



Георги Иванов Арнаутски е роден на 21.04.1975 г. в гр. София. Средното си образование завършва в Софийска математическа гимназия „Паусий Хилендарски“ с профил математика и информатика. През 1995 г. е приет в УНСС – редовно обучение, държавна поръчка в специалност Икономика и управление на транспорта при факултет „Инфраструктура“.

Висшето си образование като магистър по икономика завършва през 2000 г. с отличен успех.

През 2002 г. е зачислен като докторант в катедра „Икономика на транспорта“ с научен ръководител проф. д-р Е. Василев.

От 2000 до 2002 г. работи като финансов специалист в Генерална дирекция на НК БДЖ, където взема активно участие в мисиите на Световната банка, провеждани във връзка с Оздравителната програма на компанията.

Авторът има издадени няколко статии за проблемите и тенденциите в развитието на българските железници, отпечатани в специализираното списание „Железопътен транспорт“.

РАЦИОНАЛИЗИРАНЕ НА ЖП МРЕЖА НА Р БЪЛГАРИЯ

Георги Арнаутски

УВОД

Политическите, социалните и икономическите промени, които настъпиха през последното десетилетие на отминалия век, оказаха огромно влияние върху националните икономики на страните от Централна и Източна Европа, включително и на България.

Процесът на бързо и цялостно реструктуриране на икономиката и на преминаване от централизирано планиране към пазарни принципи се отрази крайно неблагоприятно върху развитието на голям брой отрасли. Едновременно с това се измениха значително транспортните потребности на страната, което доведе до необходимостта от ревизиране и коренна преоценка на провежданата стратегия за развитие на транспортната ни система. За да изпълни предназначението си, формираната нова транспортна политика трябва да насочи вниманието си към най-важните проблеми, които икономическите реалности поставят пред транспортния отрасъл. Една от главните ѝ задачи на сегашния етап е да се доведе до успешен край реструктурирането на железопътния транспорт и да се създаде основата за неговата пазарна ориентация в бъдеще.

Преструктурирането на българските железници е обективна необходимост, която произтича от изискванията на пазарното стопанство и се изразява в смяна на досегашния модел на развитие на железопътния транспорт. Най-общо под преструктуриране се разбира промяна в съотношението между елементите на дадена система, т.е. между съставните части на дадено цяло. По своята същност и мащабност преструктурирането на железопътния транспорт надхвърля това тясно определение, като обхваща още отпадането на стари и създаването на нови структури, промяната във функциите на съществуващите и засяга цялостната експлоатационна, икономическа, финансова и управленска дейност. Осъществява се във всички форми на проява като институционално, технологично, продуктово и други¹.

Адаптирането на железопътния транспорт към пазарните условия изисква на първо място създаване на нови институции и структури на мястото на старите в плановата икономика. Поради тази причина проблемът се свежда до придобилата твърде голяма популярност концепция за отделянето на железопътната инфраструктура от експлоатационната дейност, което означава предприятията, които извършват транспортни услуги, да работят независимо от тези, които предоставят постоянните съоръжения. В железниците такова отделяне може да се осъществи или чрез самостоятелни стопански дружества (български вариант), или само във финансово-счетоводно отношение, като и в двата случая разходите за поддържането и изграждането на инфраструктурата се поемат от държава, както е при строителството и поддържането на пътно-шосейната мрежа. По такъв начин железопътният транспорт се поставя при еднакви икономически условия с автомобилния, което създава предпоставки за лоялна пазарна конкуренция между тях. От своя страна това ще доведе до повишаване на конкурентоспособността на железопътните превози чрез по-пълното реализиране на такива безспорни технически качества, като ниска енергопоглъщаемост, висока екологичност и др. Отделянето на инфраструктурата от експлоатационната дейност ще спомогне за създаването на условия за възникването на вътрешна конкуренция, т.е. конкуренция в рамките на самия железопътен транспорт.

Отделянето на железопътната инфраструктура ще даде възможност на железопътните превозвачи и на стопанина на инфраструктурата да се превърнат в независими стопански и юридически субекти, притежаващи управленска и търговска самостоятелност със свои цели и насоки за бъдещо развитие.

Технологичното преструктуриране е необходимо основно поради намаления обем превози и поради нуждата да се намалят експлоатационните разходи на компанията. То трябва да се разглежда като промяна в организацията и технологията при извършването на пътническите и товарните превози и да обхваща провеждането и на други мероприятия и по-конкретно редуциране на подвижния състав, броя на гарите и спирките или промяна в статута на тяхното използване и пр. с оглед привеждане на превозния капацитет в съответствие с промените в структурата и обема на превозите. В тази насока един от потенциалните пътища за намаляване на огромните финансови загуби и за полагане на основите за бъдеща рентабилност е **рационализацията** на базата на активите на железопът-

¹ Василев, Е., Някои аспекти на преструктурирането на железопътния транспорт, сп. „Жп транспорт“, бр. 6/1994 г.

ните предприятия. Най-важният компонент на тези активи е железопътната мрежа. Основната задача тук е да се идентифицират тези компоненти от нея, които правят по-съществен размера на отчитаните загуби. Особено внимание в това отношение трябва да се обърне на експлоатацията на второстепенните жп линии и участъци.

Актуалността на проблема за бъдещето на второстепенните жп линии се поражда от спешната необходимост от намаляване на разходите на железниците. Тежкото финансово положение и новата управленска и организационно-производствена структура, при която превозната дейност е отделена от експлоатацията на железопътната инфраструктура, налагат търсенето на мотивирани начини за подобряване на натуралните и икономическите показатели. Анализът на използването на второстепенните линии по критериите предназначение, икономическа ефективност, перспективност, локална и социална значимост показва, че една част от тях вече не изпълняват функциите, за които са били строени – превоз на товари и пътници и основен вид транспорт за някои райони на страната. Необходимо е етапно рационализиране на дейността на тези линии и намаляване на загубите от тях.

Поради тази причина основна цел на изследването е разкриването на проблема, свързан с рационализирането на железопътната инфраструктура, както и търсенето на алтернативни варианти за нейната експлоатация и финансиране. Важна задача на разработката е да се представи кратък обзор на товарното и пътническото движение по главните и второстепенните жп линии. Чрез този анализ се цели да се разкрият основните икономически параметри на конкретните линии, както и да се направят кратки изводи относно техния статус за железницата като цяло. В основата на поставените задачи е и предлагането на методология за рационализиране на железопътната мрежа на страната. За съжаление липсата на информация и данни не позволява извършването на един по-широкомащабен и дългосрочен анализ на дейността на изследваните линии, но въпреки това направените изводи и препоръки са напълно актуални в контекста на останалите второстепенни жп линии.

1. СЪЩНОСТ, НАСОКИ И МЕТОДОЛОГИЯ ЗА РАЦИОНАЛИЗИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА

Най-напред е уместно да се определи точно какво се разбира под термина „рационализиране“. Главната цел на една програма за рационализиране на железопътната мрежа е постигането на рентабилност. Това изискване има две непосредствени последствия, а именно: първо, оптималната база на активите да бъде утилизирана и второ, да се възприемат практики, които да позволяват използването на тези активи по най-рационален начин.

Тук трябва да се отбележи, че преследването на други цели като предоставяне на социално желани услуги, поддържане на пълна заетост и пр. имат само вторично значение, доколкото могат да допринесат за повишаването на рентабилността. Там, където целта, свързана с постигане на рентабилност, и второстепенните цели влизат в противоречие, съображенията за рентабилност остават водещи. Ако външни институции желаят БДЖ ЕАД да се адаптира към други изисквания, трябва да заплащат компенсации за намалените приходи и печалби, в противен случай фирмата не трябва да взема под внимание такива алтернативни

съображения. Така че работата по рационализирането на железопътната мрежа може да се разглежда в контекста на идентифицирането на линии и услуги, които при нормални обстоятелства не биха били експлоатирани от комерсиално мотивирана организация. Това съществено се различава от идентифицирането на линии или услуги, които трябва да бъдат закрити или експлоатацията по тях да бъде преустановена. Следователно единственото съображение в рамките на задачите за рационализиране на железопътната мрежа е дали съответната линия или услуга е търговски жизнеспособна. Търговската жизнеспособност обаче не е задължително условие за прекратяването или преустановяването на дадена услуга, а по-скоро идентифицира нуждата да се търси алтернативен начин на финансиране, различен от този на пазара. Ако такова финансиране впоследствие не бъде осигурено, БДЖ ЕАД в отговор на търговските си отговорности *може* да прекрати превозната услуга. От своя страна съдбата на физическите активи след прекратяването на услугата ще зависи от това, дали други превозвачи биха желали да продължат предлагането ѝ, а при липса на такива от НК ЖИ ще се изисква да направи постъпки пред правителството за последващо прехвърляне или изоставяне.

БДЖ ЕАД понастоящем не анализира действителните финансови резултати, свързани с експлоатацията на отделните железопътни линии. Финансови данни общо за цялата организация, които се анализират във функционално измерение за целите на външната отчетност, обаче биват отнесени към конкретните жп линии посредством т.нар. разпределителен модел, базиран на норми. В миналото този модел е бил използван за извеждане на статистическа информация или на информация, свързана с тарифите, но никога не е бил проектиран, за да подкрепя вземането на решения на микроравнище, т.е. на равнище конкретни линии или услуги. Моделът разпределя приходите и разходите посредством прилагане на бази на разпределение, общи за цялата система. В частност с този модел се подценява въздействието на извършената работа по отделните линии като текущото поддържане и централизираното събиране на договорените приходи. Докато тези аномалии не намаляват възможностите на модела да решава поставените пред него задачи, те създават проблеми по отношение на рационализирането на железопътната мрежа и вземането на други конкретни решения за дадена линия. По този начин стигаме до заключението, че финансовата информация, отнасяща се до конкретните жп линии и генерирана от модела, може да се използва единствено като отправна точка за последващ анализ, доколкото общата тенденция на модела е да надценява размера на разходите и да подценява стойността на асоциираните приходи. Следователно най-добре е събирането на данни, отнасящи се до конкретни жп линии, да става посредством директни и индивидуални проучвания и анализи, т.е. без използването на разпределителния модел. Набраните данни и резултати ще дадат по-точна и вярна оценка за експлоатацията на второстепенните линии, на базата на която ще се формулират конкретни препоръки и планове за последващи действия.

