

ГЛАВА 2 ПРЕГЛЕД НА БЪЛГАРСКИЯ ТРАНСПОРТ

2.1 ОПИСАНИЕ НА БЪЛГАРСКАТА НАЦИОНАЛНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

2.1.1. Обща транспортна структура

(1) Географско разположение

България заема стратегическо местоположение за развитието на международните транспортни трасета, въпреки че е разположена в югоизточния край на Европа. Накратко тези предимства на местоположението ѝ са както следва:

1. Свързващ пункт между трите континента – Европа, Азия и Африка
2. Мост между Запада и Изтока
3. Главно трасе от Транс-Европейския коридор в Централна и Източна Европа
4. Централно разположение в района на Балканския полуостров

Тези географски фактори трябва да се оценят като много важни при разглеждането на бъдещото развитие на българския транспорт, както и при развитието на икономиката и промишлеността.

(2) Регионални икономически връзки и съюзи

България принадлежеше към определена регионална икономическа организация, наречена СИБ, но сега се ориентира към международната свободна икономическа зона.

Търговският модел на износа и вноса на България от 1985 година до 1994 година сочи коренна промяна на търговските партньори и обеми, която се дължи на промяната на икономическия съюз, към който тя принадлежеше.

Бившият Съветски съюз заемаше лъвския дял от общия износ на България, като през 1985 година той възлизаше на 56.6% и съответно 64% през 1990 година, но към 1994 година той намаля до 19.1%. От друга страна Германия, Гърция, Италия, Република Македония и САЩ се очертават като основни търговски партньори на България. Повече от 5% от целия български износ през 1994 година е бил реализиран с тези страни.

Трябва да се подчертае, че съществуващата транспортна инфраструктура бе образувана така, че да отговоря на транспортните нужди на бившия режим, когато основната част на износа и вноса със СССР и свързаните с него страни се осъществяваше през Черно

море. Развитието на трафика през настоящия преходен период на България трябва да се тълкува като смесица от намаляващи транспортни нужди спрямо стария режим и нарастващите транспортни нужди в очертаващите се нови условия. Много е трудно да се анализира текущото състояние на трафика, тъй като бившите транспортни направления не са изчезнали напълно, а новите не са придобили все още ясна насока.

(3) Международна транспортна система

1) Сегашната международна транспортна система на България

След като по принцип основните транспортни артерии на България са свързани с тези на съседните страни - Румъния, Гърция, Турция, Бивша Югославия, може да се каже, че тя се използва от международния трафик или е включена в международната транспортна система на Централна и Източна Европа. Главните международни транспортни трасета са изброени по-долу и отразяват споменатите по-горе географски характеристики на България:

(А) Сухопътен транспорт

1. Континентално транспортно трасе

Западна Европа – Чехия (Прага) – Унгария (Будапеща) - Бивша Югославия (Белград) – България (София) – Турция (Истамбул) и Азия/Африка

2. Източно-Европейско трасе

Руска Федерация (Москва, Санкт Петербург) – Украйна (Киев) – Румъния (Букурещ) – България (Русе) – Турция (Истамбул) и отвъд.

3. Регионално транспортно трасе, свързващо съседните страни

България (София, Кулата) – Гърция (Солун);

България (София) – Македония (Скопие) – Албания (Тирана, Дуръс)

Б) Воден транспорт

1. Черноморско транспортно трасе.

Морската транспортна система в Черно море е развита така, че да свързва страните, разположени на бреговете на Черно море – Румъния, Украйна, Грузия, Руската Федерация и Турция помежду им, а също и с международния транспорт през Босфора. Главните Черноморски пристанища на България са Бургас и Варна.

2. Транспортно трасе по река Дунав

Река Дунав, тече от Западна през Източна Европа за да се влее в Черно море, оформя Европейската континентална речна транспортна система, която включва България, Румъния, Югославия, Унгария, Австрия и Германия.

(Б) Пан-Европейско транспортно развитие

На проведената през 1994 година в Крит Пан-Европейска конференция (Европейска Комисия, Европейска Конференция на министрите, Икономическата Комисия на Обединените нации, Страните от Централна и Източна Европа) бе начертана ПОЛИТИКА НА ОСНОВНИТЕ НАСОКИ ЗА БЪДЕЩО РАЗВИТИЕ НА ПАН-ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА за подпомагане на интеграцията на Европейския континент. Беше постигнато съгласие, че ще е полезно на правителствата и на международните институции да се предостави инструмент за планиране на инвестиране в транспортни проекти от общ интерес. Бяха предложени следните три (3) ПЛАСТОВИ концепции:

Пласт 1: Дългосрочна перспектива за развитието на Пан-Европейската инфраструктура от общ интерес. Не е поставен срок за изграждането на такава мрежа.

Пласт 2: Приоритети на общите интереси за средносрочно развитие. За Европейската Общност това може да бъде Транс-Европейската мрежа. За Централна и Източна Европа това може да бъдат няколко приоритетни коридора с развитие на всички видове транспорт до 2010 година.

Пласт 3: Краткосрочни приоритети от общ интерес, споменати в Пласт 2, за които се очаква да бъдат приложени в по-кратък период, например в рамките на пет години.

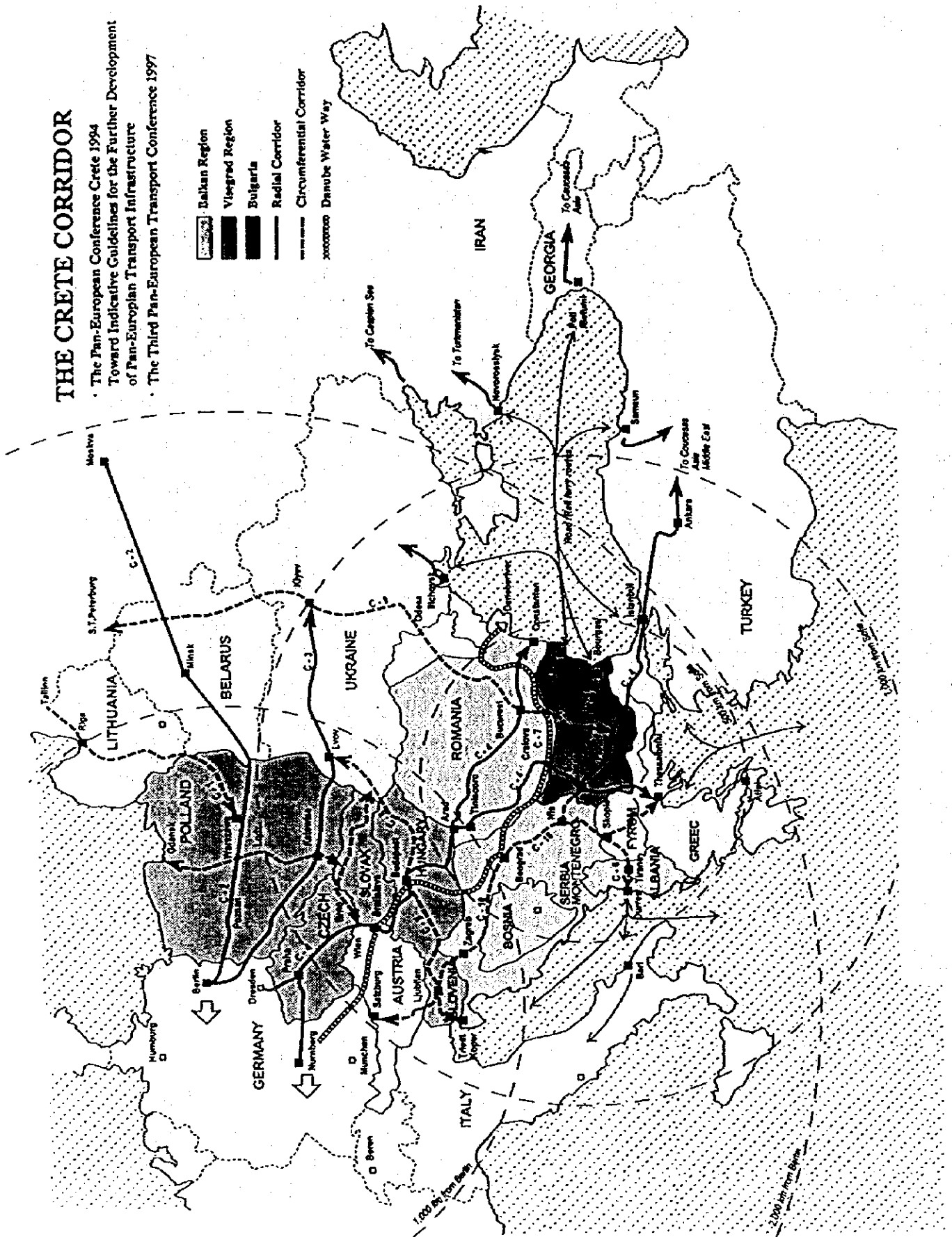
Възможните коридори от Пласт 2 за Централна и Източна Европа (Фиг.2.1-1) се очертават както следва:

1. Талин - Рига - Каунас - Варшава
2. Берлин - Варшава - Минск - Москва
3. Дрезден - Прага - Братислава - Гьор - Будапеща - Арад - Крайова - София - Солун / Шловдив - Истамбул
4. Берлин - Вроцлав - Катовице - Львов - Киев
5. Триест / Копер - Постоянна - Любляна - Будапеща - Ужгород - Львов

THE CRETE CORRIDOR

- The Pan-European Conference Crete 1994
- Toward Indicative Guidelines for the Further Development of Pan-European Transport Infrastructure
- The Third Pan-European Transport Conference 1997

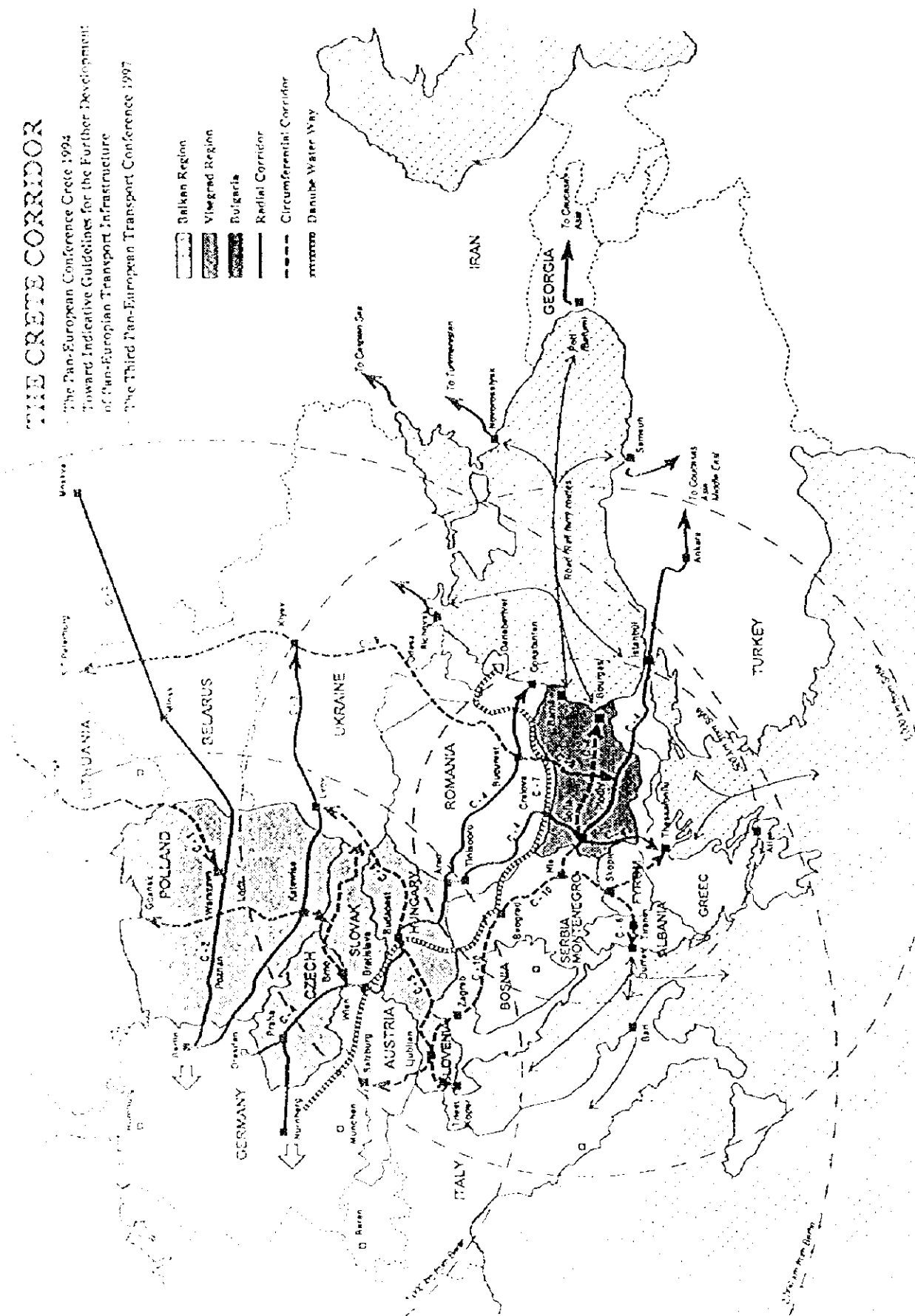
- Balkan Region
- Visegrad Region
- Bulgaria
- Radial Corridor
- Circumferential Corridor
- Danube Water Way



Фиг. 2.1.1-1 Критски коридори в Централна и Източна Европа

THE CRETE CORRIDOR

The Pan-European Conference Crete 1994
 Toward Indicative Guidelines for the Further Development
 of Pan-European Transport Infrastructure
 The Third Pan-European Transport Conference 1997



Фиг. 2.1.1-1 Критски коридори в Централна и Източна Европа

6. Гданск - Катовице - Жилна
7. Река Дунав - включително всички пристанища по тази ос в страните от Централна и Източна Европа
8. Дуръс - Тирана – Скопие – **София** – Пловдив – Бургас / Варна
9. Пловдив – Букурещ – Кишинев – Любасивкс – Киев – Витебск - Санкт Петербург - Хелзинки

Трябва да се отбележи, че коридорната концепция трябва да бъде еволюционен процес и да се усъвършенства според нуждите за развитие на балансирана Пан-Европейска многовидова транспортна мрежа.

