

РОЛЯТА НА ДЪРЖАВАТА ЗА РАЗВИТИЕТО НА БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Йордан Тасев, Милчо Лепоев
milcho_lepoev@yahoo.com

*Университет по Архитектура, Строителство и Геодезия (УАСГ)
Бул. Христо Смирненски 1, София 1046
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** железница, пътнически и товарни превози, инвестиции, държава*

***Резюме:** Железопътните линии в отделните държави се строят от частни компании, но когато се създават цели железопътни мрежи, международни жп връзки и по време на войните се налага почти във всички страни железопътните линии да се обединят и да бъдат ръководени от държавни железопътни компании. През последните десетилетия, с оглед да се привлекат частни капитали и инвестиции и да се облекчат държавните бюджети, в редица страни започна частична приватизация на железниците. Световният опит показва, че пътническите превози трябва да се извършват от държавни железопътни компании, а товарните превози могат да се осъществяват, както от държавни, така и от частни компании под ефикасен държавен контрол.*

Дълги години транспортните средства се движат с животинска тяга. След конструиране на парната машина, на механични двигатели и на железен релсов път, в почти всички страни в света започва строителство на железопътни линии. Първата жп линия за общо ползване е построена в Англия през 1825 г., във Франция – 1830 г., в Германия – 1835 г., в Италия – 1835 г., в Русия – 1837 г. и т.н.

Строителството на жп линии в тези и много други страни се осъществява от частни компании. Всяка от тях строи собствена жп линия. В големите градове тези линии започват от различни градски центрове. В Лондон, Париж, Берлин, Виена, Прага, Будапеща, Варшава, Петербург и др. столици и големи градове са построени по няколко челни гари. В Москва на един площад са разположени три пътнически гари, от които заминават влакове за различни направления. В Лайпциг дори първите три гари са построени една до друга и едва по-късно е изградена сегашната обединена челна гара.

В периода след 1860 г. в различните държави започват да се оформят железопътни мрежи, по които се движат влакове между отделните жп линии. Практиката показва, че железопътното строителство изисква огромни капиталовложения, а организацията на движението на влаковете не може да се осъществява само от персонала на една железопътна компания. През войните се превозват военни ешелони, а обслужващият персонал е военизиран. Започва

национализация на железопътните линии в световен мащаб. Създават се държавни железопътни администрации. В Англия частни жп линии са национализирани през Първата и Втората световни войни. Във Франция към края на XIX век функционират държавни и частни железници. Най-голямата частна железопътна компания е „Париж – Лион – Средиземно море” (PLM). През 1938 г. е основана „Национална компания на френските железници” (SNCF), която функционира до сега. Главните жп линии в Швейцария са национализирани през 1898 г. През 1902 г. са основани „Швейцарски федерални железници” (SBB – CFF). Функционират над 30 частни жп линии, предимно в алпийските райони. Най-голямата частна линия е „Берн – Льоуберт – Симплон” (BLS).

В периода, в който се разгръща най-интензивно железопътно строителство, Германската империя е съставена от няколко държави, които имат свои железници. През 1920 г. са обединени всички държавни и частни жп линии в обединение наречено „Германски държавни железници” (DRG). След Втората световна война в Източна Германия се обособяват „Германски държавни железници” (DR), а в Западна Германия – „Германски федерални железници” (DB). След обединяването на Германия през 1989 г. цялата железопътна мрежа и система се ръководят от DB, които продължават да бъдат държавни.

В Русия до Октомврийската революция през 1917 г. главните 25 жп линии, са държавни, но са работили и 13 частни линии. След създаването на СССР е основано обединение „Съветски жп линии” (СЖД). То се намира под централното ръководство на „Министерство путей и сообщения” (МПС).

Началото на строежа на жп линии в Балканския регион е през втората половина на XIX век. Тогава се изгражда главната линия с международно значение: Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Цариград. Тя достига до нашата граница през 1888 г. Югославия като държава е създадена след Първата световна война и са основани „Югославски държавни железници” (JDZ). Сега нашите железници са свързани с „Железниците на Сърбия” (ZS).

В Румъния, железопътната линия Русе – Гюргево е построена през 1869 г. От това дунавско пристанище до Русе, пътници и стоки са превозвани с кораб. През 1888 г. железниците в Румъния са национализирани и се създава „Държавна компания на румънските железници” (CFR).