През последното десетилетие са били разработвани многобройни предложения за рационализиране на железопътната мрежа от Научноизследователския институт по жп транспорт, НК БДЖ и от значителен брой международни консултантски фирми. Във всеки от тези случаи обаче предложенията са били прекратявани на правителствено равнище основно поради социални изисквания. Ролята

на гържавата в процеса на рационализация е от ключово значение, но е налице широко разпространена несигурност по отношение на това, какви точно стъпки да бъдат предприети, за да се рационализират услугите или самите жп линии. С цел изясняване на процеса на рационализация авторът се опитва да представи методология, която железниците и правителството да следват, за да се предпазят от прибързани решения, отнасящи се до съдбата на малоактивните линии. Особено внимание би трябвало да се обърне на последователността на процеса на рационализиране, тъй като „прескачането“ на даден етап от него води до обезсмислянето и на останалите и по този начин се опорочават целите, които се преследват с този процес. Предложените процедури засягат жизненоважни въпроси, стоящи понастоящем пред железопътните дружества, и разкриват основните насоки за тяхното решаване. Най-общо процесът на рационализиране преминава през следните четири етапа:

1. Определяне на железопътните линии и услуги, които са търговски нежизнеспособни. Тук отново трябва да се посочат гореспоменатите препоръки, т.е. събиране и анализ на информация за всяка линия поотделно. По този начин на един много по-ранен стадий е възможно да се оцени дали конкретната линия или услуга трябва да бъде подложена на рационализиране, или е възможно разходите, които тя генерира, да бъдат намалени чрез адекватни мерки и мероприятия.

2. Рационализиране на експлоатацията. Една от съществени характеристики на сегашната експлоатация на железопътната мрежа е, че се използва само около 40 % от нейната превозна способност. Същевременно недостатъчното ѝ поддържане намалява капацитета както на инфраструктурата, така и на подвижния състав. На базата на анкети и съответни проучвания са констатирани редица случаи, когато гражданите нямат желание да пътуват с влак, доколкото времето и връзките не са удобни. При разглеждането на възможностите за рационализиране на графика за движението на влаковете със служители на БДЖ ЕАД се остава с впечатлението, че т.нар. „производствени“ ограничения, не позволяват да се отговори на нуждите на пътниците. И по-конкретно – графикът за движение на влаковете е разработен по начин, който отчита текущите управленски приоритети и осигурява 180-часова работа през месеца на персонала, докато изискванията на пътниците са до голяма степен второстепенно съображение. Графикът и размерът на движението на влаковете трябва да бъдат директно свързани с очакваното търсене, което от своя страна може да бъде определено само при отчитане интересите на пътниците и провеждане на съответни изследвания на пътничкопотоците. Това по същество е една маркетингова функция, която трябва да бъде съгласувана със съответните технологични и експлоатационни съображения. Съществен момент тук е, че нуждите на потребителя трябва да бъдат на първо място при разработването на графика за движение на влаковете, а едва на второ място трябва да бъдат проблемите на експлоатационната целесъобразност, пълната заетост и др.

3. Промени в механизма и договорите по задълженията за обществени услуги (ЗОУ). Понастоящем компенсациите по ЗОУ, получавани от правителството, не са базирани на конкретни превози, а по-скоро представляват обща сума (70 млн. лв. към момента) от републиканския бюджет, договорена за тригодишен период. Плащанията са по същество основани на практиката от предходния период, като се коригират, за да отразят ограниченията и възможностите, свързани с управ-

лението на финансите. Едни и същи процедури на плащане се прилагат по отношение на компенсацията за ЗОУ както на общите пътнически превозни услуги, така и на тези, свързани с подпомаганите социални групи като учащи се и възрастни граждани, които пътуват с намалени цени. И в двата случая фактическата компенсация е договоряна от гледна точка на максимум, който може да бъде платен в бюджетен контекст, и този максимум след това се превежда на БДЖ ЕАД по разпределена във времето схема. Действащите към настоящия момент процедури по ЗОУ са следователно такива, че не съществуват възможност да се преговаря на основата на фактически извършените превози. Компенсацията за намалените цени не се определя в съответствие с броя на правоимащите пътници и следователно задължението за обществени услуги се губи в липсата на необходимата информация за определянето на самата услуга. Ключовият компонент на стимулиране на ЗОУ е правителството да бъде като клиент, който ще плати търговската цена за услугите, които се изискват. Установяването на търговски взаимоотношения между БДЖ ЕАД и правителството трябва да бъде подкрепено от договорни отношения, определящи обхвата и качеството на услугата, ценообразуването и установяването на съответстващите разходи. Необходимо е да се подчертае, че запазването на обществено подкрепени превозни услуги има редица положителни страни, а именно:

- засилва се ролята на железниците в българския транспортен отрасъл и в обществото като цяло;
- създават се стимули за ръководството да полага по-големи усилия чрез постигане на определени цели;
- подобрява се използването на железопътната мрежа;
- предоставя се възможност на правителството да определя онези услуги, които счита, че имат най-широко въздействие от политическа гледна точка, като същевременно улеснява определянето на изискванията за качеството на услугата, равнищата на цените и стандартите на изпълнение.

Идеалната ситуация е да се изготви отделен договор за всяка услуга или линия. В този смисъл е ясно, че въвеждането на успешни договори за ЗОУ ще доведе до значителни ползи за БДЖ ЕАД, правителството и пътниците.

4. Внасяне на искане към Министерството на транспорта и съобщенията за компенсация за ЗОУ. Ако такава подкрепа не е налице, е уместно да бъдат осъществени следните мероприятия:

- да се установи дали други лицензирани превозвачи биха могли да осъществяват превозите;
- ако няма на разположение такива, да се предвидят подходящи автобусни превози;
- да се проведат консултации с местните общински власти и предприятия с цел да се определи потенциалният интерес към съвместно участие в превозните услуги или в провеждането на други мерки по реструктуриране като организация на превозите със смесени влакове; обслужване на жп участък като индустриален клон; даване на линиите под аренда или дори приватизация;
- ако други доставчици на услугата или алтернативно финансиране не бъдат осигурени, трябва да се внесе искане в правителството за изоставяне на линията или за продължаване на охраната на линията с минимални изисквания за поддръжка, която да бъде финансирана от правителството.

Гореизложената методология не претендира да бъде всеобхватна и широкомащабна, но включва основни процедури при предприемането на действия по рационализиране на мрежата. За съжаление през 2002 г. Управителният съвет на железниците и правителството по едни или други причини с лека ръка одобриха закриването на десет жп линии с обща дължина над 308 км. И не само това – намеренията на националния превозвач са в периода 2003-2004 г. да бъдат закрити още 640 км жп линии и да бъде спряно пътническото движение по значителна част от железопътната мрежа – не по-малко от 1200 км, т.е. по почти всички второстепенни участъци. Списък със закритите линии и някои основни техни характеристики могат да се видят в приложение 1.

2. ТЕХНИКО-ИКОНОМИЧЕСКИ ХАРАКТЕРИСТИКИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ

2.1. Главни железопътни линии

Железопътните линии в нашата страна според своето народностопанско значение е прието да се класифицират най-общо на главни и второстепенни. Тази класификация не съответства на новите изисквания и принципи на пазарната икономика, но, доколкото е придобила широка гражданственост, може да се използва в следващото изложение.

Общата дължина на железопътната мрежа на НК ЖИ възлиза на 4319,2 км, от които 2721,1 км (63 %) са главни и 1598,1 км (37 %) са второстепенни линии. В зависимост от междурелсието железопътната мрежа се състои от 4075,6 км (94,33 %) линии с нормално междурелсие от 1435 мм и 243,6 км (5,67 %) с междурелсие от 760 мм, или т.нар. теснолинейни линии. Участъците с двойна линия са 968 км (22,4 %) от цялата жп мрежа и всички те са разположени по главните линии. Електрифицираните линии са с обща дължина 2744 км (63,5 %) от цялата жп мрежа и близо 100 % от главните линии.

През последните няколко години железопътният трафик на БДЖ ЕАД се извършва предимно по главните жп линии и по-специално по линии с номера 1; 2; 3; 4 и 8.

Кратък анализ на товарното и пътническото движение по главните жп линии е направен по-долу, като посочените данни се отнасят за 1999 г.¹

Основно значение за нашата страна има железопътната линия Драгоман-София-Пловдив-Свиленград (линия N 1). Тя е с обща дължина 365,6 км и е най-прекият път, свързващ Западна Европа с Близкия и Средния изток. По нея са разположени 53 гари. Реализираният обем товарна превозна работа е 719,1 млн. тонкм, или 7,87 % от общия обем за главните жп линии. Реализираните приходи са 16,2 млн. лв., или 8,63 % от общите приходи за главните линии, а разходите са 15,3 млн. лв., или 8,63 % съответно от общите разходи за главните линии. По отношение на пътническата превозна работа реализираният обем е 260,0 млн. пътниккм, т.е. 14,58 % от общия обем, реализираните приходи са 6864,8 хил. лв., или 14,66 % от общите приходи от пътнически превози по главните линии,

¹ Липсват по-нови данни, тъй като 2001 г. е последната за експлоатацията на голяма част от второстепенните линии. Направените изводи обаче са актуални в контекста на останалите жп линии.