Сред определените по-горе коридори, значение за България имат коридори № №4, 7, 8 и 9.

По принцип тя цели да подсили международната транспортна система Север-Юг, състояща се от две (2) трасета, едно от които е от южната част на Европа (Гърция Турция, България) за Западна Европа - Коридор №4 и другото, за Източна Европа (Руската Федерация) – Коридор № 9, както и транспортната връзка Изток-Запад, която пресича Балканския полуостров и създава сухопътен мост между Черно и Адриатическо море.

Международната транспортна система на и около България започва да се развива с началото на инициативата за Пан или Транс Европейски коридор.

През юни 1997 година в Хелзинки се проведе Третата Пан-Европейска транспортна конференция за да уточни и координира Критските коридори. Следват главните моменти:

- Включване на коридор 10: Залцбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скопие – Велес – Солун (общо взето традиционен транспортен маршрут до Югоизточна Европа)
Клон С: Ниш – **София** (Димитровград – Истанбул през коридор IV)
- Приемане на Пан-Европейска транспортна зона: По-всестранен достъп до разположени в близост до море райони (Баренцово Евро-Арктически район, Черноморски район, Средиземноморски район, Адриатически/Йонийски район)

2.1.2 Национална транспортна система

(1) Структура на регионалното развитие в България

Може да се каже, че българската регионална структура е оформена от комбинация на следните три основни фактора:

1. Природни / Топографски условия

В България има паралелни планински вериги, които се простират от западния континентален район (София) към източния черноморски крайбрежен район (Бургас и Варна). Промислената дейност и населените места са съсредоточени в тесните равнини между планинските масиви, които достигат до Черно море. Река Дунав, която тече по посока Запад – Изток, изглежда също е дала своя принос за източно-западно подреждане на района по поречието на река Дунав. Една от най-основните особености на България е, че моделът на регионално развитие или структурата е ориентирана в направление Изток - Запад, включително използването на сушата и транспорта.

2. Влияние на международния транспорт

При обособяването на международните транспортни трасета, определени райони могат да се развият в транспортни зони без оглед на националната конфигурация.

От тази гледна точка България може да се раздели на три основни района, които исторически са се развивали заедно с международните транспортни трасета, а именно:

Вътрешен район: В системата на сухопътния континентален транспорт (района на София - Пловдив – Хасково) (национален път Е80 и жп транспорт)

Район на Черноморското крайбрежие: В системата на Черноморския транспорт (района на Бургас-Варна)

Район по поречието на река Дунав: В системата на речния транспорт по река Дунав (района на Русе-Ловеч-Монтана)

3. Влияние на търговско-промишлената система

Регионалната структура, която се концентрира в направление Изток-Запад, е определена не само от изложените по-горе топографски условия, но също така и от концентрацията на търговия по Черно море. Както е подчертано в макро-икономическия анализ, суровините и природните ресурси се внасят през Черноморските пристанища-Бургас и Варна, от страните на бившия СССР и се транспортират основно чрез железопътния транспорт (БДЖ) до производствените

предприятия около пристанищата или във вътрешността на страната, района на София и др. Произведените стоки се изнасят обратно по същото транспортно трасе. В следствие на това промишлеността и населените места се развиват в посока Изток-Запад като инфраструктурата на транспорта и съобщенията е изградена по подобен начин за да ги обслужва.

(2) Основна национална транспортна система

1) Основна транспортна структура

Основната транспортна мрежа на България се състои от сухопътен, морски, речен и въздушен транспорт и ролята ѝ и функциите ѝ се определят както следва:

(А) Комбинация от международен и национален сухопътен транспорт

Сухопътният транспорт (автомобилен и железопътен) в България обслужва секции от международните трасета и националните основни линии. Трябва да се отбележи, че железопътният и автомобилният транспорт в България следват паралелно повечето участъци от международните и националните основни транспортни артерии. Въпреки това, международните и националните линии изглежда са се развивали в различни посоки.

Международен сухопътен транспорт: Главно СЕВЕР-ЮГ

1-ва линия: (Бивша Югославия) – София – Пловдив -(Истамбул) – (Солун)

2-ра линия (Пловдив- Русе - Букурещ - Киев - Хелзинки)

Национални основни линии: Главно ИЗТОК-ЗАПАД

1. Северна линия по продължение на национален път E83 и 771

2. Средна линия

3. Южна линия по продължението на национален път E80 (A1) и E772

Ролята и функциите на основните национални автомобилни и железопътни транспортни линии в транспортната мрежа на България са представени както следва:

1. Разклонения на линиите на международния сухопътен транспорт, които свързват основните промишлени райони и транспортни точки, като например пристанищата на Бургас и Варна.
2. Разпределителни/събирателни линии на международния трафик на пътници и товари в цялата страна

3. Основни линии за извършване на вътрешни превози.

(Б) Комбинация от сухоземен и воден транспорт

Водният транспорт на България се състои от морския транспорт по Черно море и речния транспорт по река Дунав. Чрез тях се извършва както международен, така и вътрешен (крайбрежен) превоз на пътници и товари. Обаче в настоящия момент обемите на вътрешния речен и международен пътнически трафик са твърде променливи и несигурни.

Товарите от международното направление, превозвани от страните, разположени на брега или отвъд Черно море, а така също и от страните по поречието на река Дунав се разтоварват съответно на морските пристанища Бургас и Варна и на речните пристанища Русе, Видин и други. Неразтоварените товари на пристанищата се транспортират и разпределят във вътрешността на страната основно чрез националния (вътрешен) сухопътен транспорт. Така се е създала система на комбиниран сухопътен и воден транспорт.

2) Нужди от транспортни услуги

Националната статистика показва, че обемът на превозените товари през 1995 година беше само 24% спрямо обема през 1985 година. Ако се включи частният сектор, цифрата е приблизително 30%. Обемът на превозените пътници е спаднал до 68%, почти пропорционално на спада в брутния вътрешен продукт. Големият спад на превозени товари може да се отдаде по скоро на спада на производството, отколкото на брутния вътрешен продукт. Освен спада в промишлеността, причини за стагнацията в транспортните услуги са и:

1. Намалено движение на хора поради снижение на реалните им доходи в условията на икономическа рецесия. Показателят Брой пътувания на глава от населението за година показва, че движението на хората е намаляло от 323 през 1985 година на 235 през 1995 година.
2. Обемът на товарите е намалял във връзка с прехода от тежка промишленост към лека промишленост.
3. Блокиране на транспорта, породено от политическата ситуация в съседните страни (Бивша Югославия)
4. Други

Таблица 2.1.2-1 Показатели на транспорта и социо-икономиката на България

	1985	1990	1995
Обем товари (в тонове)	100	86	24(30)
Брой пътници	100	95	45(68)
Население	100	97	93
Заетост	100	100	81
БВП 1)	100	99	72
Брой пътувания на глава от населението	323	318	235

Национален статистически институт

(в скоби) : включително частния сектор по изчисления на ДЖАЙКА

Изводите за състоянието на транспортните нужди за транспортното планиране могат да се обобщят както следва:

1. В сегашния момент транспортната структурна система е със свръхкапацитет (Ефективни транспортни операции при съществуващата инфраструктура при ниско ниво на търсене и необходимост от поддръжка/възстановяване)
2. Промяна на структурата на транспортните услуги в зависимост от прехода към свободна пазарна икономика.
3. Пренастройване и доразвиване на съществуващата система в посока на нова транспортна система и мрежа.

3) Основна структура на транспортната промишленост

(А) Товарни превози

Основната структура на товарния транспорт на България може да се разбере от регистрираните резултати през 1985 година или през 1990 година, преди настъпване на осезаемото отражение на прехода към нов режим и икономическата рецесия. На автомобилния транспорт се пада 75% от цялото количество на превозените товари през 1990 година в тонове, следват 16% за железопътния транспорт и 5% за морския транспорт. Речният, въздушен и тръбен транспорт нямат съществено значение. Тяхната основна роля и място на пазара може да се покаже чрез изследване на средното превозно разстояние по видове транспорт, което е приблизително 30 км за автомобилния транспорт, 200 км за железопътния транспорт, 500 км за речния транспорт и между 2000 и 3000 км за морския транспорт. Това показва йерархическата структура при превоза на товари, като автомобилният транспорт се използва за къси разстояния, железопътният транспорт - за средни разстояния в страната (в зависимост

от превозното разстояние и от размера на страната), речният транспорт (река Дунав) – на средни разстояния до съседни страни. Морският транспорт покрива дългите разстояния и по-специално до страните от Черноморския регион, както и комбинираните/интегрирани товарни превози – жизненоважните превози от автомобилния и железопътния транспорт, вътрешния железопътен транспорт до пристанищата и вноса/износа чрез морския транспорт.

Всички видове транспорт понесоха големи загуби между 1990 и 1995 година и по-специално през 1992 година, когато обемът на превозените товари спадна до почти от общия обем през 1990 година. В сравнение с намалението на обема на железопътния транспорт наполовина, а на обема на товарите в морския и тръбопроводния транспорт с по-малко от 10%, най-губещ беше автомобилният транспорт, дори ако се вземе предвид ефектът от приватизацията на сухопътния транспорт, която започна повсеместно след 1992 година (Относителният дял на държавния сектор в превоза на товари се оценява на 66%). Може да се предположи, че това е в резултат на икономическата рецесия, която засегна най-лошо местното производство, като например строителната промишленост и други, които преимуществено се нуждаят от превоза на товари на късо разстояние – средно 50 км, както беше коментирано по-горе. В противовес, железопътният и морският транспорт все още имат водеща роля в държавните предприятия. Основни тежки и насипни материали, необходими даже и в периода на икономическа рецесия, се транспортират от железопътния транспорт.

Друга тенденция на производителността на транспорта, обща за всички видове през периода от 1990 до 1995 година е увеличаване на средното транспортно разстояние. Причините за това трябва да се анализират детайлно. Това може да се дължи, както на намаляване на търсенето на вътрешни транспортни услуги, така и на започващото разширяване на международния транспортен пазар във връзка с промяната на търговския модел, което е коментирано в параграфа “Регионални икономически връзки и съюзи”.

(Б) Пътнически превози

Подобно на товарните превози, разгледани в предишния параграф, основната структура на транспортната промишленост при превоза на пътници по времето на стария режим в България може да се види от регистрираните резултати по видове транспорт през 1985 година или през 1990 година. Голяма част от пътниците, около 75%, са обслужвани от автомобилния/автобусен транспорт, и около 4% - от железопътния транспорт. Средните цифри за производителността по видове транспорт показват, че структурата на

пътническият транспорт се състои от вътрешноградски транспорт, крайградски транспорт и междуградски транспорт. Те се обслужват съответно от тролейбуси и трамваи със средно транспортно разстояние от 2-4 км, автобусен транспорт - с около 10 км и железопътен транспорт - с около 74 км.

Въпреки че общият брой на превозените пътници е намалял повече от половината спрямо началото на деветдесетте години, относителният дял на видовете транспорт не се е променил много.

4) Международен /вътрешен транспорт по видове

През 1994 година около 22% от общия обем на превозените товари се пада на международните превози. В тази статистика превозът на товари от/до пристанищата за внос/износ по територията на България е включен във вътрешния транспорт, а товарите директно внесени/изнесени от железопътния и автомобилния транспорт до/от България са включени в международния превоз на товари.

На морския транспорт се пада най-голям дял от международния превоз на товари (55%). Това отразява както търговския модел на България, който е концентриран в Черноморския регион, така и структурата на промишлеността, основната част от която е тежката промишленост и съответно морският транспорт е най-подходящ за нейното обслужване. Със значително висок дял на автомобилния транспорт в международните превози (30%), железопътният транспорт има твърде нисък дял във вноса/износа. От друга страна железопътният транспорт отчита сравнително високо участие във вътрешните превози на товари, достигайки 26%. Това се дължи основно на сегашната роля на железопътния транспорт в превоза на обемисти и тежки промишлени материали и продукти до и от пристанищата (Варна, Бургас и други) за износ и внос. Железопътният транспорт играе допълнителна роля в международния превоз. Статистиката за международна търговия сочи тенденция, че вносет надвишава износа в морския транспорт, а пък износът надвишава вноса в железопътния и автомобилния транспорт. Това може да сочи тенденция за внасяне на промишлените материали от морския транспорт по Черно море, а изнасяне на произведените с вносни материали стоки от сухоземния транспорт към Европейските страни на континента.

5) ТРАНСПОРТЕН ТРАФИК

(1) Пътнически транспорт

OD-матрицата за пътуванията изработена чрез обединяване на съществуващите данни и данните от наблюдението на трафика, показва следните важни характеристики на пътническия транспорт в България в момента:

а. Голям дял на пътуванията се извършват по железниците

Около 73.8 % от общия брой на пътувания се извършват по железниците. (жп : 355,000 други : 126,000 пътувания). Трябва обаче да се отбележи, че в тази цифра не са включени пътуванията на къси разстояния като пътувания в рамките на градовете, тъй като това проучване е насочено към потенциалните пътници за влаковете на БДЖ на средни и дълги разстояния. Големият дял на железопътните превози трябва да се анализира с оглед неустановеното икономическо състояние на страната по време на проведеното наблюдение. Трябва да се отбележи, че недостигът и изключително високите цени на бензина по това време действаха напълно рестриктивно на автомобилния транспорт включително използването на леки автомобили и автобуси. Следователно резултатите не са следствие от честна конкуренция между железопътния и автомобилния транспорт. Конкуренцеспособността на железниците ще е много важна, когато се получи изравняване на условията на конкуренция и по-специално високата цена на горивото за превозните средства, която сигурно ще се осъществи в процеса на национален икономически растеж на България. Сега може да се смята, че хората са принудени да ползват жп транспорт поради липса на икономически изгодна алтернатива за придвижването им.