В Турция железопътни линии се строят и експлоатират от частни компании. След провъзгласяване на Турция за република през 1923 г., през 1927 г. е основана „Генерална дирекция на турските железници” (TODD).

В Гърция държавните железници (ОЖЕ) взимат под контрол „Френско-гръцката железопътна компания” едва след Втората световна война.

Интересен е опитът на железниците в САЩ. Там всички жп линии са строени и се експлоатират от частни компании. В миналото са били изградени дори паралелни линии между едни и същи региони и големи градове, с оглед да се конкурират помежду си. Този начин се оказва нерационален и частните железници се районираат. Поради това, че пътническите превози не са рентабилни, частните компании намаляват броя на влаковете, превозващи пътници. Държавата е принудена да създаде националната компания „AMTRAK”, която със значителна държавна финансова подкрепа функционира успешно до сега. Подобно е положението в Канада, където работи компанията „Canadian National”.

В нашата страна първите жп линии са строени преди Освобождението от частни фирми. Най-напред през 1866 г. е въведена в експлоатация линията Русе – Варна. След това започва изграждане на магистралата, свързваща Истанбул със Западна Европа, минаваща през София. Тя се строи от компанията на „Източните железници” и достига

от Свиленград до Белово. Участъкът до Вакарел се построява от фирма „Виталис”. Строежът продължава след Освобождението от българска строителна организация. През 1888 г. тази линия се свързва със Сръбските железници и тогава се основават Българските държавни железници.

Проблемът за собствеността и за ролята на държавата възниква още по времето на зараждащия се капитализъм в света. В този период железници още няма, но се изграждат промишлени предприятия и се изразяват различни виждания, поради това че проблемът става особено актуален.

В различните страни железници се строят и функционират над 150 г. През този период се сменят няколко обществено-политически системи. В Европа и най-вече в Америка се оформя капиталистическо развитие с преобладаваща частна собственост. В Германия господства диктаторски националсоциализъм. След Втората световна война светът се разделя на два лагера. Създава се социалистическа система от държави, начело на които е Съветският съюз. В социалистическия лагер влизат източноевропейски държави, Китай и още няколко азиатски и африкански държави. Властта е взета от бившите монархии и буржоазни републики по революционен път. Едрата собственост е общонародна, стопанисвана от държавата. Разгръща се интензивно социалистическо промишлено и гражданско строителство. В Западна Европа се запазва капиталистически начин на производство и управление, както и в Америка и много други държави. Тези държави започнаха да намират начини за решаване на социалните проблеми и противоречия, без да се налага да се извършват пролетарски революции. И двете системи продължиха да съществуват съвместно около 45 години.

Най-важният интересен и показателен факт за този период е, че независимо от политическия и обществен строй се осъществи в повечето държави грандиозно железопътно строителство. В Съветския съюз парната тяга беше заменена с дизелова и електрическа и се модернизира цялата железопътна мрежа. Построена дублираща транссибирска железопътна магистрала, наречена „Байкалоамурска”. Реализацията на този грандиозен строеж беше признат като един от строежите на XX век. Строителството на железопътни линии и други обекти се финансираше с държавни бюджети, осъществяваше се от държавни строителни организации и остават до сега държавна собственост. В Китай също се изгражда система от високоскоростни жп линии. В държавите в Западна Европа през последните 50 години се извършва интензивно железопътно строителство. Вече е реализирана европейска мрежа на високоскоростни железопътни линии. Осъществена беше дългогодишната мечта на англичаните – директна железопътна връзка с континента под Ламанш. Освен този строеж на XX век, се изграждат три крупни трансалпийски тунели. Тунелът „Льоуберг” е завършен. Тунелът „Готард” е в напреднала фаза, а тунелът „Бренер” – в начална фаза на строителство. Тези крупни инвестиционни проекти се финансират от държавата, изпълняват се от частни строителни организации и се управляват от държавните железници, с изключение на швейцарската фирма BLS и специализирана фирма за организация на железопътното движение през Тунела под Ламанш.

Световният опит показва, че държавата е основен стопански субект в строителството и експлоатацията на железопътни линии, независимо от обществено-политическия строй.