а извършените разходи са 18 928,4 хил. лв., или 15,94 % от общите разходи. Участъкът между София и Пловдив с дължина 156 км е един от най-важните маршрути на БДЖ ЕАД, успоредно на който е разположена автомагистрала „Тракия“. Линията представлява част от международния път, по който преминава международният влак „Балкан Експрес“. Тя има потенциал за развитие, тъй като е и част от трансевропейските транспортни коридори N 4 и N 10. За съжаление в участъка между София и Септември има много стръмни наклони и остри завои, което от своя страна води до намаляване на скоростите на движение на влаковете, а оттам и до намаляване на конкурентоспособността на линията.

Друга изключително важна железопътна линия е София-Мездра-Горна Оряховица-Варна (линия N 2). Тя е с обща дължина 532,0 км и по нея са разположени 76 гары. Произведената товарна превозна работа е 1992,9 млн. тонкм, респ. 21,85 % от общия обем произведена товарна работа по главните линии. Реализираните приходи от експлоатацията на линията през 1999 г. са 45,0 млн. лв., или 23,9 % от общите приходи от товарни превози по главните линии, а разходите са съответно 42,4 млн. лв. Пътническата превозна работа е 597,7 млн. пътниккм, респ. 33,52 % от общия обем по главните жп линии. Реализираните приходи са 15682,4 хил. лв., или 33,48 % от общите приходи от пътнически превози за главните жп линии, а разходите са 34 311,6 хил. лв., или 28,90 % съответно от общите разходи. Линията е изцяло двойна и електрифицирана. Тя има изключителна важност, защото свързва София и Варна и е част от международния маршрут към Румъния и Русия посредством пристанища Русе и Варна съответно.

Най-рентабилната линия на БДЖ ЕАД, която е електрифицирана изцяло, но на места е единична, е линията Илиенци-Карлово-Тулово-Карнобат-Синдел (линия N 3). Линията е с дължина 503,8 км и по нея функционират 73 гары. Тя е с най-голям дял от произведената товарна превозна работа – 2396,6 млн. тонкм, респ. 26,33 % от общата превозна работа по главните линии. През 1999 г. реализираните приходи са 54,1 млн. лв., или 28,74 % от общите приходи за главните линии, а разходите са 51,1 млн. лв. Реализираният обем пътниккилометри е 197,4 млн., респ. 11,07 % от общия обем на пътническите превози по главните линии. Реализираните приходи са 5203,6 хил. лв., респ. 11,11 % от общите приходи от пътническата превозна дейност за главните линии, а разходите са 12 947,4 хил. лв., или 10,90 % от общите пътнически разходи за главните линии. Линията има най-голямо значение за товарния трафик от София до Черно море и благодарение на разположението на трасето предоставя идеални условия за транзитното движение на товарните влакове.

Железопътна линия, която притежава голям потенциал за развитие, е линията Русе-Г. Оряховица-Дъбово-Тулово-Димитровград-Подкова (линия N 4). Тя представлява част от международния транспортен коридор N 9, свързващ Северна с Югоизточна Европа, и разкрива възможности за обслужването на значителни транзитни товаропотоци в това направление. Общата дължина на линията е 418,9 км и по нея са разположени 49 гары. Обемът на товарната превозна работа е 978,1 млн. тонкм, или 10,89 % от общия обем за главните линии. Реализираните приходи са 22,1 млн. лв., или 11,73 % от общите приходи от товарни превози по главните линии, а извършените разходи са 20,8 млн. лв., или 11,73 % от всички разходи за товарната превозна работа. По отношение на пътническите превози реализираният обем пътниккилометри е 163,6 млн., т.е. 9,18 % от общия обем

на пътническата превозна работа. Приходите са в размер на 4272,4 хил. лв., респ. 9,12 % от общите приходи за главните линии, а разходите са 13 569,5 хил. лв., или 11,43 % от общите разходи. Ръководството на железниците, правителството и европейски транспортни институции предвиждат удължаване на линията от Подкова до Егейско море и интегрирането ѝ в т.нар. Критски коридор N 4.

Особено място в железопътната система на страната заема и линията София-Перник-Радомир-Дупница-Кулата (линия N 5). Тя представлява важна част не само за вътрешните, но и за международните железопътни превози, тъй като е част от трансевропейския транспортен коридор N 4. Линията е с дължина 193,9 км и по нея са разположени 26 гары. Реализираният обем товарна превозна работа е 415,9 млн. тонкм, или 4,62 % от общия ѝ обем за главните линии. Приходите, получени в гарите по линията, са в размер на 9,4 млн. лв., респ. 4,99 % от общите приходи от товарни превози по главните линии, а разходите са съответно 8,9 млн. лв. Реализираните пътничкилометри са 104,1 млн., респ. 5,84 % от общия обем на пътническата превозна работа на железопътния транспорт по главните линии. Реализираните приходи са 2719,7 хил. лв., или 5,81 % от общия размер на приходите от пътнически превози за главните линии, а разходите са 9022,3 хил. лв., респ. 7,6 % от общите разходи, свързани с пътническата превозна дейност по главните жп линии. По линията минава международният път на юг от София към Гърция, което предоставя възможност за развитие на транзитните превози.

Железопътна линия, която поне засега няма голям принос в общия обем на превозените пътници и товари от железопътния транспорт, е линията Волюяк-Радомир-Гюешево (линия N 6). Дължината на линията е 151,16 км и по нея функционират 13 гары. Товарната превозна работа е в обем от 187,2 млн. тонкм, или 2,05 % от общия ѝ обем по главните линии. Реализираните приходи са 4,2 млн. лв., или 2,25 % от общите приходи от товарни превози по главните линии, а разходите са 4,0 млн. лв., респ. 2,25 % от извършените разходи. Произведените пътничкилометри са 22,1 млн., респ. 1,24 % от общия обем на пътническата превозна работа. Размерът на приходите от пътнически превози по линията е 579,1 хил. лв., т.е. 1,24 % от общите приходи, а разходите са 2690,5 хил. лв., или 2,27 % от общите разходи за пътническо движение по главните жп линии. Като цяло линията е рентабилна само в участъка между Волюяк и Разменна, но това се дължи на факта, че тя завършва до македонската граница. Очаква се свързващата линия в Македония да бъде построена с финансовото съдействие от страна на Европейския съюз и с това да се ускори изграждането на трансевропейски транспортен коридор N 8.

Важно значение за икономиката на страната играе железопътната линия Мездра-Видин (линия N 7). Линията е с дължина 179,5 км и по нея са разположени 21 гары. Произведената товарна превозна работа е 297,8 млн. тонкм, или 3,25 % от общата товарна работа по главните линии. Реализираните приходи са 6,7 млн. лв., респ. 3,57 % от общите приходи от товарни превози по главните линии, а разходите са 6,3 млн. лв., респ. 3,6 % от общите разходи. Реализираният обем пътничкилометри е 88,6 млн., т.е. 4,97 % от общия реализиран обем по главните линии. Размерът на приходите от пътнически превози по линията е 2312,4 хил. лв., или 4,94 % от общите приходи, а разходите са 5620,6 хил. лв., респ. 4,73 % от всички разходи за пътнически превози по главните линии. След построяването на втори мост над река Дунав през 2008 г. железниците очакват транзитният трафик

да се увеличи, тъй като линията представлява част от транспортен коридор N 4, свързващ Западна с Югоизточна Европа.

Изключителна роля за цялостното функциониране на железопътната система на Р България играе линията Пловдив-Стара Загора-Нова Загора-Бургас (линия N 8). Линията по своята същност е важен източник на приходи за БДЖ ЕАД, тъй като по нея се реализира значителна по обем товарна и пътническа превозна работа. Освен това тя е част от международния транспортен коридор N 8, като тя е напълно електрифицирана, но за съжаление на места е единична. Дължината на линията е 234,1 км и по нея са разположени 30 гары. Обемът на товарната превозна работа е 1198,5 млн. тонкм, или 13,15 % от общия ѝ обем по главните жп линии. Размерът на приходите е 27,0 млн. лв., респ. 14,37 % от общите приходи, а на разходите – 25,5 млн. лв., респ. 14,38 % от общите разходи за товарни превози по главните линии. Пътническата превозна работа е в обем от 301,2 млн. пътничкм, т.е. 16,89 % от общия обем пътническа превозна работа. Реализираните приходи са 7949,2 хил. лв., т.е. 16,97 % от общите приходи от пътнически превози по главните линии, докато разходите са 18 266,8 хил. лв., или 15,38 % от всички разходи за пътнически превози по главните линии.

Незавидна е ролята и състоянието на първата построена железопътна линия в България: Русе-Самуил-Каспичан (линия N 9). Въпреки историческия си характер линията функционира на слаби обороти към настоящия момент и не показва потенциал за бъдещо развитие. Това до голяма степен може би се дължи на факта, че тя не е част от нито един от трансевропейските транспортни коридори, преминаващи през територията на страната. Общата дължина на линията е 142,4 км и по нея са разположени 16 гары. Реализирани са 151,5 млн. тонкм, или 1,70 % от общата товарна превозна работа по главните жп линии. Реализираните приходи са 3,4 млн. лв., респ. 1,82 % от общите приходи от товарни превози по главните линии, като разходите са 3,2 млн. лв., т.е. 1,92 % от всички разходи за товарни превози. По отношение на пътническите превози произведените пътничкилометри са 48,2 млн., т.е. 2,70 % от извършената пътническа превозна работа по главните линии на железопътната мрежа. Размерът на приходите от пътнически превози е 1256,7 хил. лв., или 2,68 % от общите приходи по главните линии, а разходите са 3377,3 хил. лв., респ. 2,84 % от общите разходи за пътнически превози по главните жп линии. Линията се характеризира с най-ниска реализация на произведената товарна превозна работа в общия размер товарни превози по главните линии. Тя се използва основно за товарни превози от Румъния до Черно море, и то предимно за комбиниран транспорт.

Горенаправеният кратък анализ на приходите и разходите от товарната и пътническата превозна работа на БДЖ по главните линии може да послужи за извлечането на следните изводи.