б. Местни функции на железниците

За целите на транспортния анализ територията на България се разделя на 15 зони. Схемата на жп пътувания на пътник разкрива сегашното значение на жп транспорт в България. По-големият брой жп пътувания са показани на OD двойки между съседни зони и в рамките на всяка зона, а не като междуградски пътувания като например между София, Бургас и Варна. За разлика от схващането, че железниците служат за пътуване на по-дълги разстояния, по жп линиите се извършват главно сравнително кратки пътувания между и в зоните, т.е. местни пътнически пътувания. Това се дължи на някоя от следните причини. Сегашният най-лош етап на икономическата рецесия сви служебните и туристически пътувания само до главните градове. Това се дължи на

разхвърляното ползване на земята, характерно за социалистическите страни. Трябва да се отбележи, че то в никакъв случай не се дължи на жестока конкуренция с пътният транспорт от коли и автобуси защото OD- матрицата на пътуванията по другите видове транспорт сочи същата тенденция както при железниците.

Въз основа на горните точки а. и б. може да се заключи, че железопътният транспорт е основен начин на придвижване на местните хора в локалните икономически райони, и по-специално по времето на най-лошия етап на икономическата рецесия, вероятно поради ниската си цена. Изглежда че няма база за конкуренция между автомобилния и жп транспорт поради недостига и високата цена на горивото, ако въобще го има.

Обемът на превозените по железопътната мрежа пътници показва някои основни черти на пътническия транспорт в България както следва;

Потокът на пътници се съсредоточава в София със сравнително голям обем по линия №2. От друга страна той поддържа обема по линията между София и Бургас (линии №1, 4 и 8) в частта ѝ до Стара Загора. Това се дължи на пътническия поток между местните градове, а не към София.

(Б) Движение на товари

Товарният транспорт по железопътната мрежа по видове групи-стоки се разделя на следните три разпределителни модела:

Концентриране по линия №3	Разпределение по мрежата	Концентриране по линия №4
01 Въглища,	05 Машини и съоръжения	08 Дървен материал
02 Суров нефт и петрол	07 Тухли и керемиди	10 Неметални минерали
03 Руди и концентрати	09 Дялан камък	
04 Метали	14 Цвекло	
06 Цимент	15 Торове	
12 Зърно и фуражи	16 Алкохолни и безалк. напитки	
	17 Други продукти	

Моделът на движение на товари по железопътната мрежа зависи от географското разпределение на суровините и потреблението. Една от отличителните характеристики на България е концентрирането на тежки/наситни товари по линия №3, която свързва София и Бургас. Тези товари се изнасят/вносят през черноморските пристанища и

главно Бургас. Във Варна се обработват по-малко товари от този вид. Както беше споменато по-горе товарната транспортна система на България е свързана с линия №3, която е главният маршрут за насипни товари.

(3) Описание на транспортната система по видове

1) Автомобилен транспорт

Националната пътна мрежа в България е добре развита с обща дължина от 36 911 км. Пътищата се класифицират по категории както следва:

Таблица 2.1.1-2 – Национална шосейна мрежа по категории

Категория	1980	1990	1994
Магистрала	108	273	277
Път I категория	2352	2933	2924
Път II категория	4360	3798	3789
Път III категория	6319	6263	6261
Път IV категория	23308	23655	23660
	36447	36922	36911

Националната пътна мрежа може принципно да бъде разгледана като решетъчен модел, състоящ се от пътни артерии, които свързват посоките Запад-Изток и Север-Юг. Главните пътища по оста Изток-Запад, свързващи София и Бургас/Варна са Е 83, Е 772, Е 773, Е 6 и Е 80, а главните Север-Юг пътища са Е 85, Е 70 до Русе, Е 79 до Видин, Е 79 до Кулата и т.н. Както беше разгледано по-горе, Изток-Запад пътищата основно обслужват вътрешния трафик, докато Север-Юг пътищата – международния трафик. Национален път Е 80 обслужва, както вътрешния (Изток-Запад) трафик, така и международния (Север-Юг) трафик.

Интересно е да се отбележи, че 98.7% от цялата дължина на пътната мрежа е изградена преди 1980 година и много малка част от мрежата беше развита през последните 15 години.

Пътните артерии, състоящи се от магистрала и пътища от I до III категория, представляват 35.9% от общата дължина на пътищата. Пътищата с настилка съставляват 91.9%. Българските експерти оценяват състоянието на 67.8% от пътищата като добро, на 18.0% като средно и на 14.2% като лошо.

Главно управление на пътищата (ГУП) при Министерството на транспорта определя следните пътни участъци като международни пътища, които включват повечето пътни артерии в България.

Главна задача на пътните управления е доизграждането на международните пътища за да могат те да отговорят на разнообразяването на международната търговия в процеса на прехода към свободна пазарна икономика и по-специално на тези участъци, чието състояние не удовлетворява стандартите, както е показано в горната таблица.

Министерството на транспорта извършва подобрения на пътната мрежа в съответствие с програмата за реконструкция и модернизация на пътищата от I, II и III категория за периода 1991-2005 година, както е показано на Таблица 2.1.2-4.

Таблица 2.1.2-3 Международни пътища определени от ГУП

Път №	Маршрут	Общо	Магистрала	Висока скорост	Нормален път	Не съот на III к.	Гранични пунктове
E 70	Русе-Варна	190	44	-	113	33	Русе-Варна
E 79	Видин-София-Кулата	439	45	15	259	120	Видин-Кулата
E 80	СРЮ-София-Андреево-Истамбул	365	133	20	186	26	Калотина-Андреево
E 83	София-Русе	233	62	-	169	7	Русе
E 87	Варна-Дуранкулак	365	-	12	213	140	Дуранкулак
E 772	Търново-Шумен	250	-	-	210	40	-
E 773	Поповица-Бургас	215	8	-	147	60	-

Таблица 2.1.2-4 Реконструкция и модернизация на пътищата 1991-2005 година

ПЪТЕН УЧАСТЪК	ДЪЛЖИНА (КМ)
КАТЕГОРИЯ I	
Владая - Р. Даскалово	8.3
Дупница - Благоевград	22.0
Мездра-Ботевград	32.0
Русе-Бяла	53.0
Калотина-Ст.Загора	11.0
М.Търново-Дебелт	7.0
Радомир-Перник	10.0
Златни Пясъци-	9.0
КАТЕГОРИЯ II	
Ловеч-Плевен	35.0
Севлиево-Габрово	28.0
Дебелт-Бургас	18.0
Пловдив	15.0
ОБЩО	248.3

Българското правителство е изготвило национален план за развитие на автомагистралите, който предвижда развитието на магистрална мрежа в България във формата на пръстен, който да свърже основните градове – София, Пловдив, Бургас и Варна. Някои участъци от мрежата вече са построени и пуснати в експлоатация. Обаче график за строителството на автомагистрална мрежа не е официално обявен.

Системата за регистрация на моторни превозни средства е различна от тази в западните страни. Затова статистиката за регистрацията на моторните превозни средства не е надеждна. Регистрираните транспортни средства са представени по видове, както следва:

Table 2.1.2-5 Регистрирани транспортни превозни средства по видове (1995)

МОТОЦИКЛЕТИ	518,000
ЛЕКИ КОЛИ	1,587,873
КАМИОНИ	195,786
АВТОБУСИ	40,610
ТРАКТОРИ, РЕМАРКЕТА & ДРУГИ	305,154
ОБЩО	2,647,423

2) Железопътен транспорт

Системата на железопътния транспорт в България е представена подробно в следващата глава. В този раздел накратко са представени основните черти на БДЖ като един от основните видове транспорт в страната.

Железопътната мрежа, както и пътната мрежа, е добре развита в страната в смисъл на покриване на територията, като включва населени места, промишлени райони и земеделски райони. Общата ѝ дължина е 4294 км, които принадлежат на БДЖ. Освен това има още 2644 км промишлени и други трасета, експлоатирани от други организации.

Основните характеристики на БДЖ са представени както следва:

1. Период на изграждане

Строителството на националната железопътна мрежа основно е извършено през периода 1890 –1960 година. Следователно, инвестициите основно са насочени към реконструкция, удвояване и електрификация на съществуващите железопътни линии.

2. Електрификация и удвояване

Електрифицирани са 2650 км или 64.7% от общата дължина на железопътните линии, а 960 км или 23.4% са удвоени.

3. Структура

Железопътните линии на БДЖ се характеризират с голям процент криви с радиус под 300 м и наклон по-голям от 15/1000 и голям брой инженерни съоръжения – тунели, мостове, отводнителни канавки, подпорни стени и т.н., които са били построени в съответствие със стари технически стандарти.

4. Скорост на влаковете

Максималната проектна скорост е 130 км/час. Обаче такава скорост е възможна само на 93 км от железопътните линии на БДЖ. По-голяма част е проектирана за скорост между 80 и 100 км/час.

5. Международни стандарти

Някои второстепенни клонови линии на БДЖ се определени за съществени в светлината на развитието на Критските коридори – например София – Кулата в коридор 3, София-Гюешево в коридор 8 и София-Видин в коридор 3.

Освен подобрения на съществуващите трасета, ще бъде необходимо доизграждането или реконструкция на второстепенните линии с цел да се достигнат международните стандарти.

3) Морски транспорт

(А) Морски пристанища и морски трасета в Черно море

Главните морски пристанища, през които се извършва износът и вносът са Бургас и Варна. Установени са редовни морски трасета между Бургас - Истамбул (224 км) , Новоросийск (869 км) и между Варна - Иличовск (440 км), Одеса (445 км), Потти (Грузия), включващи фериботни, контейнерни и други превози.

(Б) Пристанищни съоръжения в Бургас и Варна

Пристанищните комплекси на Бургас и Варна са добре разграничени. Те са разделени в няколко специализирани пристанища и кейове. Пристанище Варна е по-добре развито от пристанище Бургас по отношения на разнообразието на пристанищни съоръжения, което вероятно се дължи на железопътната и пътна връзка с водния транспорт по река Дунав и на съществуването на огромен промишлен комплекс в съседство на пристанището.

(В) Трафик

Натоварените и разтоварени товари в морските пристанища са спаднали до 2/3 от обемите през 1985 година. Обаче сред товарите, обемът на износа остава постоянен.

Обемът на товарите, обработени в пристанищата на Бургас и Варна разкрива техните характеристики.

1. 88.9% от общия обем на товарите в пристанище Бургас се падат на комбинацията от три вида товари – въглища, руди и метали, докато обемът на товарите в пристанище Варна е малко по-разнообразен, но с превес в транспортирането на въглища. Това показва различните функции на пристанищата Бургас и Варна. Благодарение на големия промишлен комплекс, разположен в съседство с пристанище Варна, то функционира като промишлено пристанище.

2. Пристанище Варна загуби почти половината от обема на товарите от 1985 година до 1994 година, основно в резултат на спада в транспортирането на въглища.
3. Рудите и концентратите намалиха значително своя обем в пристанище Варна, но през 1994 година бе отбелязано известно увеличение.

Таблица 2.1.1-6 Обработени товари в морските пристанища

	1985	1990	1994
Внос	27,462	19,006	13,034
Износ	5,454	4,169	6,926
Крайбрежни	1,275	851	-
Всичко	34,197	24,026	19,960

Таблица 2.1.1-7 Обем на обработените товари в Бургас и Варна 1,000 тона

ТОВАРИ	Пристанище Бургас			Пристанище Варна		
	1985	1991	1994	1985	1991	1994
КАМЕННИ ВЪГЛИЩА	1492	1084	1738	4456	2303	1953
РУДИ& КОНЦЕНТРАТИ	1453	189	1347	194	-	-
МЕТАЛИ	1909	751	2074	462	35	98
ЗЪРНЕНИ ХРАНИ	209	188	16	1748	672	641
ТОРОВЕ	175	478	128	557	289	338
ЗАХАР	36	16	98	447	56	214
МИНЕРАЛИ	315	-	28	510	205	196
СОДА	-	-	-	199	236	223
УРЕЯ	-	-	-	-	237	241
РЕЗЕРВНИ ЧАСТИ (МЕТ.)	-	-	-	13	182	218
КОНТЕЙНЕРИ	-	-	-	371	282	257
ДРУГИ	792	330	330	639	357	282
ОБЩО	6381	3036	5800	9596	4854	4661

Таблица 2.1.1-8 Описание на пристанищните комплекси на Варна и Бургас

ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС	ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА
<p>ИЗТОЧЕН КЕЙ – ОБЩИ ТОВАРИ 9 стоянки с макс дълбочина от 10,0 м</p> <p>ДЪЛБОКО ВОДЕН КЕЙ – ГОЛЕМИ ТОВАРНИ КОРАБИ 5 стоянки с макс дълбочина от 11,0м</p> <p>ЗАПАДЕН КЕЙ – СТОМАНЕНИ КОНСТРУКЦИИ & КОНТЕЙНЕРНИ / ФЕРИБОТНИ ТЕРМИНАЛИ ПЕТРОЛЕН КЕЙ - ПЕТРОЛОПРОДУКТИ 3 стоянки с макс дълбочина 13,7м</p>	<p>ВАРНА ИЗТОК – ГОЛЕМИ ТОВАРНИ КОРАБИ (Преместени във Варна Запад), товарни кораби и контейнеровози, фериботен превоз 13 стоянки (200м) с дълбочина от 6,4 м до 10,6 м</p> <p>ВАРНА ЗАПАД – ГОЛЕМИ ТОВАРНИ КОРАБИ Товарни кораби / построен контейнерен терминал (в близост до голям промишлен район) 180 стоянки (3000м) с дълбочина 10,0м</p> <p>ЖП ФЕРИБОТЕН ТЕРМИНАЛ (изключително до Иличовск в Украйна) 2 стоянки, разпределителна станция/ променяща се ширина на междурелсието</p> <p>СИЛОВА СТАНЦИЯ & ВЪГЛИЩЕН ТЕРМИНАЛ (за силовата станция) макс дълбочина 8,5м</p> <p>ПЕТРОЛЕН ТЕРМИНАЛ (3 стоянки)</p> <p>МАЛКО ПРИСТАНИЩЕ – ТЕРМИНАЛ ЗА ДЪРВЕНИ МАТЕРИЛИ Специализиран за първична обработка на дървени материали от Коми (Руската Федерация)</p>

Г) План/Проект за развитие

Изготвен е генерален план за развитието на пристанище Бургас до 2015 година, който включва няколко проекта за рационализация на съоръженията в сега съществуващото пристанище. Изготвен е също така предварителен генерален план за пристанище Варна, финансиран от ЕБВР.