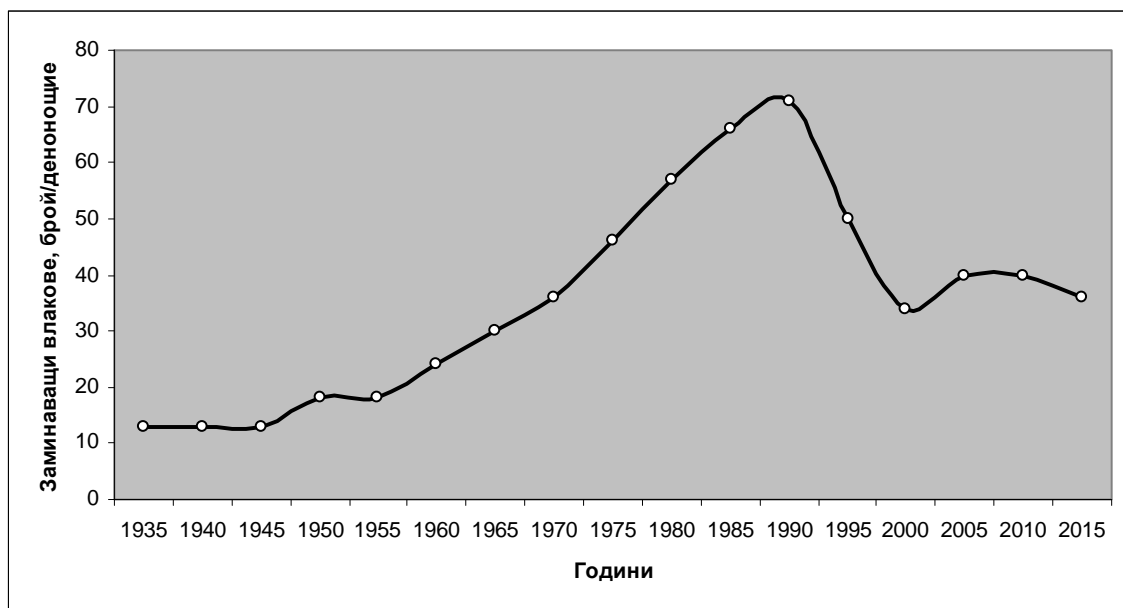
В нашата страна главните железопътни линии са изградени още в края на XIX и началото на XX век. От 1950 до 1990 г. се разгръща интензивно промишлено и гражданско строителство. За да се поемат бързо увеличаващите се пътнически и товарни превози се реализират редица мероприятия за увеличаване на пропускателната и превозна способност на железопътните линии. Удвоени са магистралните жп линии:

София – Горна Оряховица – Варна, София – Пловдив и част от линията Пловдив – Бургас. Електрифицирана е голяма част от железопътната мрежа. Реконструирани и модернизирани са всички възлови, пътнически, товарни и разпределителни гари. Въведени са в експлоатация маршрутно-релейни, гарови, диспечерски централизации и много други съоръжения. Нашите железопътни заводи произведоха над 1500 пътнически и няколко товарни вагони.

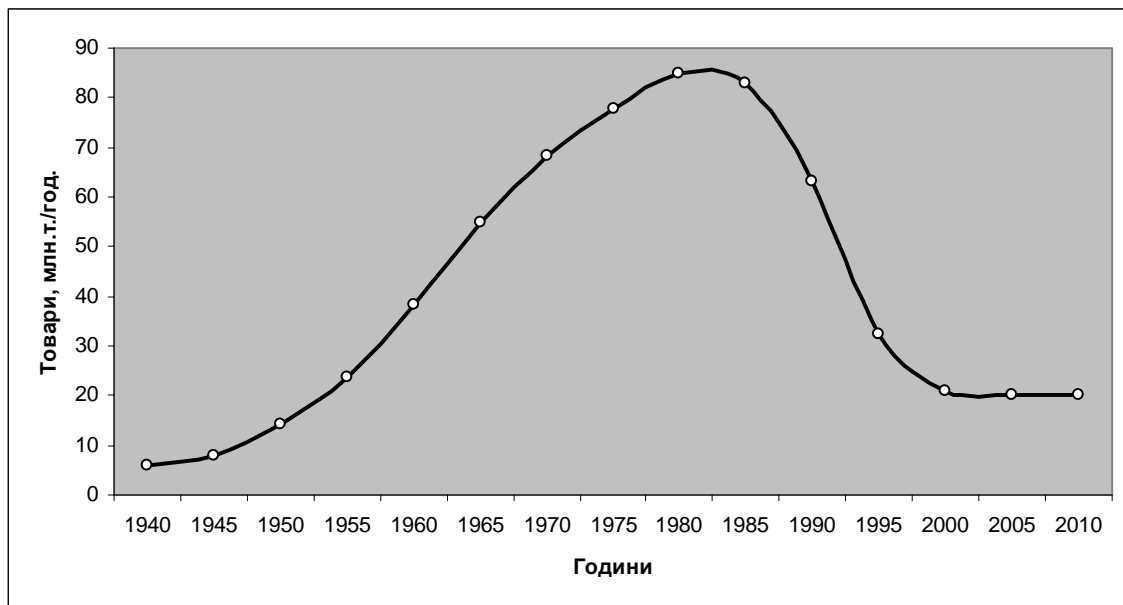
Един от показателите, който характеризира пътническите превози, е броят на далечните влакове, превозващи пътници, заминаващи от София за различните направления. Този брой е проследен за периода от 1935 г. до сега и представен в графичен вид на фиг.1.