По отношение на товарните превози общият размер на приходите възлиза на 188,1 млн. лв., а на разходите – съответно на 177,6 млн. лв., т.е. налице е печалба от 10,5 млн. лв. Най-голям относителен дял в общите приходи от товарна превозна дейност имат линии N 3; 2 и 8, които формират близо 70 % от реализираните приходи по главните жп линии. Най-малък е относителният дял на линии с номера 9; 6 и 7, които сумарно генерират под 8 % от общите приходи от товарни превози.

По-различна е ситуацията по отношение на пътническите превози. Общият размер на приходите от пътническата превозна дейност е 46,8 млн. лв., а разходите възлизат на 118,7 млн. лв., т.е. налице е загуба в размер на 71,9 млн. лв. Най-голям относителен дял в общите приходи от пътническа дейност имат линии N 2; 8 и 1, които формират общо над 60 % от реализираните приходи от пътнически превози по главните жп линии. Най-малък е относителният дял на линии N 6; 9 и 7 – около 8 % от общите приходи, каквато е и картината при товарните превози.

Особено внимание трябва да се обърне на направените разходи при извършването на превозите и по-конкретно на тези, формирани при пътническите превози. Напълно разбираемо и логично е онези линии, които реализират по-високи приходи, да извършват и по-високи разходи. Това се отнася както за товарните, така и за пътническите превози. Неразбираемо обаче е това, как по едни линии отношението приходи към разходи е 1 : 2,3, а по други то е 1 : 3,3 и дори 1 : 4,6. Очевидно това е проблем, върху който трябва да се работи, и засяга не само експлоатацията на подвижния състав, но и величината на постоянните разходи по конкретните линии.

Общо за главните жп линии трябва да се отбележи, че активната част от инфраструктурата¹ представлява 40 % от общата ѝ дължина, като по близо 60 % от главните линии се извършват над 80 % от товарните превози. Това показва, че пазарната активност на отделните участъци от железопътната инфраструктура е различна. Разделянето ѝ на активна част, която формира основния дял на товарния и пътническият бизнес, и на такава с по-незначително влияние е много важен момент в реструктурирането на модела на железопътната инфраструктура. Такова разделяне може да повлияе и върху размера и структурата на формираната инфраструктурна такса, която превозвачите трябва да заплащат за ползването на железния път и на съоръженията, като основната цел трябва да е насърчаване използването на по-слабите и малкоактивните участъци и направления, т.е. на второстепенните жп линии.

2.2. Второстепенни железопътни линии

За второстепенни се считат всички жп линии, които се отделят от главните или свързват някои главни линии. Тяхната обща дължина възлиза на 1598 км, което е близо 37 % от дължината на железопътната мрежа в текущ път. Сравнително подробен списък на второстепенните жп линии с някои техни характеристики е представен в приложение 2. Необходимо е да се уточни, че в списъка не са включени някои свързващи линии в района на жп възлите София, Пловдив, Варна и др., както и някои отклонителни линии и индустриални клонове с ограничена дължина.

Основен критерий при категоризацията на второстепенните жп участъци е тяхното предназначение. В зависимост от това те могат да се разделят на две основни групи:

А. Технологични връзки – това са второстепенни участъци, които свързват главни жп направления. При извънредни ситуации като прекъсване на движението по главни жп линии, катастрофи и др. движението се осъществява по тях. Такива участъци са Филипово-Карлово; Нова Загора-Симеоновград и др.

¹ Под „активна част от инфраструктурата“ авторът разбира тази, която най-често се използва.

Б. Отклонителни (регионални) линии – всички останали второстепенни линии. Те от своя страна в зависимост от ролята, която изпълняват, могат да се разделят на:

- крайни отклонителни линии, които обслужват региони с много малък обем товаро- и пътнически потоци;
- отклонения с преобладаващи пътнически превози за курортни, туристически и балнеоложки центрове. Такива са участъците Левски-Троян; Крумово-Асеновград; Волуяк-Банкя и гр.
- териториално-промишлени отклонения за крупни товарогатели или товарополучатели. Такива са участъците Вакарел-Чукурово; Дупница-Бобов дол и гр.;
- уникални жп отклонения – към тази група са отнесени трите теснолинейни жп участъка: Червен бряг-Оряхово, Пазарджик-Варвара и Септември-Добричище. Последният участък обслужва планински регион със сравнително слабо развита автомобилна мрежа. В региона има курорти с национално значение и потенциални възможности за развитие на международен туризъм. Съоръженията са с уникален характер;
- отклонения с потенциални транзитни превози в комбинирано съобщение или бъдещи гранични преходи. Такива са участъците Брусарци-Лом; Левски-Свищов и гр.

Тук може би е мястото да се отбележи, че е необходима нова категоризация на железопътните линии в страната. Критерии от рода на предназначение и роля отдавна не отговарят на икономическите и социалните потребности, като едновременно с това оцеляват дадени участъци и по този начин ги обричат на бъдеща ликвидация, каквато се провежда в момента. Неточната и неясна формулировка позволява участъци като Димитровград-Подкова и Радомир-Гюешево да се третираят като второстепенни и да бъдат предлагани от наши и чужди консултанти за закриване. Това е не само недопустимо, но и парадоксално, защото горепосочените направления представляват значителна част не само от главни линии с номера 4 и 6, но и от съответните международни транспортни коридори. Новите критерии трябва да бъдат пряко свързани с такива показатели, като размера на пътникопотоците и товаропотоците, броя на обслужваните селища и на товарогателите, доколкото участъкът е или ще бъде част от национални или международни транспортни пътища, и т.н. Казано накратко, критериите трябва да отразяват директно провежданата национална транспортна политика, а не да допускат субективно тълкуване и вземане на решения въз основа единствено на финансови оценки и параметри.

3. ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ВТОРОСТЕПЕННИТЕ ЖП ЛИНИИ – ПРОБЛЕМ С ДВОЯКО ЗНАЧЕНИЕ

Второстепенните жп линии свързват пряко повече от 234 населени места, от които 53 града и над 181 села, с общо население над 1 млн. души. Общо обслужваната от тях територия възлиза на не по-малко от 40 хил. кв. км, или около 36 % от територията на страната. По второстепенните линии са разположени и 5 областни града (Монтана, Ловеч, Кърджали, Добрич и Габрово) с общо население над 330 хил. души, пристанища, крупни промишлени обекти и други. Тази най-обща характеристика на второстепенните жп линии показва, че те имат важно значе-

ние за общественно-икономическото развитие и за обслужването на значителна част от населението на страната. Проблемът, който възниква, е, че те са мало-активни или наречени още „търговски нежизнеспособни“, т.е. с малък обем превози, поради което получените приходи като цяло покриват под 20 % от направените експлоатационни разходи, което от пазарна гледна точка е неприемливо¹. Всичко това поставя под съмнение въпросът за целесъобразността от понататъшната експлоатация на голяма част от тях. При разглеждането и решаването на този актуален и съществен проблем трябва да се отчитат и следните две принципни постановки:

Първо, ефектът от експлоатацията на железопътните линии не се изразява само в прекия финансов резултат, реализиран от транспортната фирма. Той има широк спектър на проявление преди всичко като външен икономически, социален, екологичен, военнополитически и др., реализиран в редица предприятия, сфери и дейности на обществения живот. С други думи, реалната изгода от една железница многократно превишава видимия на пръв поглед приход, което изисква и преценката за нейната експлоатация да е много по-всеобхватна.

Второ, закриването на железопътни линии неизбежно води до увеличаване на превозите с автомобилен транспорт и на всички произтичащи от това отрицателни последици за обществото като увеличаване на разходите на дефицитни за нашата страна течни горива, замърсяване на околната среда, увеличаване на загърстванията и пътно-транспортните произшествия и пр. Такова развитие не е в унисон с провежданата от Европейския съюз транспортна политика на насърчаване на железопътния транспорт и ограничаване на разрастването на автомобилния транспорт. С оглед на това са призивите за отчитане на всички външни разходи за извършване на превозите като поддържане на пътно-шосейната мрежа, опазване на природната среда, възстановяване на щетите от транспортните произшествия и др. с цел пренасочване на търсенето на превозни услуги в по-голяма степен от автомобилен към железопътен транспорт.

От всичко това следва, че проблемът за малоактивните жп линии не трябва да се решава самоцелно, прибързано, без перспектива и откъснато от общия проблем за организационно и институционално реструктуриране на железопътния транспорт. Опитът на редица европейски страни показва, че към закриването на жп линии се прибегва по изключение само в отделни случаи и се търсят по-скоро начини и средства за тяхното запазване, и то при положение, че териториалната гъстота на железопътната мрежа в страни като Германия, Франция, Белгия, Холандия и др. е значително по-голяма от тази в нашата страна, както и при значително по-голяма гъстота на пътно-шосейната мрежа. Усилията са насочени, от една страна, към издигане равнището на материално-техническата база чрез внедряване на нова техника с оглед подобряване качеството на превозите, а с това и повишаване конкурентоспособността на железопътния спрямо автомобилния транспорт, а от друга, към организационно обособяване на регионалните (градските и крайградските) превози и предоставянето им за управление на териториалните административни единици. Подобни алтернативи трябва да се търсят и за второстепенните жп линии на нашата страна. Така например една

¹ Василев, Е., Алтернативи за експлоатацията на второстепенните железопътни линии, сп. „Жп транспорт“, бр. 3/2000 г.

част от тях осъществяват непосредствена жп връзка с линии и други предприятия като: Алдомировци-Бели бряг (Болшевик); Вакарел-Чукурово; Червен бряг-Златна панеза и гр. Тяхното основно предназначение е обслужването на съответните предприятия и експлоатацията им може да се организира на принципа на индустриален жп клон. Други второстепенни жп линии свързват някои главни линии, създавайки дублиращи маршрути като: Шумен-Комунари; Филипово-Карлово и гр., или се очертават в перспектива с подобна роля като Левски-Троян с продължение до Хр. Данов. Тяхната експлоатация трябва да се разглежда като неразделна част от експлоатацията на главните жп линии. Останалата част от второстепенните линии като Волуяк-Банкя; Септември-Добринище; Бойчиновци-Берковица и гр. имат предимно регионално значение. По тях се извършват преобладаващо пътнически превози и експлоатацията им може да се организира съвместно със съответните административни единици – области и общини.