Проектите за развитие, предвидени за осъществяване в двете пристанища Варна и Бургас са показани на Таблица 2.1.2-9.

Д) Бъдещи перспективи

Проучването на транспорта на Балканите определи следните бъдещи перспективи пред пристанищата Варна и Бургас, които трябва да се вземат предвид:

<Бургас>

1. Дълбокоморско пристанище, което обслужва вътрешния Софийски район, с възможност да обслужва и Бивша Югославска Република Македония.
2. Възможно развитие като основно пристанище за контейнерни товари на Черно море.
3. Фериботно пристанище, осъществяващо връзките от Европа до Грузия (за Иран), Русия и Централна Азия.
4. Регионален център за извършване на внос на стоки от Далечния Изток за Източна и Централна Европа.
5. Транзитен пункт за реекспорт на нефт от Централна Азия

<Варна>

Възможностите на пристанищните съоръжения във Варненския район надвишават предвижданите средносрочни нужди.

1. Решението за усъвършенстване на контейнерните съоръжения в пристанище Варна трябва да се отложи, докато се установи трайно новият търговски модел (Конкуренцията на съседните пристанища Бургас и Солун).
2. Независимо от връзката с пристанище Русе и оттам по река Дунав, ще срещне силна конкуренция за трафика по река Дунав с други трасета, които предлагат предимства не само в цената (например достъп до голямото пристанище Констанца, по-кратки времена за транзитно преминаване през Солун).
3. Развитието на пристанищните съоръжения във Варна е затруднено от морската дълбочина.

Таблица 2.1.2-9 Проекти за развитие на пристанищата Бургас и Варна

ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС	ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА
Терминал 1 Общи & Течни товари	Контейнерен терминал – Варна изток Зърнен терминал – Варна запад
Терминал 2 Дълбокоморски товари, създаден с работен проект	
Терминал 3 Фериботен терминал, Автомобилен и ж.п. ферибот до Потн (Грузия) насочен към Иран	
Терминал 4 Контейнерен терминал, Тръбопровод от Бургас до Александруполис (Гърция)	

4) Вътрешен речен транспорт

(А) Пристанищни комплекси по река Дунав

В настоящия момент на българската част на река Дунав има 8 пристанища, които са организирани в три пристанищни комплекса както следва:

Пристанищен комплекс Русе

1. Пристанище Русе – общ вид товари, химикали, метали, изкуствени торове и зърно.
 - 20 кея за товари, 7 кея за пътници
 - Ферибот и фериботен терминал за камиони и леки коли
2. Пристанище Сомовит – суров нефт и нефтени продукти; общ вид товари и насипни товари
3. Пристанище Свищов – общ вид/насипни товари (основно строително материали)
4. Пристанище Силистра
5. Пристанище Тутракан

Пристанищен комплекс Лом

1. Пристанище Лом – въглища, метали, химикали и общ вид товари
2. Пристанище Оряхово – строителни материали и фериботно обслужване

Пристанищен комплекс Видин

Комбиниран превоз (товаро-разтоварна дейност на ремаркета и камиони)

(Б) Превозна дейност

Извършваната от българското речно корабоплаване превозната дейност намаля рязко. Това се дължи на изгубването на износния пазар в бившия Съветски Съюз и свързаните с него страни и общо на рецесията в икономиката. В допълнение, налагането на търговски санкции срещу бивша Югославия прекратиха международната търговия между Европа и Балканските страни, която се извършваше по река Дунав.

Таблица 2.1.2-10 Товари и пътници в речните пристанища

	1985	1990	1994
Общо превозни товари(хиляди тона)	8,489	9,543	3,804
Внос	4,126	3,138	1,612
Износ	919	479	139
Транзит	-	154	838
Крайбрежни	3,444	5,772	1,215
Пътници (хиляди)	285	26	10

(В) Проекти за развитие

Пристанищната управа предложи следните проекти за финансиране чрез програмата ФАР:

1. Работи по фериботния терминал и водния район.
2. Складова база за токсични химикали
3. Релси за кран – разширение и модернизация
4. Железопътен склад (1400 кв.м.)
5. Ремонтен комплекс за 20 и 40 фугови контейнери
6. Терминали за житни култури

5) Въздушен транспорт

След значителни промени в организацията на въздушния превозвач в момента действат три държавни компании – Балкан АД, Хемус Ер и Хели Ер. Също така има 8 частни компании.

Балкан извършва около 80% от полетите на летище София и поддържа полети по 56 направления. Хемус Ер извършва планирани чартърни полети и поддържа линии до Братислава, Букурещ, Лайпциг, Осло, Скопие и Тирана.

(А) Летища

По Закона за гражданската авиация като международни летища са регистрирани Враждебна (София), Аксаково (Варна), Сарафово (Бургас) и Крумово (Пловдив). През 1993 година летище Горна Оряховица беше регистрирано като международно летище. Останалите 4 летища- Видин, Русе, Търговище и Стара Загора са летища за вътрешни полети.

Гражданските летища в България са построени през по-ранен период и не отговарят на международните стандарти. Всички те подлежат на реконструкция и модернизация.

(Б) Трафик

Според събраните данни и компилирането на наличните съществуващи данни и информация за българския транспорт и трафик, които бяха осигурени от подизпълнителя СТС-инженеринг броят на пътническите и товарни полети в България намаля силно. Трябва да се отбележи, че през местните международни летища Варна и Бургас преминават половината от пътниците по време на туристическия сезон на черноморския бряг.

Таблица 2.1.2-11 Сегашни условия на летищата в България

Летище	Дължина на пистата (m)	Товарен капацитет (тон)
София	2800	Над 144
Варна	2500	Над 379
Бургас	3200	Над 379
Пловдив	2500	Над 319
Видин	2100	Над 73
Горна Оряховица	2450	Над 110
Търговище	2200	Над 98
Русе	2000	Над 18
Силистра	2500	Над 73
Стара Загора	2200	Над 68

Таблица 2.1.2-12 Въздушни превози на пътници и стоки в България

		Пътници			Товари (тонове)		
		1985	1990	1995	1985	1990	1995
София	Всичко	2,000,000	2,400,000	2,100,000	24,400	22,200	11,600
	Вътрешни	1,000,000	1,000,000	100,000	-	-	-
	Международни	1,000,000	1,400,000	1,100,000	-	-	-
Бургас	Всичко	1,363,000	921,000	526,559	16,000	12,000	6,886
	Вътрешни	733,000	420,000	559	-	-	-
	Международни	630,000	501,000	526,000	-	-	-
Варна	Всичко	907,000	750,000	426,000	9787	10,086	448
	Вътрешни	280,000	290,000	21,000	-	-	-
	Международни	627,000	460,000	405,000	-	-	-
	(Чартърни)	390,000	390,000	405,000	-	-	-
	(Редовни)	237,000	70,000	0	-	-	-
България	Всичко	4,270,000	4,071,000	3,052,559	50,187	44,286	18,934
	Вътрешни	2,013,000	1,710,000	21,000	-	-	-
	Международни	2,257,000	2,361,000	2,031,000	-	-	-

СТС-инженеринг

2.2 НАЦИОНАЛНА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА И ПЛАН ПРОГРАМА

2.2.1 Правителствена политика за развитие

В националния план за развитие на България все още няма официално определена национална политика за развитие и усъвършенстване на транспорта, която да покрива и обединява всички видове транспорт.

Проекти за развитие и усъвършенстване на транспорта са подготвени по сектори и е предвидено да бъдат включени в междинен национален план за транспортно развитие, покриващ периода до 2010 година. По време на прехода към пазарна икономика, Правителството и по-специално Министерството на Транспортта е в процес на създаване както на нова ръководна и оперативна система за транспортно развитие, така и политика за развитие. Въпреки че през преходния период положението е нестабилно и непредсказуемо бяха обсъдени някои проблеми на развитието на транспорта. При

преглед на данните и по време на разговорите в заинтересованите ведомства се открито по-важните от тях. Главните моменти са обобщени както следва:

1. Поддръжка и възстановяване на съществуващата транспортна система

Както беше споменато по-горе, транспортната мрежа на железопътния и автомобилен транспорт е добре развита в България. Обаче екстензивната транспортна инфраструктура беше влошена и разнебитена, поради недостатъчна поддръжка. Нуждите от ремонт и възстановяване нарастнаха драстично. Поради финансови и други ограничения, поддръжката и възстановяването са една от най-важните насоки на политиката на правителството.

2. Оптимизиране и ефективност на транспортната инфраструктура и експлоатация

Ниско ефективната и огромна транспортна инфраструктура, изградена по времето на предишното управление, трябва да се оптимизира за да стане икономически и финансово жизнеспособна в условията на свободната пазарна икономика през идващите десетилетия.

3. Хармонизация и интеграция с Европейската транспортна система

Това за България е поето международно задължение. До 2010-та година трябва да се изгради Транс-европейският коридор, чиято цел е да създаде международна връзка и възможност за всеобща експлоатация на мрежата в Европа. Развитието и усъвършенстването на българските участъци от тези коридори са приоритетна политика на Правителството. Това включва доизграждането, стандартизирането и строителството на липсващите връзки.

4. Бъдеща цялостна национална транспортна система

В допълнение на споменатите по-горе спешни въпроси на политиката, трябва да се отдели внимание на създаването на Национална цялостна транспортна система в бъдеще. Критската Конференция отбеляза, че развитието на инфраструктурата трябва да бъде съобразено с нуждата от транспорт както на местно, регионално и национално ниво, така също и на Пан-Европейско ниво.

Първата задача е по видове разделяне на сухопътния транспорт – на железопътен и автомобилен, като Правителството трябва да направлява процеса на създаване на свободна конкуренция на транспортния пазар.

В много страни по света има тенденция промишленият и икономически растеж да е съпроводен от активно използване на автомобилния транспорт, което създава задръствания и нанася огромни щети на природната среда, като застрашава по-нататъшното устойчиво развитие на страната. Затова, при либерализирането на транспортния пазар, мерките и намесата на Правителството придобиват огромно значение за постигане на устойчива и екологично чиста транспортна система.

При формулирането на Национална политика за транспортно развитие трябва да се изследват функционалните дялове на железопътния и автомобилния транспорт, перспективата за използване на автомобилния транспорт и съответните мерки, опазването на околната среда, пестенето на енергия и т.н. В настоящия момент, преди достигане на пълно икономическо развитие и висока степен на използване на автомобилния транспорт, такава политика още не е обявена официално.

2.2.2 Текущ план/проект за развитие

В съгласие с постигнатите на Критската Конференция договорености за проектите за Транс-Европейски коридори бяха започнати предварителни работи на международно и национално ниво за изпълнение на проекта за развитието на коридорите. Проучванията по проектите за развитие могат да бъдат класифицирани на проучвания на международния транспорт, които включват няколко от страните по продължение на коридорите и проучвания за ефективността на специфичните проекти, разположени на коридорите.

(1) Предложение за развитие на международна транспортна мрежа

Най-важните международни проучвания, предлагащи развитие на международната транспортна мрежа и най-силно засягаща транспортната система на България, са както следва:

- а) Проучване за ефективността за развитие на железопътния и комбиниран транспорт по международните Транс-Европейски оси в Централна и Източна Европа: Комисията към Европейската общност, 1994 год.
- б) Проучване на транспорта на Балканите: Европейска комисия – PHARE, 1996 год.

(2) Предложение за проекти за международно транспортно развитие, относно коридорите

Представената в предната част Директива за по-нататъшно развитие на Пан-Европейската Транспортна Инфраструктура беше договореност от Критската конференция. Тя установи следните критерии за подбор на индивидуални проекти за развитие от третия пласт, които трябва да влязат в действие в кратки срокове, и за коридорите от втория пласт, които се очакват да се реализират до 2010 година.

Взаимно обвързана експлоатация:

Подобряване на географските и технически взаимовръзки и възможностите за взаимно обвързана експлоатация на международните и междурегионални връзки, показват значителен обем на съществуващия и потенциален международен трафик. Като общо правило, не може да има проект, който да обслужва по-малко от 10% от международния трафик. Общите Европейски технически стандарти, като тези заложиени в различни договорености по ООН/ЕС и обществени средства трябва да се спазват като необходимост при осигуряване на взаимно обвързана експлоатация.

Практически: Да бъдат реализирани в рамките от 5 до 6 години.