От графиката с вижда бързото нарастване на броя на влаковете в периода 1960-1990 г. и рязкото им намаляване след това. Така наричаните правителства „на прехода” допуснаха преход към ограничаване дейността на нашите железници до символични размери. Най-характерни са „ударите” нанесени през 1994 и 2000 г., когато броят на влаковете, превозващи пътници беше намален драстично. Наред с намаляване броя на влаковете е намален броят на вагоните в един състав. Този брой в миналото беше от 6 до 10 вагона на един бърз влак, а сега е само 3-4 вагона. Движат се влакове само с 1 вагон. Международните влакове от София за Белград, Букурещ и Истанбул возят само по 2 вагона, а трите влака за Солун са отменени. Такова лошо състояние нямат железниците в нито една страна-членка на Европейския съюз. С редица нормативни актове е осигурено почти пълно предимство на автомобилния транспорт.

Обемът на товарните превози е също важен показател за дейността на железниците. Извършената работа за превоз на товари е проследена от 1940 г. до сега на фиг.2.



Фиг.1 Далечни пътнически влакове, заминаващи от гара София



Фиг.2 Превозени товари с жп транспорт

Тенденцията за рязко намаляване на превозната работа е аналогична, главната причина е намаляване на производството. Но въпреки това, през граничните пунктове при Драгоман, Свиленград, Русе и Кулата ежедневно минават стотици товарни автомобили. Част от стоките могат да се превозват с влакове, а също и целите автомобили (тирове) е възможно да се натоварват на вагони по системата Ro-La. Но мениджърската дейност и маркетинговата политика не са достатъчно активни, поради което резултатите не са задоволителни.

Една от най-съществените причини за изключително лошото състояние на БДЖ е тяхното недостатъчно финансово осигуряване и най-вече на пътническите превози. Пътникопотокът намаля по редица причини: малък брой влакове с голям интервал между тях, продължително времепътуване, лошо състояние на комфорт при пътуването, не се включват спални, кушет вагони и бюфети. При намаления пътничкопоток рязко намаляха приходите. Предприятието за пътнически превози трябва да плаща на ДП „НКЖИ” сравнително високи инфраструктурни такси. То трябва да изплаща със собствени средства на германската фирма Сименс скъпоструващите ел. мотриси „Дезиро”. Стойността им не е по финансовите възможности на БДЖ. Съществува възможност обновяването на нов публичен състав да се извършва със средства, осигурени от фондовете на Европейския съюз. Нашите железници очакват от държавата само дотации за компенсация на намалените приходи от пътуващи с билети по „намалена тарифа” на учаци, пенсионери и жп служители. Тези недостатъчни дотации дори не се заплащат редовно.

Автомобилният транспорт е поставен в много по-изгодно положение в сравнение с железниците. Пътните и така наречени винетни такси, които държавата получава от автотранспортните фирми, далеч не покрива разходите за поддържане на пътната мрежа, които се осигуряват от държавния бюджет. По този начин се осигурява възможност за нелоялна конкуренция от страна на автотранспортните превозвачи. Известно е, че себестойността на превозите с автомобилен транспорт е по-висока от тази при железниците, но транспортните разходи се извършват за сметка на потребителите, като се включват в цените на стоките, без да минават през държавния бюджет.