Регионализиране на местните пътнически превози е направено в редица европейски страни. В Швеция, където железопътната инфраструктура е отделена от превозната дейност в самостоятелно предприятие, експлоатационните права по регионалната жп мрежа са предоставени на създадените регионални служби за пътнически превози. На принципа на поръчките те могат да възлагат на шведските железници или на друго експлоатационно дружество извършването на пътническите превози по железница или да ги заместват с автобусни превози. За финансиране на търсените транспортни услуги регионите получават дотации от държавния бюджет. По подобен начин е решен проблемът с градските и крайградските пътнически превози в Германия, като отговорностите за обема, качеството и извършването им се решават на регионално равнище от отделните провинции, но финансирането в основната си част е от федералното правителство и от част от регионите. Превозите се възлагат чрез конкурс, като се изисква постигането на определени стандарти за качество, количество, конкурентоспособност и пр. В една или друга степен променени според специфичните условия в съответните страни, подобни модели се прилагат и в Австрия, Холандия, Великобритания и гр.

Заедно с организационното обособяване на превозите значително внимание в развитите страни се отделя и на реконструкцията и модернизацията на железопътните линии, подвижния състав, гарите и съоръженията с оглед повишаване скоростите на движение, комфорта при пътуването и културата на обслужването, за което се инвестират значителни средства. Повсеместно например се преминава към използването на леки моторни влакове (релсобуси) в различни варианти изпълнения, което дава възможност за голяма гъвкавост по отношение на превозния им капацитет съобразно размера на пътническия поток по второстепенните железопътни линии.

За условията на нашата страна този проблем стои с изключителна острота, като се има предвид ниското техническо състояние на железния път и подвижния състав, особено по второстепенните линии. Влошеното техническо състояние на инфраструктурата и превозните средства е една от основните причини за ниските скорости на движение на влаковете. Така например средната участъкова скорост на движение на пътническите влакове по второстепенните участъци през 2001 г. е 32 км/ч, което от своя страна способства за отдръпване на настоящите и бъдещите клиенти и за чувствително намаляване на пътническите пре-

вози по тях. Всичко това поставя въпроса за размера на инвестициите в железопътния сектор и за политиката на държавата, която да насърчава железопътния транспорт пред автомобилния. От посоченото дотук става ясно, че алтернативи за експлоатацията на второстепенните жп линии в нашата страна съществуват и те трябва максимално и ефективно да се използват.

Кратък анализ на товарното и пътническото движение по някои от второстепенните линии (23 на брой, отбелязани с по-тъмно в приложение 2), които са оценени от консултанти и специалисти на железниците като търговски нежизнеспособни, е направен по-долу, като данните се отнасят за 1999 г. Една част от тези линии (10 на брой) бяха спрени за експлоатация през 2002 г., а друга част от тях се предвижда да бъдат спрени до няколко години. Групирането на второстепенните железопътни линии е направено според основния критерий при категоризацията им, а именно тяхното предназначение.

Към първата група второстепенни участъци са включени технологичните връзки. По своето предназначение това са железопътни участъци, които свързват главни жп линии и в случай на извънредни ситуации по тях се осъществява движението на влаковете. Един вид те представляват алтернативни жп връзки между отделни отправни пунктове на железопътната мрежа. Значението и ролята на тези технологични връзки са изключително големи и въпреки че спадат към второстепенните линии, те имат по-висок „статут“ от останалите такива. Към тази категория железопътни линии спадат следните участъци: Филипово-Карлово; Нова Загора-Симеоновград; Шумен-Комунари и евентуално може да прибавим Разделна-Кардам, която е алтернатива на Самуил-Силистра за железопътна връзка с Югоизточна Румъния и в продължение с Русия.

Втора основна група второстепенни жп участъци включва т.нар. отклонителни или регионални линии. Те от своя страна в зависимост от ролята, която изпълняват, могат да се разделят на следните подгрупи:

1. Крайни отклонителни линии, които обслужват региони с много малък обем товаро- и пътничкопотоци. В тази подгрупа влизат следните участъци: Хан Крум-Преслав; Каспичан-Нови пазар; Ореш-Белене; Юнак-Старо Оряхово; Г. Оряховица-Елена и Ямбол-Елхово.

Линията Хан Крум-Преслав (линия N 226) е с дължина 6,9 км и по нея са разположени 2 гари. Реализираната товарна превозна работа е 27,0 хил. тонкм и по нея не се извършва пътническа превозна работа. Общият размер на разходите за превозна дейност са 20,7 хил. лв., или 0,07 % от общите разходи по 23-те линии, а общият размер на приходите е 0,8 хил. лв., т.е. 0,02 % от общите приходи по тези линии. Основните видове превозвани товари са въглища, зърнени храни, вино, коняк и др. Линията е с незначителен трафик, но е електрифицирана. Беше закрита за експлоатация през 2002 г.

Друга линия от тази подгрупа е Каспичан-Нови пазар (линия N 228). Тя е с дължина 4,8 км и по нея са разположени 2 гари. Реализираната товарна превозна работа е 14,9 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е в обем 852,2 хил. пътничкм. Общите разходи за дейността са 467,7 хил. лв., или 1,58 % от общите разходи по линиите, а общите приходи са 22,3 хил. лв., т.е. 0,47 % от общите приходи по разгледаните 23 линии. Линията е с минимален трафик и беше спряна за експлоатация през 2002 г.

Към тази подгрупа може да отнесем и линията Ореш-Белене (линия N 242). Общата дължина на линията е 13,6 км и по нея функционират 2 гари. Реализираната товарна превозна работа е 177,2 хил. тонкм, а реализираната пътническа превозна работа е 804,2 хил. пътничкм. Експлоатационните разходи са 270,1 хил. лв., или 0,91 % от общите разходи по линиите. Реализираните приходи от дейността са 26,1 хил. лв., или 0,55 % от общите приходи по изследваните линии. Град Белене е площадка за втората атомна електрическа централа. Перспективите обаче не са ясни или може би са ясни, тъй като през 2002 г. линията беше спряна за експлоатация.

Линията Юнак-Старо Оряхово (линия N 334) е с дължина 24,6 км и по нея са разположени 3 гари. Извършената товарна превозна работа е 499,9 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е 1034,2 хил. пътничкм. Размерът на общите разходи за дейността е 639,7 хил. лв., или 2,16 % от общите разходи по линиите, а реализираните приходи са 42,0 хил. лв., или 0,89 % от общите приходи по тези 23 второстепенни линии. Тази линия е затворена още от 2000 г. поради факта, че над 1 км от участъка и един железопътен мост са отнесени от морето заради свлачище. Като цяло линията е малоактивна, но е единственият път през тежките зимни сезони. Линията е официално прекратена през 2002 г.

В подгрупата на крайните отклонителни линии попада и Г. Оряховица-Елена (линия N 441). Общата дължина на линията е 43,5 км и по нея са разположени 3 гари. Реализираната товарна превозна работа е 2663,1 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е 202,0 хил. пътничкм. Общите разходи за товарните и пътническите превози са 809,5 хил. лв., или 2,73 % от общите разходи по тези второстепенни линии. Размерът на приходите е 87,7 хил. лв., или 1,87 % от общите приходи по тези линии. Перспективите за товарния трафик зависят от бъдещето на няколко по-големи товародатели в гр. Елена. Основните обслужвани предприятия са винзаводи, но като цяло обемът на товарния трафик е малък. От своя страна пътническият трафик е съществено засегнат поради конкуренцията от автобусния и тролейбусния транспорт. В участъка от Елена до Лясковец има тролейбусна линия, която е успоредна на железопътната линия. Линията беше спряна за експлоатация през 2002 г.

Последната линия от тази подгрупа е Ямбол-Елхово (линия N 884). Тя е с дължина 43,1 км и по нея функционират 2 гари. Реализираната товарна превозна работа е 999,0 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е в размер на 1844,1 хил. пътничкм. Разходите са в размер на 1162,0 хил. лв., или 3,92 % от общите разходи по линиите, а приходите от дейността са 78,2 хил. лв., т.е. 1,66 % от общите приходи по тези линии. Като цяло трафикът не е голям, няма твърди перспективи за подобрене с изключение на факта, че в близост до линията е планирано изграждането на база на НАТО. Линията беше спряна за експлоатация през 2002 г.

2. Отклонителни железопътни линии с преобладаващи пътнически превози за курортни, туристически и балнеоложки центрове. Такива са следните участъци: Стамболийски-Пещера; Левски-Троян; Волюяк-Банкя; Царева ливада-Габрово; Крумово-Асеновград; Бойчиновци-Берковица и Долна махала-Хисар.

Линията Стамболийски-Пещера (линия N 118) е с дължина 28,3 км и по нея са разположени 5 гари. Извършената товарна превозна работа е 810,2 хил. тонкм, пътническата превозна работа е 7377,2 хил. пътничкм. Общите разходи за товарните и пътническите превози са 1774,8 хил. лв., или 5,98 % от общите разходи на линиите, а реализираните приходи са съответно 214,0 хил. лв., или 4,55 % от общите

приходи на линиите. В миналото това е било много натоварено направление, но понастоящем голяма част от трафика е преминал към автомобилния транспорт. Предприятията, обслужвани от линията, използват железницата за превоз на суровини и материали и шосето за превоз на готовата продукция.

Друга линия от тази подгрупа е Левски-Троян (линия N 225). Тя е с обща дължина 82,6 км и по нея функционират 7 гари. Реализираната товарна превозна работа е 12 678,8 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е в размер на 15 972,7 хил. пътничкм. Разходите са в размер на 4414,9 хил. лв., или 14,88 % от общите разходи по линиите, а приходите от дейността са 801,9 хил. лв., т.е. 17,06 % от общите приходи по тези линии. Като цяло линията разполага с потенциал, който може да бъде увеличен при адекватни мерки от страна на железницата.