Модалност: Да бъдат подбрани така, че да се осигури подходящ баланс на видовете транспорт с минимално въздействие върху околната среда и гарантиране на устойчива мобилност.

Финансиране: Трябва да се покаже подходяща възможност за финансиране чрез реалистично разпределение между местните държавни бюджети, чуждестранните заеми, помощи и частното финансиране.

Икономическа ефективност: Като основно правило, възвращаемостта трябва да бъде от порядъка на 10%.

Накрая, Директивата подчертава, че в светлината на настоящия и предвиждания транспортен поток трябва да се дава предимство на поддръжката, възстановяването и осъвременяването пред изграждането на нова инфраструктура. Където е възможно, проектите трябва да се разделят на фази съгласно икономическите критерии, както относно времето, така и относно качеството. С оглед възможностите за печелене на време от пътуването, улесняването на трансграничния трафик, чрез усъвършенстване

на митническите процедури, персонал и всички други възможни мерки за въздействие, трябва да се сравнят с евентуалните предимства от подобряване на инфраструктурата в самата страна, така че да се определят приоритетите за действие.

В съответствие с тази Директива и споменатите по-горе критерии, проектите за развитие на международния транспорт в България бяха проучени и предложени.

В съответствие с националната транспортна програма PHARE от 1992 година до сега, Министерството на транспорта подготви и приложи няколко схеми за развитие на транспорта, включително и организационно реструктуриране на самото министерство в отговор на прехода към пазарно ориентирана икономика.

Съдейки по списъка на приоритетните проекти става ясно, че първостепенно значение има изграждането на коридор 8 – Изток-Западен коридор в България, следван от коридор 3, който е Пан-Европейският коридор, свързващ Север (Западна и Централна Европа) с Юг (Близък и Среден Изток и Азия).

Таблица 2.2.2.-1 Приоритетни инвестиционни проекти по дължината на Критските коридори в България (Министерство на транспорта)

	КРАТКОСРОЧЕН ПЛАН	СРЕДНОСРОЧЕН ПЛАН	ДЪЛГОСРОЧЕН ПЛАН
ЖП ЛИНИИ	Строеж на жп линия от границата с Македония до Гюешево – 2 км (Коридор №8) Модернизация за предельна скорост 120-140км/ч Гюешево-Радомир-80км (Коридор №8)	Електрификация и реконструкция за Ограничаване на скоростта до 160км/ч Пловдив-Димитровград-Свиленград-150км/ч (Коридор №4)	Терминал за комбиниран транспорт в София и Димитровград (Коридор №4)
ПЪТИЩА		Река Дунав мост с път и жп линия Лом-Раст/Видин -Калафат (Коридор 4) Подобрение на пътя Видин-София-Кулата (Коридор №4) Модернизация на дунавските пристанища Русе и Лом (Коридор №7)	Пристанище за обемни товари в Бургас (Коридор №8)
ПРИСТАНИЩА		Контейнерен терминал - Пристанище Варна Контейнерен терминал - Пристанище Бургас Складове за жито - пристанище Варна (Коридор №8)	
АЕРОГАРИ	Модернизация и разширяване на летище София		
	Модернизация на летище Бургас		

2.3 ДЪЛГОСРОЧЕН СТРУКТУРЕН ПЛАН ЗА БЪЛГАРСКАТА ТРАНСПОРТНА И ЖЕЛЕЗОПЪТНА СИСТЕМА

2.3.1 Политика на планиране

Спокойно може да се каже, че поради сегашното състояние на транспорта, планирането на политика за развитие на националния транспорт се натъква на следните затруднения:

1. Транспортната дейност е в застой и вероятно се намира на най-ниското ниво на интензивност (минимално ниво на създадени/привлечени превози).
2. Гореспоменатите условия отразяват намаляването на развитата при предишния режим транспортна дейност без да е налице ясна картина за бъдещето на българския транспорт, търговия и промишленост.

Очевидно е, че не е подходящо да се правят планове за дългосрочно развитие на транспорта, които се основават върху бъдеща транспортна ситуация, прогнозирана въз основа на миналото и сегашните неблагоприятни тенденции в транспорта, икономическото и индустриалното развитие на България както и без ясна представа за бъдещето им. Предложените мерки за развитие на транспорта и структурният план предвиждат, че в 2020 година България ще бъде добре развита страна. Според прогнозата в раздела за макроикономиката БВП ще нарасне с 250%. Планът за развитие на транспорта трябва да бъде изготвен така, че да улесни постигането на благоденствие в България.

Предлаганите мерки за развитие на транспорта предполагат наличие на следните транспортни условия към 2020 година.

1. Нуждата от транспорт ще нараства със същия или по-голям темп в сравнение с нарастването на прогнозирания брутен вътрешен продукт
2. В резултат на интернационализацията на българската търговия и промишленост в съответствие с прехода към пазарна икономика и интеграцията с европейската икономика, международният трафик ще преобладава в рамките на националната транспортна система и пазар.
3. Железопътният и автомобилният транспорт ще се конкурират силно за увеличаване на дела в нарастналото търсене, както на пътническите, така и на товарните превози.

На тази основа се разработват следните насоки на транспортното развитие:

1. Стратегическа ориентация на транспортното развитие към търговското и промишлено развитие на България.

България се ангажира да подобри и развие международните транспортни коридори, които преминават през територията ѝ: София-Кулата за Гърция, София-Гюешево за Македония, София-Видин за Румъния и т.н. Това е огромен транспортен проект, чието изпълнение изисква набирането на значителни средства. Въпреки че изграждането на тези коридори е задължение на България, конкретните насоки на развитие на приоритетите следва да се определят в съответствие със стратегическата икономическа, промишлена и търговска политика на България. При разработването на националната транспортна система трябва да се включат приоритетите на изграждане на коридорите Изток-Запад и Север-Юг, от които се очаква да разкрият нови възможности за международна търговия и промишлен ръст на България.

2. Интернационализация на транспортната система и експлоатация

Очаква се, че международният и вътрешният трафик ще бъдат неразделни в процеса на интеграцията на България в Европейската общност. Много важно е да се планира и развива националната транспортна система в съответствие с международните връзки със съседните страни и със страните от Централна и Източна Европа.

Това означава, че международната обстановка ще дава отражение върху националния транспорт в България. Но по-важното обаче е, че международният пазар ще се отвори за българските автомобилни и железопътни транспортни оператори. Следователно политиката за развитие трябва да бъде насочена към по-голяма интернационализация на транспортната система и експлоатация.

3. Система за обществен транспорт, ориентирана към железопътни превози

Такива предимства, като опазването на околната среда, икономия на енергия и транспортна безопасност и най-пълно използване на съществуващата добре развита железопътна мрежа, могат да положат основата на национална транспортна система, ориентирана към железопътен транспорт. Подобна система винаги е била стремеж в световен мащаб, но никога не е била осъществена в нейния чист вид. Проучвателният екип на ДЖАЙКА счита, че такава транспортна система трябва да бъде изградена на практика в България в сътрудничество и координация със съседните страни, страните от Централна и Източна Европа и тези от Черноморския икономически регион.

4. Система за интегрирани и комбинирани превози

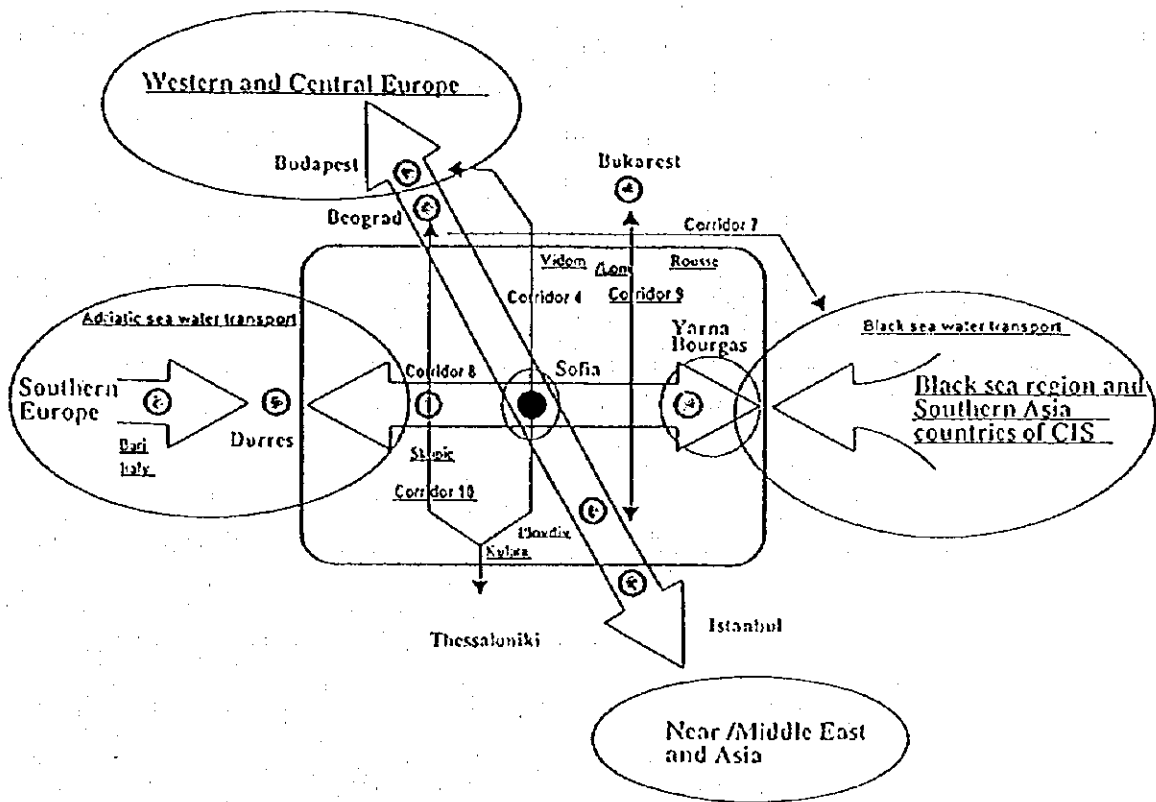
По-сериозно внимание трябва да се обърне на интегрирането и комбинирането на различните видове транспорт, тъй като всяка приобщена към дадена икономическа зона страна е развила своя собствена транспортна система. Следователно, много важно е да се комбинират различните видове транспорт по страни с цел да се изградят международните транспортни коридори, както се предвижда от европейските страни.

Тези мерки се определят като дългосрочна политика за подобряване и развитие на българския транспорт, което трябва да се постигне през следващите няколко десетилетия, а не само за прогнозирания период до 2020 година. Дългосрочният структурен план за българската транспортна система се предлага с цел изпълнение на описаната по-горе дългосрочна политика.

2.3.2 Развитие на международните коридори

Включената в дългосрочния структурен план система на международни коридори трябва да се разработва както е посочено на Фиг. 2.3.2-1 и описано както следва:

- Българската икономика трябва да наблегне на търговията между Изтока и Запада, очаквайки бурно развитие на страните от южната част на ОНД или между Севера и Юга, разчитайки на разширяването на търговията със Западна и Централна Европа.
- Транспортната инфраструктура е добре развита в посока Изток-Запад. Препоръчително е да се използва този коридор за увеличаване на международната търговия и развиване на промишлеността.
- България е разположена на Пан или Транс-Европейски коридор. Тя обаче се намира само на една от точките на преминаване. Ако България се отвори за търговията между Изтока и Запада, страната би имала по-голяма полза от специалното ѝ разположение в Транс-Европейския коридор и би могла да стане кръстопът на коридорите Изток-Запад и Север-Юг.



Фиг. 2.3.2-1 Развитие на международните коридори

2.3.3 Дългосрочен структурен план за българската транспортна система

(1) Регионална структура на България

< Развитие на 2 пояса и 4 зони на развитие >

Регионалната структура на България ще се състои от два пояса и четири зони (Фиг. 2.3.3-1). Двата (2) пояса на развитие Изток-Запад за разположени от София до Варна и Бургас, и по тяхното продължение се намират главните равнини на България, където са съсредоточени земеделски земи, промишлени предприятия и население. Основното бъдещо развитие също се очаква да се извърши главно по тези пояси. Те ще играят водеща роля като основен стълб на българската регионална структура. В допълнение се

планират 4 регионални зони на развитие в района на трансгранично сътрудничество със съседните страни, които ще принадлежат към поясите на развитие.