Изброените проблеми с финансово икономически характер не се отнасят само за нашите железници и само за нашата страна. През последните години в световен мащаб

започна настъпление на капитала. Липсата на социалистическа алтернатива доведе до принижаване ролята на синдикатите и другите правозащитни органи. Сериозни проблеми възникнаха с възлагане на редица функции за електроразпределението, топлоразпределението и водоснабдяването от частни фирми. Тези фирми правят големи разходи за строеж на луксозни офиси и високо заплащане на своя персонал. Неколкократно се повиши цената на консумираната електроенергия, топлоенергия и вода. Тези проблеми увеличиха социалното напрежение и дори предизвикаха правителствена криза.

Лицензирани бяха частни нотариуси и съдебни изпълнители, чиято дейност трудно се контролира. Държавни учреждения и дори министерства се охраняват от частни фирми, с което се подкопава авторитета на държавната полиция.

В нашата страна отново са появили значително различие в приходите, като някои печелят милиони. Този проблем се забелязва не само в бившите социалистически страни, но и в западноевропейските държави и САЩ, където малък брой финансисти за няколко години са станали милиардери. Много хора вече са на мнение, че на такава система трябва да се даде отпор и да се набележат мероприятия за осигуряване на еволюция на сега действащата стопанска система.

Практиката показва, че пазарната икономика не може да функционира успешно без държавно регулиране, защото неизбежно се проявяват стихийни резултати, които водят до дълбоки спадове в производството и потреблението, до безработица и социално напрежение.

Основни държавни регулатори във финансовата система са държавният бюджет и данъците. При кредитната система действат държавни и пазарни регулатори. Държавните са свързани с основния лихвен процент и стимулиране или ограничаване на кредитирането. При системата на ценообразуването основно е пазарното регулиране, но държавата определя пределни цени за стоки от първа необходимост. При политиката на доходите държавата определя минимална заплата за страната, както и минималната и максимална пенсия. При пазарната политика регулатор са държавните ценни книжа. Държавно регулиране се проявява и чрез създаване на смесени предприятия с държавно и частно участие.

Държавата трябва да провежда активна макроикономическа политика за регулиране на икономиката, т.е. да въздейства върху всички макроикономически показатели. Природните ресурси са икономически ресурси и производствени фактори. Опазването на природната среда е опазване на икономически ресурси, което трябва да се подкрепя от държавата. Електрифицираната железница е съществен фактор за опазване на природната среда. Социална функция на железницата е не само осигуряване на пътуване на социално слабите с намалени цени. Една от най-важните социални задачи е осигуряване на транспортно обслужване на населението, включително на слабонаселените и отдалечени от големите градове региони, от които приходите се намират само с решителна държавна и обществена подкрепа. Принос могат да дадат преподавателите и възпитаниците на ВТУ „Т. Каблешков“ и другите учебни заведения, подготвящи специалисти за железниците. Младите учаци да се възпитават за любов към професията. Много възпитаници на ВТУ работят на различни ръководни длъжности в железниците. Ние ги познаваме лично, възможностите им и тяхната успешна дейност. Всеки на своето работно място трябва да дава отпор на тези, които се опитват да ограничават дейността на нашите железници.

Използваме случая да поздравим училището с 90 годишния юбилей.

С общи усилия да се борим за изпълнение на стратегическата задача – възраждане на Българските държавни железници.

ROLE OF THE STATE FOR THE DEVELOPMENT OF BULGARIAN RAILWAYS

Yordan Tasev, Milcho Lepoev
milcho_lepoev@yahoo.com

*UACEG – University of Architecture, Civil Engineering and Geodesy
1, Hristo Smirnenski Blvd., 1046 Sofia,
BULGARIA*

Key words: *railways, passenger and cargo transport, investments, state*

Abstract: *In some countries railways have been constructed by private companies while building a railway system, international connections or in a case of war it calls for a railway integration and leading by state companies in almost every country. In the last decades for involving private investments and state budget alleviation, partial privation of railways has began in a number of countries. World-famous experience shows that passenger transport has to be done by state railway companies and the fright ones may be realized as well as by private companies under efficient state control.*