В подгрупата на отклонителните линии с преобладаващи пътнически превози е и линията Царева ливада-Габрово (линия N 442). Тя е с дължина 17,2 км и по нея са разположени 2 гари. Извършената товарна превозна работа е в размер на 1213,7 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е 7423,7 хил. пътничкм. Общите разходи за дейността са 1478,7 хил. лв., или 4,98 % от общите разходи по тези второстепенни линии. Общите приходи от дейността са в размер на 202,1 хил. лв., или 4,30 % от общите приходи по тези линии. Линията обслужва пряко 4 селища, от които един областен град, и се характеризира с живописен и привлекателен пейзаж, но като цяло перспективите не са окуражаващи. Основните превозвани товари са пластмасови изделия, мазут, въглища, инертни материали и др.

Към тази подгрупа можем да отнесем и линията Бойчиновци-Берковица (линия N 771). Линията е с дължина 39,0 км и по нея са разположени 4 гари. Извършената товарна превозна работа е в размер на 858,9 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е 17 436,2 хил. пътничкм. Общите разходи за дейността са 2653,0 хил. лв., или 8,94 % от общите разходи по тези линии. Общите приходи от дейността са в размер на 473,0 хил. лв., или 10,06 % от общите приходи по тези линии. Линията се характеризира с неголям товарен, но значителен пътнически трафик. Тя обслужва над 6 селища, от които един областен град, и бъдещите перспективи относно пътническите превози са благоприятни.

Последната линия от тази подгрупа е Долна махала-Хисар (линия N 885). Линията е с дължина 16,0 км и по нея функционират 2 гари. Извършената товарна превозна работа е 24,8 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е 3419,0 хил. пътничкм. Общите разходи от дейността са 641,3 хил. лв., или 2,16 % от общите разходи по тези линии, а общите приходи са в размер на 88,3 хил. лв., или 1,88 % от общите приходи на тези линии. Линията е с минимален товарен, но сравнително голям пътнически трафик. Като цяло съществуват перспективи за развитие на пътническите превози при удачна политика от страна на железницата и областните власти.

3. Териториално-промишлени железопътни отклонения за крупни товародатели или товарополучатели. В тази подгрупа влизат железопътни линии, които обслужват основно въглищните мини и енергийните комбинати. Такива участъци са: Калотина-Станянци; Алдомировци-Бели брег; Вакарел-Чукурово; Червен бряг-Златна панега; Дупница-Бобов дол; Вл. Павлов-Сарафово-Поморие; Подгуняне-Пионер и Филипово-Панагюрище.

Железопътният участък Калотина-Станянци (линия N 111) е с обща дължина 15,7 км и по него са разположени 2 гарии. Извършената товарна превозна работа е 7820,0 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е 202,9 хил. пътничкм. Разходите за дейността са 679,7 хил. лв., или 2,29 % от общите разходи по тези линии, а общите приходи от дейността са 247,6 хил. лв., или 5,27 % от общите приходи от дейността по тези линии. Линията обслужва въглищна мина. Наличието на голям брой вили в близост до Станянци прави перспективите за пътническия трафик положителни, тъй като автомобилните пътища не са много удобни. Характерно е също, че в близост до река Нишава съществува около 3 км вилна зона, която се обслужва само от железницата.

Друга жп линия от тази подгрупа е Алдомировци-Бели брег (Болшевик) (линия N 112). Линията е с дължина 13,6 км и по нея са разположени 2 гарии. Реализираните тонкилометри възлизат на 6960,8 хил., а реализираните пътничкилометри – съответно на 318,4 хил. Общите разходи са 793,7 хил. лв., или 2,68 % от общите разходи по изследваните второстепенни жп линии, а общите приходи от дейността са 223,9 хил. лв., т.е. 4,76 % от общите приходи на линиите. Линията обслужва група въглищна мина и може да се каже, че се характеризира с трафик над средното равнище за цялата жп мрежа. Пътническият трафик е концентриран основно в почивните дни за обслужване на вили и къщи.

Линията Вакарел-Чукурово (линия N 115) е с дължина 13,0 км и по нея са разположени 2 гарии. Реализираната товарна превозна работа е 5870,3 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е в размер на 171,1 хил. пътничкм. Разходите са в размер на 443,2 хил. лв., или 1,49 % от общите разходи по линиите, а приходите от дейността са 186,4 хил. лв., т.е. 3,96 % от общите приходи по тези линии. Тази линия обслужва предимно въглищната мина в района, а по-силен трафик на пътниците се забелязва през почивните дни.

В подгрупата на териториално-промишлените отклонения е и линията Червен бряг-Златна панеза (линия N 222). Тя е с дължина 33,3 км и по нея функционират 3 гарии. Извършената товарна превозна работа е в размер на 9892,3 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е 816,8 хил. пътничкм. Общите разходи за дейността са 1916,8 хил. лв., или 6,46 % от общите разходи по тези второстепенни линии. Общите приходи от дейността са в размер на 327,6 хил. лв., или 6,97 % от общите приходи по тези 23 линии. Линията обслужва основно единственото голямо предприятие в района, а именно циментовия завод, приватизиран от германски консорциум. Пътническият трафик е минимален.

Към тази подгрупа се отнася и линията Дупница-Бобов дол (линия N 551). Тя е с дължина 18,7 км и по нея са разположени 3 гарии. Извършената товарна превозна работа е 24 755,7 хил. тонкм, а пътническата превозна работа е 8572,3 хил. пътничкм. Размерът на общите разходи за дейността е 3045,8 хил. лв., или 10,27 % от общите разходи по линиите, а реализираните приходи са 986,9 хил. лв., или 20,99 % от общите приходи по изследваните 23 второстепенни линии. Тази линия се характеризира с голям товарен и пътнически трафик, превишаващ значително средното равнище на трафика за цялата жп мрежа. Линията обслужва ТЕЦ „Бобов дол“ и представлява главен компонент от общия трафик на въглища по железопътната мрежа.

Друг жп участък е Вл. Павлов-Сарафово-Поморие (линия N 886), който е с дължина 25,0 км и с 1 гара. Извършената товарна превозна работа възлиза на

1668,6 хил. тонкм, като по участъка не се извършва пътническа превозна работа. Общите разходи за дейността са в размер на 101,6 хил. лв., или 0,34 % от общите разходи по тези линии, а размерът на приходите е 51,7 хил. лв., или 1,10 % от общите приходи по линиите. Характерното за тази линия е, че тя може да бъде разгледана в контекста на два участъка: Вл. Павлов-Сарафово и Сарафово-Поморие. Отсечката Вл. Павлов-Сарафово се отличава с висок показател на натовареност, тъй като по нея възлищна мина „Черно море“ изпраща своята продукция (едни от най-качествените местни възлища по отношение на калоричност). От своя страна участъкът Сарафово-Поморие е малоактивен, а и общинските власти проявяват интерес към земята, на която понастоящем се намира гарата. Като цяло обаче линията има перспективи за развитие най-вече по отношение на товарните превози.

Линията Филипово-Панагюрище (линия N 881) е с дължина 71,3 км и по нея са разположени 4 гары. Извършената товарна превозна работа е 5811,7 хил. тонкм, а пътническата превозна работа възлиза на 4447,4 хил. пътничкм. Общите разходи за товарно и пътническо движение са 1802,1 хил. лв., което е 6,07 % от общите разходи за 23-те линии. Размерът на приходите от дейността е 294,0 хил. лв., или 6,26 % от общите приходи за тези линии. Линията има регионално значение, тя обслужва над 10 селища и някои големи товародатели като „Белмекен“ ЕООД, „Асарел Медет“ АД и клонове на „Топливо“ АД. Линията беше спряна за експлоатация през 2002 г.

Към тази подгрупа, въпреки че по своето предназначение линията е част от жп възел София, отнасяме и линията Подгуняне-Пионер. Дължината на линията е 3,0 км и по нея няма разположени гары. Извършената товарна превозна работа е 326,1 хил. тонкм и няма пътническа превозна работа. Разходите възлизат на 10,9 хил. лв., или 0,04 % от общите разходи по тези линии, реализираните приходи са 10,1 хил. лв., т.е. 0,22 % от общите приходи по линиите. Линията беше спряна за експлоатация през 2002 г.

4. Уникални железопътни отклонения. Към тази подгрупа ще отнесем трите теснолинейни участъка от железопътната мрежа на страната, а именно: Септември-Добринище; Пазарджик-Варвара и Червен бряг-Оряхово.

Железопътната линия Септември-Добринище (линия N116) е с дължина 124,7 км и по нея са разположени 14 гары. Реализираната товарна превозна работа е 3459,1 хил. тонкм, а пътническата превозна работа – съответно 11 571,5 хил. пътничкм. Разходите са в размер на 4865,6 хил. лв., или 16,40 % от общите разходи по линиите, а приходите от дейността са 403,5 хил. лв., т.е. 8,58 % от общите приходи по изследваните линии. Тази линия е с тясно междурелсие (760 мм), характеризира се с неголяма товарна превозна, но значителна пътническа работа. Линията обслужва повече от 21 селища в региона и е единствен превоз за голяма част от населението. Линията преминава и през забележителни природни пейзажи и има туристически потенциал.

Другата линия е Пазарджик-Варвара (линия N117) с дължина 16,3 км и по нея функционират 2 гары. Линията няма голямо експлоатационно значение, тъй като по нея не се извършват товарни превози. Извършената пътническа превозна работа е 1869,4 хил. пътничкм, като разходите възлизат на 271,7 хил. лв., или 0,97 % от общите разходи за дейността на тези 23 линии, а приходите от дейността са в размер на 47,9 хил. лв., или 1,02 % от общите приходи на линиите. Линията има

основно регионално значение, като гр. Пазарджик е гравитационният център за по-голямата част от трафика. Тя беше спряна за експлоатация през 2002 г.