<Използване на земята и жп-ориентирана транспортна система>

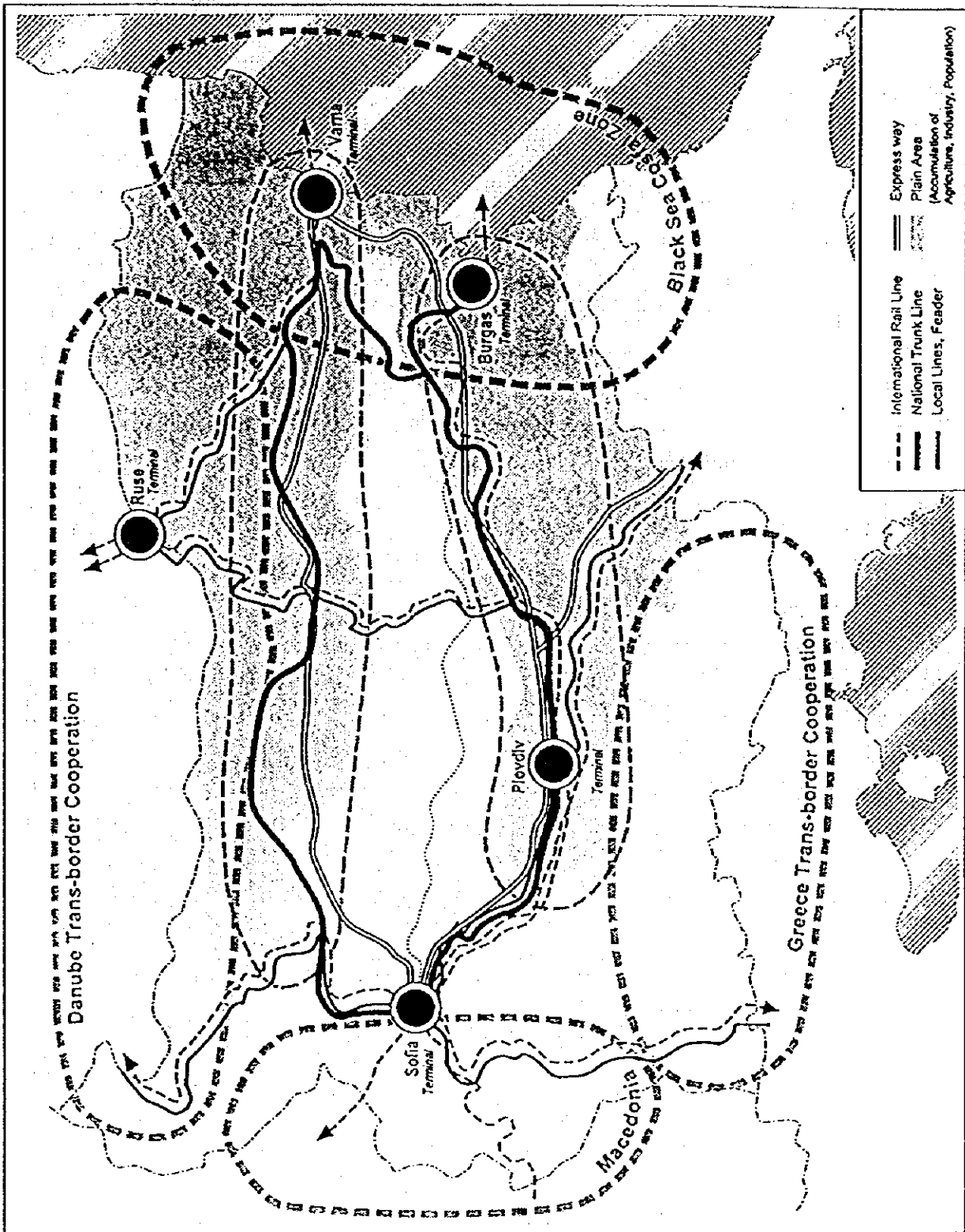
Трябва да се подчертае, че за развиване на жп-ориентирана транспортна система, което е една от мерките на това транспортно планиране, използването на земята и регионалната структура също трябва да се измени така, че да се увеличи преимуществото на железниците чрез развиване на области с голяма гъстота по дължината на избрани жп линии, вместо разхвърляне на населението и промишлените предприятия по дължината на цялата жп мрежа. Предложената регионална структура цели подобрене на линиите София-Варна и София-Бургас за насърчаване на регионалното развитие покрай тях. От своя страна нарастналите транспортни нужди, свързани с регионалното развитие ще поддържат голяма натовареност на железниците.

(2) Дългосрочен структурен план на българската транспортна система

Дългосрочният структурен план цели изграждане на транспортна система и мрежа както следва:

1. Национални транспортни коридори

Българската национална транспортна система ще се изгради въз основа на национални транспортни коридори, които ще съставляват скелета ѝ. Националните транспортни коридори ще се състоят от национални жп артерии и кръгови магистрала, които ще свържат София, Пловдив, Бургас и Варна, преминавайки през гореописаните пояси на развитие. Основните пояси на развитие в България са проектирани така, че да бъдат обслужвани както от железниците, така и от пътната система. Трябва да се очертаят и техните взаимоотношения и подходящи функционални дялове.



2.3.3-1 Дългосрочен структурен план

2. Цялостна транспортна система

Националните транспортни коридори са национални жп артерии, които свързват основните части на зоните на развитие в страната. Те действат като национален главен разпределител/колектор на международния транспорт на страната. Националните коридори се свързват с други жп линии и пътища, които представляват разклонения.

4. Основна система на пътна мрежа

Българското правителство изгражда кръгова магистрала между София и Варна/Бургас. След завършването ѝ тя ще бъде основната национална пътна артерия и българската пътна мрежа и пътен трафик ще се систематизират.

4. Основна система на жп мрежа

Железопътните линии на България се класифицират функционално на международни жп линии, национални жп артерии и местни линии/разклонения, които съставляват цялата железопътна мрежа. В действителност обаче жп линии/участъци са в комбинации от различни видове линии. Някои участъци на дадена жп линия се използват както от местни, така и от международни влакове. По националните жп артерии се движат също международни и местни влакове. Те служат и като разклонения или разпределители за международни влакове. На пресечните точки между международните линии и националните жп артерии, между жп и воден транспорт ще се изградят жп терминали.

Най-важно за изграждането на жп мрежа на България е първо функционалното и физическо подобрене и заздравяване на национална жп артерия, както е показано на фигурата. След като се извършат подобрения на главната линия става доста лесно да се реагира гъвкаво на международните транспортни изисквания когато е необходимо чрез разширяване и подобрения на жп линиите от главната линия към границите със съседните страни.

Скоростта, капацитетът и обслужването на жп линии/участъци трябва да се определят в съответствие с горната класификация.

ГЛАВА 3 ПРОГНОЗИ ЗА ТРАНСПОРТНОТО ТЪРСЕНЕ

В тази глава са описани методиката, процеса и резултатите от прогнозите за потенциалното транспортно търсене за периода между 2010 и 2020 година.

3.1 ОПИСАНИЕ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО, ИЗВЪРШЕНО ПРЕЗ ЗИМАТА НА 1996 ГОДИНА

През зимата на 1996 година бяха извършени изследвания на трафика, както следва:

3.1.1 Събиране на данни за трафика и изследването им

(1) Цел

Целта на това изследване беше събиране и систематизиране на данни и информация за транспорта и транспортните условия в България, както и в други страни, за последните 10 години. Наличните данни бяха събрани от съответните български държавни институции, научно-изследователски институти, информационни центрове и др.

(2) Обекти на изследване

1) Железници

- А. Брой на пътниците
- Б. Товарни превози
- В. Структура на жп мрежа
- Г. Подвижен състав
- Д. Ценообразуване

2) Мрежа на пътни (междуградски) артерии

- А. ОД данни за движението по пътищата по видове превозни средства
- Б. Брой регистрирани превозни средства и свидетелства за правоуправление
- В. Обществен транспорт
- Г. Описание на мрежата
- Д. Ценообразуване

3) Воден транспорт

- А. Движение между морски пристанища и ОД данни
- Б. Международен морски транспорт и линии и обем на корабните превози
- В. Брой на регистрираните в пристанищата кораби
- Г. Пристанищни съоръжения и капацитетите им
- Д. Обем на комбинирани морски превози
- Е. Структура на тарифите за морски транспорт
- Ж. Проекти за пристанищно строителство
- З. Вътрешен воден транспорт и ОД данни
- И. Структура и мрежа на вътрешния воден транспорт
- К. Съоръжения и капацитет на речните пристанища

- Л. Структура на тарифите за вътрешен воден транспорт
- М. Проекти за развитие на вътрешния воден транспорт и речните пристанища
- 4) **Летища**
 - А. Пътнически ОД данни
 - Б. Летищни съоръжения и капацитетите им
 - В. Международни/вътрешни въздушни маршрути и обем на трафика
 - Г. Структура на ценообразуването за вътрешни полети
- 5) **Статистика на миграциите и внос/износ на стоки**
 - А. Влизане и излизане от страната на главните пристанища и ГКПП по пътищата.
 - Б. Износ и внос на главните пристанища и митници по суша.
- 6) **Статистика на доставките на основните промишлени производства и превозите на транспортните предприятия**
- 7) **Статистика на търсенето и предлагането на стоки**
 - А. Количества земеделска продукция/консумация
 - Б. Количества промишлена продукция/потребление
 - В. Количества минно-промишлена продукция/потребление
 - Г. Количества износ/внос на стоки
- 8) **Данни от извършени проучвания и научни изследвания**
 - А. Списък на доклади и изследвания върху гореописаните теми.
 - Б. Данни за прогнозираните нужди съобразно гореописаните точки

3.1.2 Изследване на трафика

(1) Цел

Целта на това изследване е да се разбере сегашното състояние на междуградския трафик в България и степента на оползотворяване на железниците.

(2) Съдържание на изследването

- 1) **Железопътният трафик на 10 гари**
 - А. Изследване на пътническите ОД данни
 - Б. Изследване на товарните ОД данни
- 2) **Трафик по междуградските главни пътища на 20 пункта**
 - А. Изследване за пътните ОД данни
 - Б. Преброяване на моторните превозни средства по пътищата
- 3) **Морски транспорт на пристанища Варна и Бургас**
 - А. Изследване на пътническите ОД данни за пристанищата
 - Б. Изследване на товарните ОД данни за пристанищата
- 4) **Въздушен транспорт на летища София, Бургас и Варна**
 - А. Изследване на пътническите ОД данни за летищата
 - Б. Изследване на товарните ОД данни за летищата

- 5) **Трафик през граничните пунктове**
- A. Изследване на пътническите ОД данни за ГКПП.
- Б. Изследване на товарните ОД данни за ГКПП.
- В. Изследване на презграничния транспорт

На Фиг.3.1.1-1 е показано сегашното движение на пътници и товари по железниците

3.2 МЕТОДОЛОГИЯ И РЕЗУЛТАТИ ОТ ПРОГНОЗИТЕ ЗА 1997 ГОДИНА

3.2.1 Методика

< Разделение на международен и вътрешен транспорт >

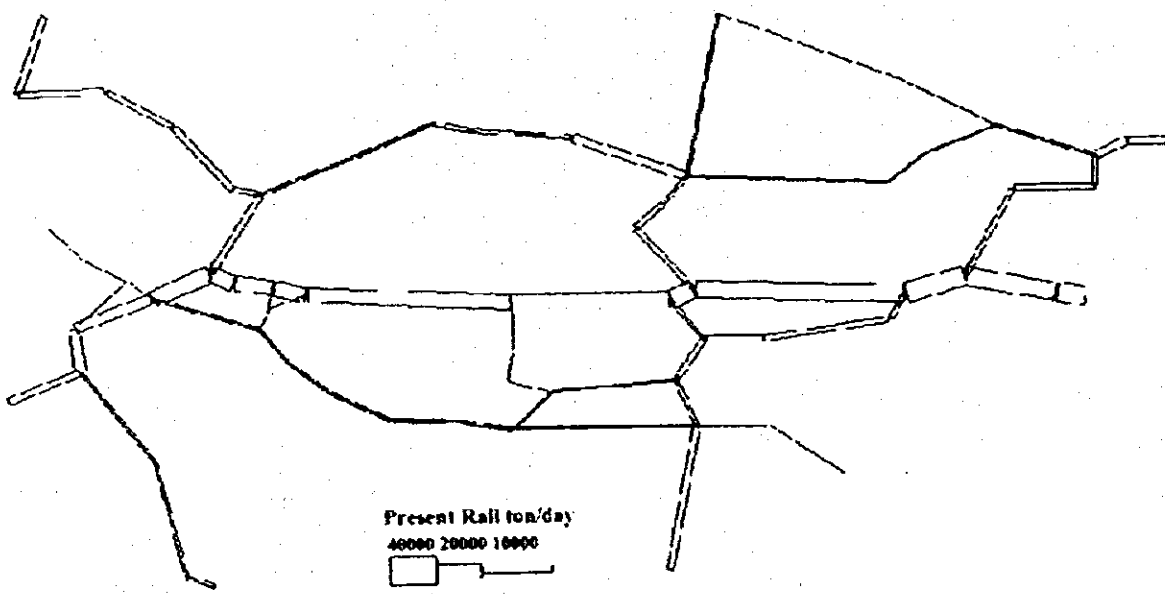
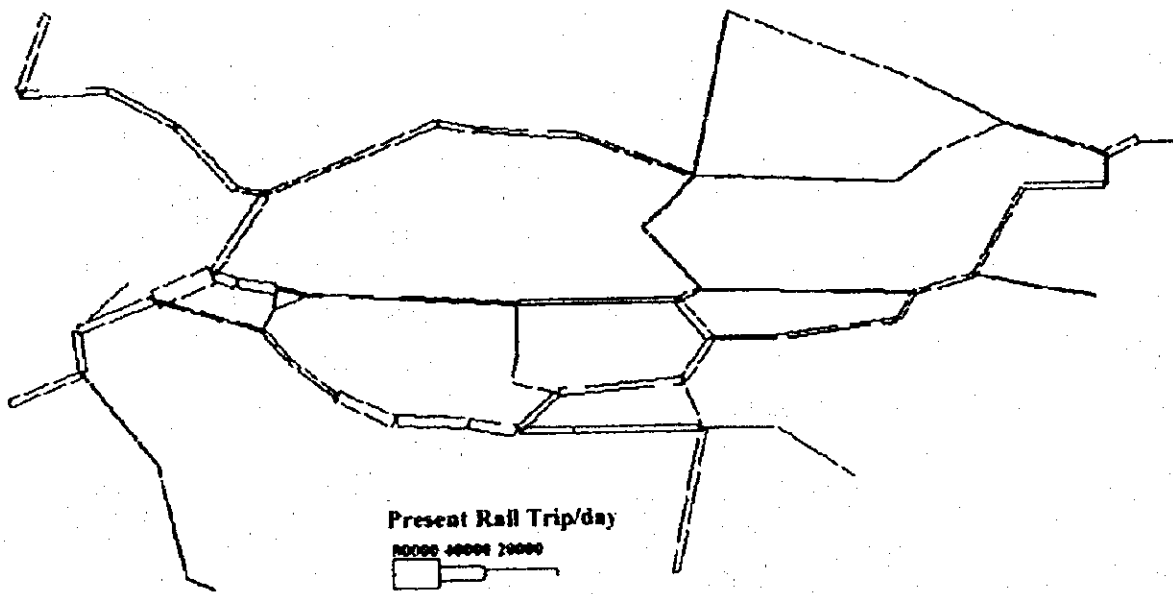
Транспортът се разделя на международен и вътрешен и прогнозирането на търсенето се извършва поотделно за всеки от тях. Това се прави, тъй като те се различават по транспортен режим и условия, а данните за международния трафик са ограничени само за България. Въз основа на извършеното по време на това проучване наблюдение беше разработен редовен модел на прогнозиране (4-степенен модел) за вътрешния транспорт. Прогноза за международния транспорт ще бъде направена чрез транспортните модели, разработени в Проучване върху транспорта на Балканите (Сър Александър Гиб ко., Англия)

< 4-степенен модел на прогнозиране за вътрешен транспорт >

Изработва се модел на пораждане/привличане на пътувания, модел на разпределение на пътуванията и модел на възлагане на пътуване и прогнозите за пътническия и товарния транспорт се правят по начините, показани на Фиг.3.2.1-1,-2.

