация, която да позволява безпрепятствени транспортни услуги в цяла Европа и със съседните страни.

Железопътните транспортни услуги се нуждаят също от хармонично възстановяване на равновесието между икономическите и социалните условия, на условията на труд и безопасност, на екологичните условия, от една страна, и на икономическите и конкурентните условия, от друга страна.

Схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета следва да позволяват равен и недискриминационен достъп за всички предприятия и да са насочени към задоволяване, доколкото е възможно, на нуждите на всички потребители и видове превози по справедлив и недискриминационен начин. Тези схеми не следва да пречат лоялната конкуренция при предоставянето на железопътни услуги.

Желателно е при вземането на транспортни решения да се гарантира съобразяването на външните разходи, а също така и таксите за железопътна инфраструктура да могат да допринасят за вътрешното отчитане (интернализация) на външните разходи по съгласуван и балансиран начин при всички видове транспорт.

Важно е да се гарантира, че таксите за вътрешни и международни превози са такива, че позволяват железопътният транспорт да задоволява нуждите на пазара; следователно таксите за ползването на инфраструктурата следва да се определят на равнището на преките разходи, произтичащи от извършването на влаковата услуга.

Принципите на налагане на таксите по „пакета за минимален достъп“ до услуги и таксите за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващи съоръжения, трябва да се определят на равнището на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Методите за разпределяне на разходите, установени от управителите на инфраструктура, следва да се основават на причините за възникване на разходите и да разпределят разходите според различните услуги, които се предлагат на железопътните предприятия, а когато е подходящо, и според типовете железопътни превозни средства. Предложената диференциация на таксите за достъп до релсовия път въз основа на шумовите емисии има за цел да създаде стимул за модернизиране на подвижния състав.

С оглед ускоряване на внедряването на Европейската система за управление на влаковете (ETCS) в локомотивите, управителите на инфраструктура може да променят системата за налагане на такси чрез временно разграничаване на влаковете, оборудвани с ETCS да се ползват с временно намаление от таксата за инфраструктура като задължителна мярка с цел стимул на преоборудване на железопътните превозни средства. Управителите на инфраструктура следва да са в състояние да гарантират, че подобно разграничение не води до загуба на приходи. Общото равнище на възстановяване на разходите посредством таксите за ползването на инфраструктурата

влият върху необходимото равнище на държавно финансово участие; държавите-членки могат да изискват различни равнища на възстановяване на разходите.

Разделение между управителите на инфраструктура и железопътните предприятия. Постигането на по-голямо интегриране на транспортния сектор на Съюза е важен елемент от изграждането на вътрешния пазар, а железниците представляват жизненоважна част от транспортния сектор на Съюза във връзка с постигането на устойчива мобилност. Ефикасността на железопътната система следва да бъде подобрена с цел нейното включване в рамките на конкурентен пазар, като при това се отчитат особените характеристики на железниците. С цел да се осигури бъдещото развитие и ефикасната експлоатация на железопътната система следва да се прави разграничаване между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на инфраструктура. При тези условия е необходимо отделно управление на тези дейности, както и разделно водене на счетоводството. Ако са изпълнени тези изисквания за разграничаване, не възникват конфликти на интереси и е осигурена поверителността на чувствителната търговска информация.

С оглед осигуряване на лоялна конкуренция между железопътните предприятия и гарантиране на пълна прозрачност, недискриминационен достъп до услуги и предоставяне на услуги, следва да се прави разграничение между предоставянето на транспортни услуги и експлоатацията на обслужващи съоръжения. Следователно е необходимо тези два вида дейности да се управляват независимо, когато операторът на обслужващо съоръжение е част от организация или дружество, което също упражнява дейност и има господстващо положение на национално равнище в най-малко един от пазарите на железопътни превози на товари или пътници, за които се използва обслужващото съоръжение.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Директива 20100253/2012 на Европейския парламент и Европейския съвет за създаване на единно европейско железопътно пространство;

[2] Ананиев С., Зелени интермодални транспортни коридори /ЗИТК/, Проект Watermode "Транснационална мрежа за насърчаване на мултимодален транспорт - вода - суша", Конференция WATERMODE ВОДА МОРЕ "Транснационална мрежа за насърчаване на мултимодален транспорт - вода - суша" Варна, 2011;;

[3] Николов В., „Оперативната съвместимост – приоритет за интегрираната европейска железница” брой 2/2012, Електронно научно – приложно Списание Железопътен и интермодален транспорт .

<http://www.ritrans.eu/index.xsp?issue=2012-02&article=D192CDC7B424C97DC2257AA500509C50;>

[4] Интернет сайт на Изпълнителна агенция „Железопътна администрация” към МТИС ИАЖА <http://www.iaja.government.bg>.

KEY AREAS IN BUILDING A SINGLE EUROPEAN RAILWAY AREA

Borislav Arnaoudov

University of National and World Economy (UNWE), Department "Economics of Transport", address: bul. Eight of December, Students Town, Sofia, BULGARIA

Key words: *транспортна система, алтернативни източници на енергия, перспектива*

Abstract: *The article analyzes the problems and key areas for development of a single European railway area, to achieve interoperability of the trans-European rail system and the application of scientific and technical progress. Referred to is the need to take new measures to promote the development of efficient rail system of the EU and the creation of attractive, efficient and competitive rail market compared to other modes of transport.*

Railway undertakings must have the status of independent operators behaving in a commercial manner, tailored to the needs of the market, promoting competition in railway service management and development of the appropriate railway infrastructure.

In the final part are the four key areas defining establishing a single European railway area.

First District - a single license and a safety certificate valid for the entire EU, which guarantees the performance of business in the Community.

Second area - management of the network in an efficient and non-discriminatory manner, ie Both functions of the railway infrastructure and rolling stock management are separated.

A third area - competitiveness, innovation, market opening of passenger rail services to new entrants, efficiency of services.

Fourth District - availability of skilled and motivated workforce, enhanced dynamic rail industry.