Последната линия, включена в тази подгрупа, е Червен бряг-Оряхово (линия N 221). Тя е с дължина 102,6 км и по нея са разположени 7 гари. Извършената товарна превозна работа през годината е в размер на 297,7 хил. тонкм, а пътническата превозна работа възлиза на 7958,4 хил. пътничкм. Общите разходи за дейността са 2363,0 хил. лв., или 7,96 % от общите разходи по тези второстепенни линии. Общите приходи от дейността са в размер на 213,0 хил. лв., или 4,53 % от общите приходи по тези 23 линии. Отчетената 1999 г. е последната за тази линия по отношение на товарните превози. Пътническите превози обаче продължават да се извършват до 2002 г., когато линията е спряна за експлоатация напълно. За закриването на линията важна роля изиграва Изпълнителна агенция „Пътища“, която напълно отрича потенциала на железопътния трафик. През последните години с финансиране от ФАР и ЕБВР агенцията е възстановила шосейния път към ферибота – пристанище Оряхово. За съжаление жп линията пресича пътя на няколко места, което увеличава риска от катастрофи при подобреното качество на пътя и нарасналите скорости. Линията се характеризираше със значителен пътнически трафик и често беше единственият път на разположение през зимата. От друга страна, обслужваше пристанище и следователно можеше да се очаква известно нарастване на трафика в бъдеще.

5. *Железопътни отклонения с потенциални транзитни превози в комбинирано съобщение или бъдещи гранични преходи.* Към тази подгрупа второстепенни жп линии спадам: Вудин-Кошава; Брусарци-Лом; Левски-Свищов; Самуил-Силистра и Ясен-Черквица.

От тях единствено ще разгледаме железопътната линия Вудин-Кошава (линия N 773), тъй като останалите участъци не са включени в плана за рационализиране на железопътната мрежа и поради тази причина не представляват интерес на този етап от изследването. Линията е с дължина 12,8 км и по нея е разположена 1 гара. Реализираната товарна превозна работа е 933,2 хил. тонкм, като по нея не се извършва пътническа превозна работа. Общите разходи за дейността са 103,5 хил. лв., или 0,35 % от общите разходи по линиите, а общите приходи са 28,9 хил. лв., т.е. 0,62 % от общите приходи по тези 23 линии. Товарният трафик има вероятност да се увеличи в резултат на строителството на Дунав мост 2, което завършване е планирано за 2008 година.

Направеният кратък анализ на извършената работа от товарното и пътническото движение по някои от второстепенните жп линии (23 на брой), както и на генерираните от тях приходи и разходи, може да послужи за следните заключения. По разгледаните второстепенни участъци са реализирани общо 81 301,1 хил. тонкм, което е 1,53 % от общата товарна превозна работа, реализирана през годината по цялата железопътна мрежа на страната (за 1999 г. тя е 5297 млн. тонкм). От гледна точка на товарния трафик някои от горепосочените линии се характеризират със значителен по обем превози, който превишава средното равнище на трафика за цялата жп мрежа. Такива са участъците, обслужващи основно енергийните комбинати и мините, като линии с номера 551; 222; 225; 111 и др. Тъй като съществуването както на предприятията, така и на самите жп участъци е взаимнообвързано, това налага да не се избързва с тяхното затваряне, а да се потърсят други начини за намаляване на разходите по тях.

По-болезнен е въпросът за пътническите превози поради факта, че повечето от тези линии имат регионален характер. Те обслужват значителен брой селища и често представляват единственият път, позволяващ превоз през всички сезони на годината. По тези линии са реализирани общо 87 798,5 хил. пътничкм, което прави 2,30 % от общата пътническа превозна работа, която е 3819 млн. пътничкм, извършена през 1999 г. Характерно е, че сумата от пътническата превозна работа по 5 линии с номера 771; 225; 551; 221 и 116 надхвърля 68 % от общата превозна работа извършена по тези 23 линии, т.е. останалите 18 линии формират под 32 % от общия пътнически трафик.

Общият размер на разходите за пътническото и товарното движение по тези линии възлиза на 29 967,5 хил. лв., докато общият размер на приходите от дейността възлиза съответно на 4700,5 хил. лв., т.е. налице е чиста загуба от 24 267,0 хил. лв. Необходимо е да се отчете обаче, че към общите приходи трябва да се прибавят 6388,2 хил. лв., които представляват субсидия от държавата за поддържане на инфраструктурата по посочените линии, както и още 10 986,1 хил. лв. отпусната субсидия за пътническите превози съгласно задължението за извършване на обществени услуги (ЗОУ). По този начин общите приходи по тези линии нарастват на 22 074,8 хил. лв., въпреки че 3/4 от тях представляват субсидии. Така общата генерирана загуба се намалява до 7593,2 хил. лв., а отношението приход на 1 лев разход получава стойност от 0,744 лв. Показателят приходи (плюс субсидиите) на 1 лев разход варира от 0,332 до 1,381 лв., което говори за наличието на голяма диференциация при калкулираните приходи и разходи по отделните жп линии.

Така например при пътническите превози размерът на получаваната субсидия по ЗОУ за конкретната линия е формиран на база умножение на извършената пътническа превозна работа в пътничкилометри и една точна цифра от 0,129 (закръглена до 3-ия знак) лв. Казано с други думи, държавата отпуска на БДЖ по 0,129 лв. за всеки превозен пътник от компанията по тези линии, независимо дали пътникът пътува със или без намаление; от къде до къде пътува и т.н. Определянето на точна цифра, която да се използва при формирането на размера на отпусканата субсидия за пътнически превози, си има своите положителни и отрицателни страни. По тази тема може да се проведе друга дискусия, която обаче не е обект на разглеждане в сегашното изследване.

Не така стои въпросът с размера на субсидията, отпускана за поддържане на инфраструктурата по тези линии. При едно изчисление на база извършена товарна превозна работа в тонкилометри и отпусканата субсидия по отделната линия се установява, че сумата варира от 0,046 лв. до 3,619 лв. на тонкм. За тази разлика едва ли има някакво логично обяснение, тъй като определената субсидия не зависи нито от реализираните тонкилометри по конкретната линия; нито от нейната дължина; нито от броя на товарните и пътническите влакове, движещи се по нея, нито от някакви други експлоатационни фактори. Разбираемо е, че сумите се определят на база планирани и извършени ремонти; възстановяване на съоръжения и машини и др., но на какви точно принципи и основания? Трябва ли да се влагат средства по линии, за които се знае, че са търговски нежизнеспособни и които впоследствие ще бъдат закрити? Как се определя техният размер? На тези и редица други въпроси трябва да се даде еднозначен и ясен отговор, защото в противен случай компанията се превръща в една бездънна яма за поглъщане на средства.

Безспорен факт е също така, че за разлика от общите разходи на НК БДЖ¹, които в последните няколко години се увеличават, разходите за второстепенните линии намаляват. Така например относителният дял на разходите по второстепенните жп линии през 1997 г. е бил 9,2 %; през 1999 г. – 6,8 %, а през 2001 г. – под 6 % от общите разходи на компанията. Това се обяснява с провежданата политика на намаляване на разходите по малоактивните линии – ограничаване на размера на движението, обслужване на жп участъци като индустриални клонове, ограничаване или частично спиране на обслужването за определени периоди и т.н. Всичко това потвърждава, че форми, мерки и пътища за ограничаване размера на разходите съществуват, необходимо е само да се изберат удачният подход и средствата за конкретния случай.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Актуалността на проблема, свързан с бъдещето на второстепенните жп линии, извежда на преден план един друг не по-малко значим проблем, а той е недостатъчно обоснованата национална транспортна политика в областта на железопътния транспорт. Липсата на държавна стратегия за развитие на железопътната мрежа на страната води до обезсмислянето на нейната регулираща териториално-устройствена функция. По този начин се пренебрегва фундаменталният принцип, че железопътната мрежа трябва да удовлетворява и свързва всички части на страната.

Преди обаче да се пристъпи към най-лесния и бърз вариант за справяне с проблема, свързан с ликвидирането на неефективните второстепенни участъци, е необходимо да се потърсят причините, довели до сегашното състояние. Една от тези причини е провежданата десетилетия наред териториално-устройствена политика, която създаде диспропорцията „център – периферия“². При вглеждане в железопътната карта на страната се убеждаваме, че планираните за закриване железопътни линии преминават именно през територията на т.нар. „периферия“. Безспорен факт е също това, че териториалната структура и гъстота на железопътната ни мрежа не са доведени до завършен вид. Най-доброто доказателство за това е, че приблизително 1/6 от дължината на нормалния ни железен път се състои от незавършени клонове, откъдето произтича и тяхната неефективност. Именно тук се явява противоречието, защото за ефективност може да се говори само когато функционира определена производствена система. На незавършено производство икономическа ефективност не се изчислява. Тогава е напълно нелогично да се търси ефективност от незавършени жп линии, защото по тях не е възможно да се осъществява непрекъснато двупосочно и транзитно движение. Изводът е, че поради причини извън БДЖ тези линии са останали незавършени, а сега отново поради външни за железниците причини се прибягва към тяхното ликвидиране. Такъв начин на решаване на проблема обаче е неправилен, защото

¹ Авторът визира старата компания, съществувала до края на 2001 г., при която разходите за експлоатацията и поддръжката на инфраструктурата са анализирани съвместно.

² Деведжиев, М., Абсолютната финансова самоиздръжка на БДЖ, сп. „Жп транспорт“, бр. 9/94 г.

той единствено допринася за задълбочаване на икономическата криза и го продължаване на грешната регионално-устройствена политика на държавата.

Въпросът, свързан със съдбата на второстепенните железопътни линии, е не само актуален, но и исторически, защото ликвидирането на железопътни участъци ще доведе след себе си значими последици както за обществото, така и за страната като цяло. Стоящата дилема между търговската рентабилност на компанията, от една страна, и социалната и икономическата политика на държавата, от друга, е наистина доста трудна и въпреки че в настоящия момент везните наклоняват в полза на рентабилността, само историята може да каже дали това е правилният избор.