< Модел на Александър Гиб за международен транспорт >

Изработването на прогнозата за търсенето при международните превози ще се възложи на Александър Гиб, който ще използва компютърните модели, разработени за Проучването на транспорта на Балканите при определените от проучвателната група на ДЖАЙКА условия (например Групи стоки, Условия на мрежата, Социално-икономическа рамка и т.н.) Резултатите ще бъдат включени в прогнозата за българския транспорт.



Фиг.3.1.1-1 Сегашното жп движение

3.2.2 Прогноза за потенциалното търсене на вътрешни превози

(1) Прогноза за потенциалното търсене на пътнически превози

А. Обемът на породени/привлечени пътувания се преценява въз основа на определената в предишната глава социално-икономическа рамка, която се въвежда в модела за пораждаване/привличане на пътувания. Чрез използване на гравитационния модел се изготвя бъдещата дневна матрица ОД. Параметрите на модела за породени/привлечени пътувания са показани на Табл.3.2.2-1, а регресионният резултат между получената при изследването действителна стойност и изчислената стойност е показан на Табл.3.2.2-1. Тези стойности бяха изчислени специално и общата стойност беше контролирана чрез модела за средно-годишни ежедневни пътувания, както е показано на Табл.3.2.2-2, Фиг.3.2.2-2 и Фиг.3.2.2-3.

Б. Прогнозите за жп транспортното търсене по видове, изчислени въз основа на модела за възлагане на пътувания за вътрешно пораждаване/привличане по зони, са дадени на Фиг.3.2.2-4.

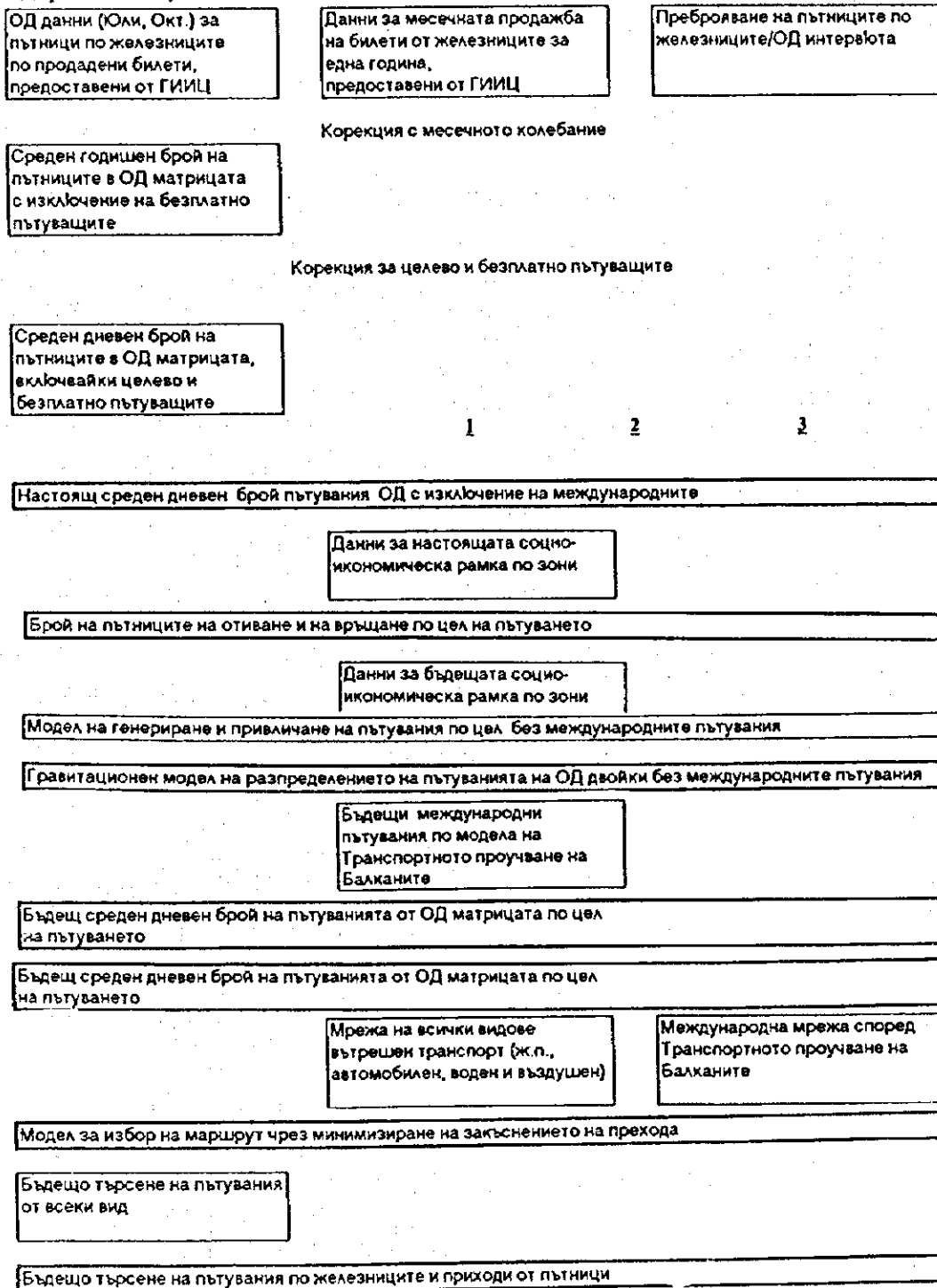
(1) Прогноза за потенциалното търсене на товарни превози

А. Обемът на породени/привлечени товари също се преценява въз основа на определената в предишната глава социално-икономическа и тарифна рамка, която се въвежда в модела за пораждаване/привличане на пътувания. Чрез използване на гравитационния модел се изготвя бъдещата дневна средна товарна матрица ОД. Параметрите на модела за породени/привлечени товари са показани на Табл.3.2.2-3, а регресионният резултат между получената при изследването действителна стойност и изчислената стойност е показан на Табл.3.2.2-5. Тези стойности бяха изчислени за 17 стокови групи, превозвани по БДЖ.

Б. Прогнозите за жп транспортното търсене по видове, изчислени въз основа на модела за възлагане на товари за вътрешно пораждаване/привличане по зони, са дадени на Фиг.3.2.2-6.

3.2.3 Прогноза за потенциалното търсене на международни превози

Подготвя се спецификация за търсенето в сферата на международния транспорт с център България, определя се обхватът на проучването и данните ще бъдат представени на Александър Гиб. Резултатите за възможностите за търсене на международни



Фиг.3.2.1-1 Последователност на действията за изготвяне на прогноза за пътническият транспорт

ОД данни за 1 година по видове товари по железниците, предоставени от ГИИЦ

ОД матрица за дневен обем на товарите по видове, получени чрез пътно ОД проучване/ преброяване

Корекция за месечните колебания за всеки вид товар

Годишна товарна ОД матрица на автомобилният транспорт по вид товар

Годишна товарна ОД матрица на водният транспорт по вид товар, според Транспортното проучване на Балканите

Годишна товарна ОД матрица на водният транспорт по вид товар, според Транспортното проучване на Балканите

Настоящо товарно ОД движение по видове стоки без международното

Данни за настоящата социо-икономическа рамка по зони

Модел на генериране и привличане на пътувания по видове товари

Данни за бъдещата социо-икономическа рамка по зони

Бъдещ модел на генериране и привличане на пътувания по видове товари без международните

Гравитационен модел на разпределението на товарите на ОД двойки без международните пътувания

Бъдещ товарен поток според Транспортното проучване на Балканите

Бъдеща годишна средна товарна ОД матрица по вид стоки

Бъдеща годишна средна товарна ОД матрица по вид стоки

Мрежа на всички видове вътрешен транспорт (ж.п., автомобилен, воден и въздушен)

Международна мрежа според Транспортното проучване на Балканите

Модел за избор на маршрут чрез минимизиране на разходите за транспортиране

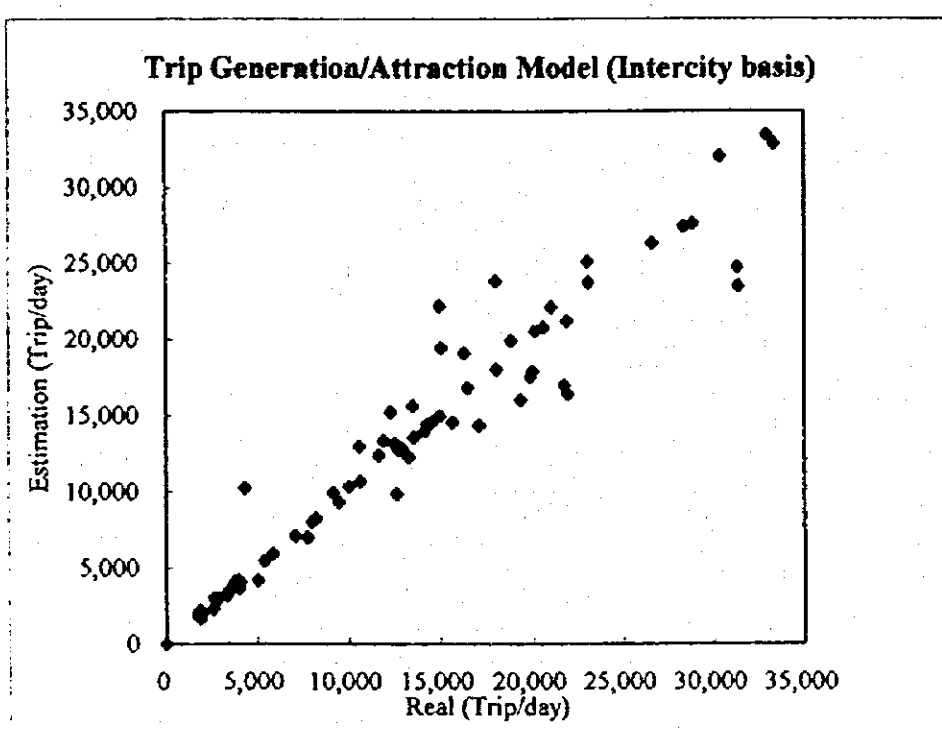
Бъдещо търсене на товарен транспорт по вид транспорт

Бъдещо търсене на ж.п. товарен транспорт и приходи от товарни превози

Фиг.3.2.1-2 Последователност на действията за изготвяне на прогноза за товарния транспорт

Таблица 3.2.2-1 Параметри на модела на пораждање/привличање на патувања (меѓуградски)

Пораждане привличање	Цел на патување	Население	Служител добивна мост	Служител прераб. мост	Служител услуги	Учност	Делта	R2
Пораждане	Образов.	-0,1109			-0,6202	1,1356	28781	0,787
	Работа	0,0058	-0,0185	0,0036	-0,0163		939	0,974
	Трговија	0,0645		0,0033	-0,0774		-31799	0,815
	Други	-0,0026		0,2415	-0,0247		-5757	0,803
Привличање	Образов.	-0,0467		0,2157	-0,2739	0,4134	2307	0,959
	Работа	0,0069	-0,0121	-0,0048	-0,0168		512	0,890
	Трговија	0,0537		0,0073	-0,0540		-25520	0,832
	Други	0,0329		0,2113	-0,0521		-33317	0,871



Фиг.3.2.2-1 Модел на пораждање/привличање на патувања (меѓуградски)

пътнически превози през 2010 и 2020 са дадени на Фиг.3.2.-1 като възможности за търсене на международни жп превози. Резултатите за възможностите за търсене на международни товарни превози са дадени на Фиг.3.2.-2 като възможности за търсене на международни жп превози.