Приложение 1

Списък на спрените от експлоатация второстепенни жп линии през 2002 г.

№ по рег	Номер на линията	Участък	Дължина, в км	Вид тяга	Персонал, общо брой	Пътнически влакове	Товарни влакове	Смесени влакове
1	221	Червен бряг-Оряхово	102,576	дизел	115	10	-	-
2	884	Ямбол-Елхово	43,065	дизел	37	4	2	-
3	441	Г. Оряховица-Елена	43,499	дизел	22	-	2	2
4	117	Пазарджик-Варвара	16,314	дизел	18	4	-	-
5	881	Съединение-Панагюрище	49,998	дизел	51	4	2	-
6	334	Юнак-Старо Оряхово	24,603	дизел	4	-	-	-
7	242	Ореш-Белене	13,570	дизел	2	-	-	-
8	100	Подуяне-Пионер	3,00	дизел	3	-	-	-
9	228	Каспичан-Нови пазар	4,930	дизел/електрифик.	1	6	-	-
10	226	Хан Крум-Преслав	6,870	дизел	1	-	2	-
	ОБЩО:		308,429		254	28	8	2

Забележка: данните са за График за движение на влаковете 2001/2002 г. среднодневно, а за персонала – за 2001 г.

Приложение 2

Списък на основните второстепенни железопътни линии в България

№ по ред	Номер на линията	Участък	Дължина, в км	Вид тяга	Селища, непосред. обслужвани от линията, бр.	Пътнически влакове	Товарни влакове	Смесени влакове
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	111	Калотина-Станянци	15,7	Дизел	6	4	4	-
2	112	Алдомировци-Бели брег	13,6	Дизел	4	4	5	-
3	113	Воляк-Банкя	10,8	Електриф.	3	22	2	-
4	115	Вакарел-Чукурово	13,0	Дизел	3	2	5	6
5	116	Септември-Добричице	124,7	Дизел	21	10	4	6
6	117	Пазарджик-Варвара	16,3	Дизел	2	4	-	-
7	118	Стамболийски-Пещера	28,3	Дизел	6	6	2	-
8	119	Крумово-Асеновград	10,1	Електриф.	2	34	3	-
9	221	Червен бряг-Оряхово	102,6	Дизел	16	10	-	-
10	222	Червен бряг-Златна панега	33,4	Дизел	7	4	4	-
11	223	Ясен-Черквица	43,4	Дизел	10	4	2	-
12	224	Левски-Свищов	47,7	Дизел	7	10	6	-
13	225	Левски-Троян	82,6	Дизел	16	4	2	2
14	226	Хан Крум-Преслав	6,9	Дизел/електриф.	1	-	2	-
15	227	Шумен-Комунари	50,4	Електриф.	8	12 (вкл. 2 междунар.)	7	-

Продължение

1	2	3	4	5	6	7	8	9
16	228	Каспичан-Нови пазар	4,8	Дизел/електриф.	1	6	-	-
17	229	Разделна-Кардам	104,5	Дизел/електриф.	15	14 (вкл. 2 международ.)	8	-
18	242	Ореш-Белене	12,5	Дизел	3	-	-	-
19	334	Юнак-Старо Оряхово	24,6	Дизел	6	-	-	-
20	441	Г. Оряховица-Елена	43,5	Дизел	10	-	2	2
21	442	Габрово-Царева либада	17,2	Електриф.	4	16	2	-
22	551	Бобов дол-Дупница	18,7	Електриф.	5	13	15	-
23	552	Ген. Тодоров-Петрич	8,2	Дизел	2	12	2	2
24	771	Бойчиновци-Берковица	39,1	Електриф.	6	18	2	-
25	772	Брусарци-Лом	24,3	Електриф.	6	18	8	-
26	773	Видин-Кошава	12,8	Дизел	1	-	2	-
27	881	Филипово-Панагюрище	71,2	Дизел	10	4	2	-
28	882	Филипово-Карлово	60,5	Електриф.	11	18	2	-
29	883	Нова Загора-Симеоновград	61,5	Дизел	10	4	16	-
30	884	Ямбол-Елхово	43,1	Дизел	7	4	2	-
31	885	Долна махала-Хисар	15,5	Електриф.	2	12	-	-
32	886	Вл. Павлов-Поморие	25,0	Дизел	5	-	4	-
33	991	Самуил-Силистра	112,4	Дизел	18	4	5	3
34	Рп/100/	Пионер-Подгуняне	39	Дизел	-	-	-	-
	Общо:		1302,7		234	273	120	21

Забележка: Данните са за График за движение на влаковете 2001/2002 г. среднодневно.

Литература

1. Василев, Е., Актуални въпроси на реструктурирането на жп транспорт, сп. „Жп транспорт“, бр. 6/2003.
2. Василев, Е., Алтернативи за експлоатацията на второстепенните железопътни линии, сп. „Жп транспорт“, бр. 3/2000.
3. Василев, Е., Някои аспекти на реструктурирането на жп транспорт, сп. „Жп транспорт“, бр. 6/94.
4. Вайбел, Б., Реформа на железниците, бр. 3/95.
5. Георгиев, Я., Управление на експлоатацията в условията на институционалното разделяне от жп инфраструктура, 2000.
6. Деведжиев, М., Регионално развитие на жп мрежа в България като пространствена решетка, бр. 10/2000.
7. Деведжиев, М., Абсолютната финансова самостоятелност на БДЖ – средство за ликвидирание на жп политика на държавата, сп. „Жп транспорт“, бр. 9/1994.
8. Лудевик, Й., Втори етап на реформата на германските железници – планове и предизвикателства, бр. 4/98.
9. Лазер, К., Опит и проблеми при дерегулацията на железниците в Европа, сп. „Жп транспорт“, бр. 5/98.
10. Мирчев, Й., Използване на капацитета на жп мрежа на България, сп. „Жп транспорт“, бр. 9/2003.
11. Михайлов, Р., Проблеми на реструктурирането и стратегическото развитие в БДЖ, 2000.
12. Събеv, М., Жп инфраструктура и конкурентоспособност на железниците, сп. „Жп транспорт“, бр. 12/95.
13. Томсън, Л., Х. Стефан, Отделяне на железопътната инфраструктура, сп. „Жп транспорт“, бр. 5/98.
14. Програма за ликвидирание на неефективните второстепенни линии и участъци, НИЖТИ, БДЖ, 1999.

РАЦИОНАЛИЗИРАНЕ НА ЖП МРЕЖА НА Р БЪЛГАРИЯ

Резюме

В студията „Рационализиране на жп мрежа на Р България“ е засегнат актуален и значим проблем, а именно преструктурирането на българските железници.

Преструктурирането е обективна необходимост, която произтича от изискванията на пазарното стопанство, и трябва да смени досегашния модел на развитие на железопътния транспорт. То обаче е забавено под влиянието на редица проблеми, които водят до значително по-големи усилия и по-висока цена за неговото осъществяване. С оглед на всичко това е необходимо по-задълбочено изследване на въпросите, засягащи най-общите тенденции, свързани с икономическия растеж на българските железници. Поради тази причина основната цел на студията е разкриването на един важен елемент от преструктурирането, какъвто е рационализирането на железопътната мрежа на страната.

В структурно отношение студията е обособена в увод, три раздела и заключение, които обаче са свързани помежду си поради специфичността на разглеждания проблем. Последователно са разгледани същността и насоките за рационализиране на железопътната мрежа, технико-икономическите характеристики на главните и второстепенните жп линии и конкретни аспекти на експлоатацията на второстепенните участъци на жп мрежа. Като приложения са представени списъци с конкретни параметри на второстепенните линии, а също така са посочени и тези от тях, които са спрени от експлоатация.

С цел изясняване на необходимия процес за последващи процедури на рационализация авторът се опитва да представи и методология, която железниците и правителството трябва да следват, за да се предпазят от прибързани решения, отнасящи се до съдбата на малоактивните жп линии.

Въпросът за рационализирането на жп мрежа е не само актуален, но и исторически, защото ликвидирането на железопътни участъци ще доведе след себе си значими и необратими последици както за обществото, така и за страната като цяло.

RATIONALIZATION OF BULGARIAN RAIL NETWORK

Summary

In study titled „Rationalization of Bulgarian rail network“ is addressed a problem of present interest, namely the restructuring of Bulgarian railway transport.

Restructuring is an objective necessity, which comes from requirements of market economy and must change the former model of development of railway transport. However, restructuring retards because there are many problems that increase the price and the efforts for its implementation.

With a view to all this it is needed to make a profound analysis of questions and problems, arising from restructuring and affecting the economic development of Bulgarian railway transport. Because of this the fundamental aim of the present study is to reveal an important restructuring element, which is rationalization of rail network.

The present study is structured into introduction, three parts and conclusion, focused around specific problems. Consistently are examined the essence and directions of rail network's rationalization, technical & economical indexes of main and branch railway lines, and some aspects of exploitation of these branch lines. At the end of study there are applications with parameters of all branch lines, and these which were stopped from exploitation.

With the purpose of clarify the process of futuring railway rationalization, the author is presenting a methodology, which government and railway's leaders must follow, if they want to avoid impetuous decisions considering fortune of branch railway lines.

Pending question of rationalization of Bulgarian railway network is not only topical, but historical, because liquidation of secondary branch lines will go about with unthinkable consequences for society and whole country.

НАУЧНИ ТРУДОВЕ НА УНСС

Първи том, 2004 г.

Отг. редактор Тинка Атанасова
Художник Истилиян Божилов

Дадени за печат на 22.12.2004 г.; формат 16/70/100;
тираж 300; ПК 27,5; ISSN 0861-9344

УНИВЕРСИТЕТСКА ПЕЧАТНИЦА НА УНСС