3.2.4 Прогноза за общото транспортно търсене на жив превози

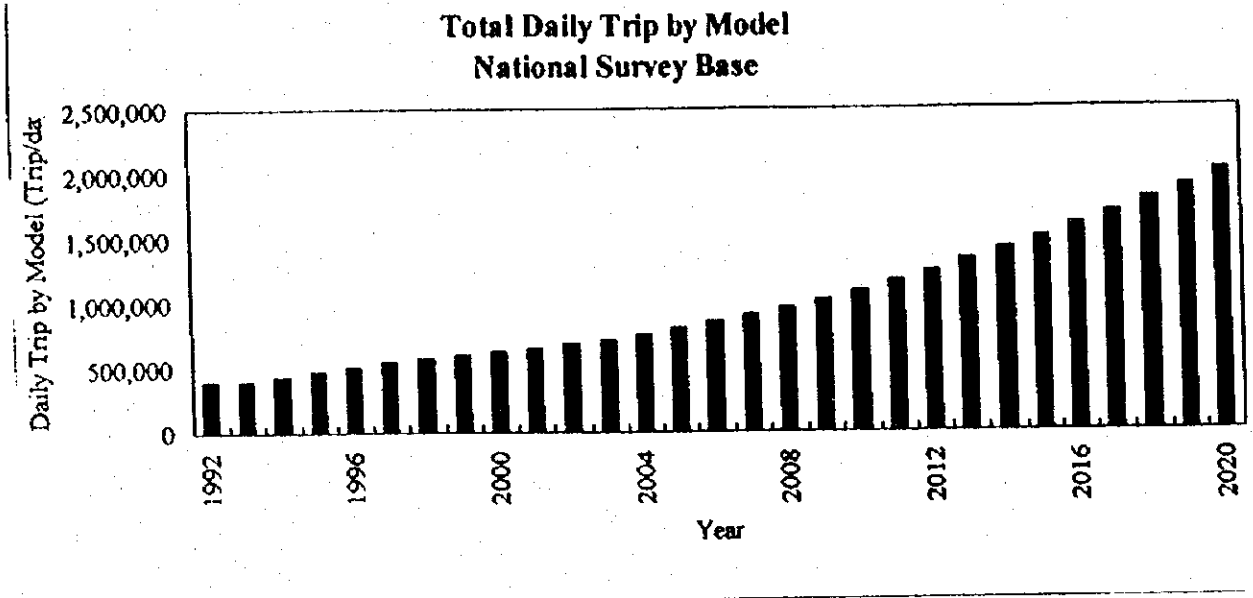
Общите резултати от прогнозата за търсенето на жп транспорт представляват интегриране на резултатите за вътрешния транспорт и международния транспорт. Общата прогноза за търсене на пътнически жп транспорт е дадено на Фиг.3.2.4-1, а общата прогноза за търсене на товарен жп транспорт на Фиг.3.2.4-2. За изчисляване на прогнозата за цялостното търсене бе избран резултатът "Получаване на максимален ефект" за прогнозиране на международното търсене.

Този избор бе направен поради следните причини:

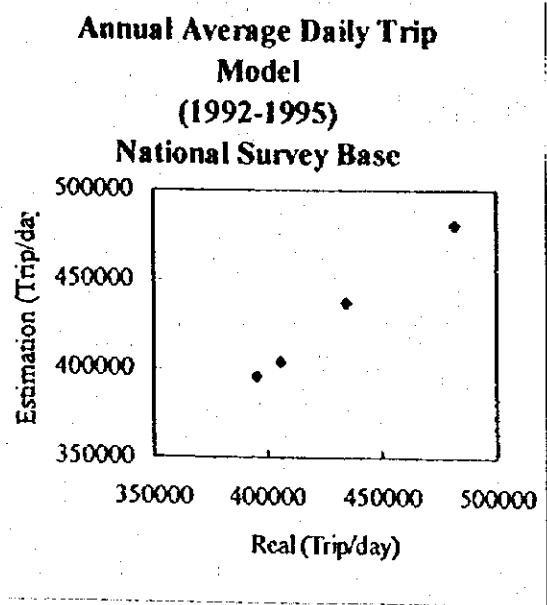
- (1) Предвижданията за социално-икономическия сектор сочат голямо увеличение на сегашния БВП, почти 2,5 пъти, през 2020 година. Следователно приема се, че предвид състоянието на икономиката трябва да се изпълнят всички транспортни проекти, включени в "Изследването върху транспорта на Балканите".
- (2) Сегашните условия при преминаване на границите като престой, такси, мита и т.н., няма да се изменят съществено. Това допускане се прави въз основа на наблюдението, че поради по-горе описаните обстоятелства малко вероятно е към 2020 година да бъдат премахнати границите между всички страни от ЕС, включително балканските страни.
- (3) Методът на "Получаване на максимален ефект" за прогнозиране на международното търсене е най-приемлив за съставяне на цялостна прогноза на търсенето.

Табл. 3.2.2.-2 Параметри на модела на средно-годишните средни общи дневни пътувания

	БВП	Население	Делта	R3
Пътуване/ден	6633,2	-0,8651	7084093	0,996



Фиг.3.2.2-2 Модел на средно-годишните дневни пътувания



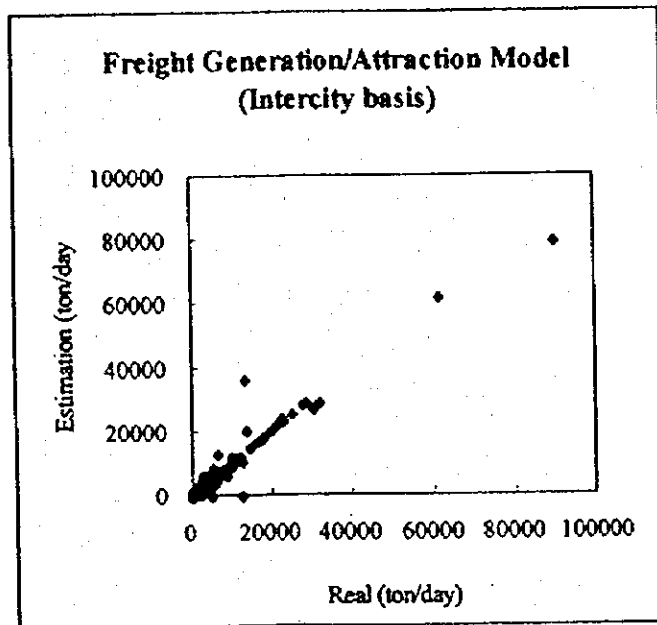
Фиг.3.2.2-2 Общо дневни пътувания по модела (всички видове междуградски пътувания)

Таблица 3.2.2-3 Параметри на модела на пораждање/привличање на товарни превози (междуградски)

Пораждане привличање	Цел на пътување	Население	Служител добивна мнд.	Служител прераб. мнд.	Служител услуги	Учац	Делта	R2	
Пораждане	1 Група	6175.8					-185.9	0.679	
	2 Група	-1509.6 *1					2886.6	0.808	
	3 Група	708175672	-8429.957	0.01837	0.0080248	0.00464	3344.5	0.701	
	4 Група	1171395610	-13944.03		0.0714319	0.01795	16890.8	0.922	
	5 Група	-2540148.1	30.237301		0.0000165		5.1	0.990	
	6 Група	2797.0					118.0	0.741	
	7 Група	791.4					-146.6	0.709	
	8 Група	705.6					-154.2	0.730	
	9 Група	298.9					99.3	0.708	
	10 Група	10.1				0.00073	-143.3	0.819	
	11 Група	- *2	-	-	-	-	-	-	
	12 Група	1083.6					-342.0	0.705	
	13 Група	- *2	-	-	-	-	-	-	
	14 Група	199.1					-58.0	0.787	
	15 Група	2667.7					-2901.1	0.872	
	16 Група	1234.9					-421.3	0.686	
	17 Група	21504.4					-3402.8	0.825	
	ОБЩО	59629.9					-9036.6	0.811	
Привличање	1 Група	2523.1		-0.0621		-0.0855	-5780.3	0.859	
	2 Група	21879.0	-0.053175				22374.3	0.722	
	3 Група	194502730	-2315.322		0.0264496	0.03469	565.6	0.842	
	4 Група	7754.2					-6586.2	0.737	
	5 Група	0.7					-1.8	0.935	
	6 Група	-2230.9	0.0019432			0.02535	-646.2	0.737	
	7 Група	36.5					-237.6	0.703	
	8 Група	83.9					-639.1	0.853	
	9 Група	24.0				-0.0018	222.0	0.763	
	10 Група			0.00391			-63.7	0.867	
	11 Група	- *2	-	-	-	-	-	-	
	12 Група	30.2				0.00199	-239.0	0.774	
	13 Група	- *2	-	-	-	-	-	-	
	14 Група	13.1				-0.000458	0.00025	-83.2	0.733
	15 Група	75347245.0	-896.9188		0.0123064	0.01245	118.0	0.941	
	16 Група			0.00332	0.0017033		-156.2	0.771	
	17 Група	4320.5			0.2667767	-0.2383	-28999.4	0.980	
	ОБЩО	3054.6					-16286.3	0.795	

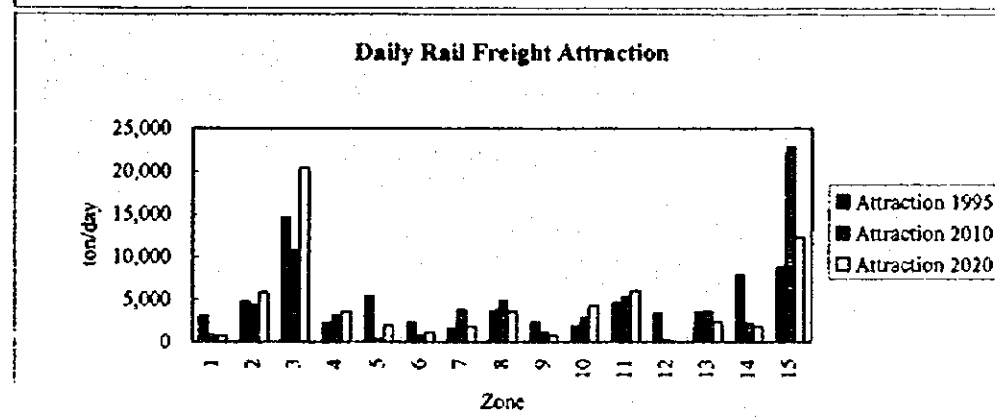
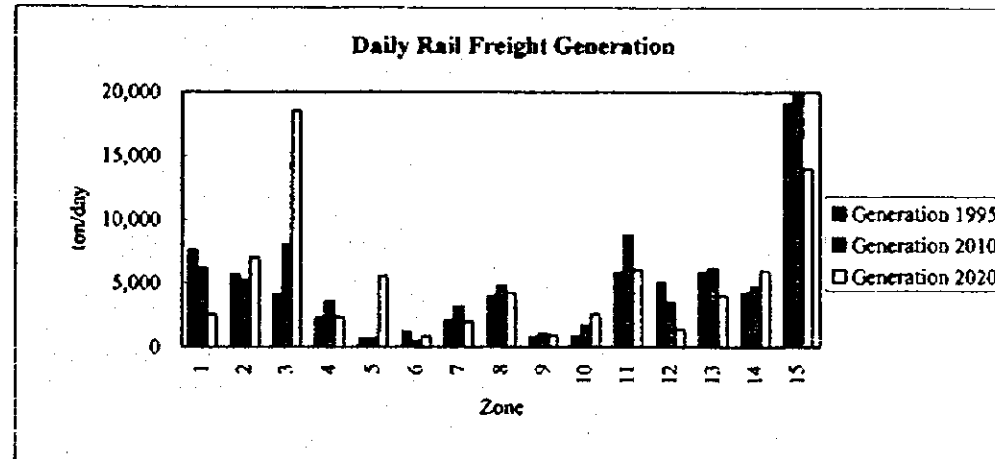
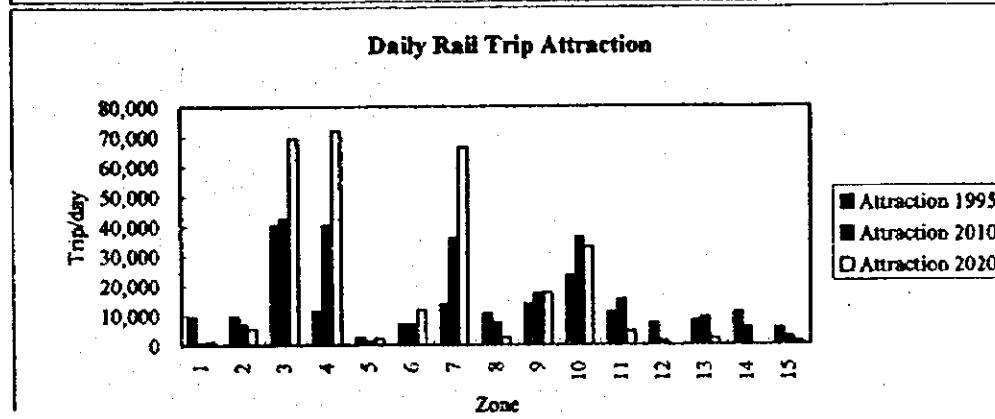
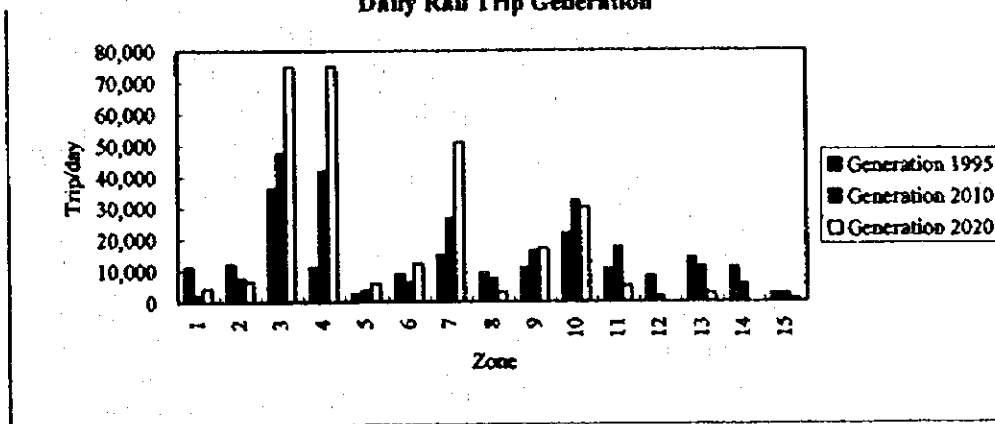
Забелешка: *1 БВП добивен сектор

*2 В момента няма обмен

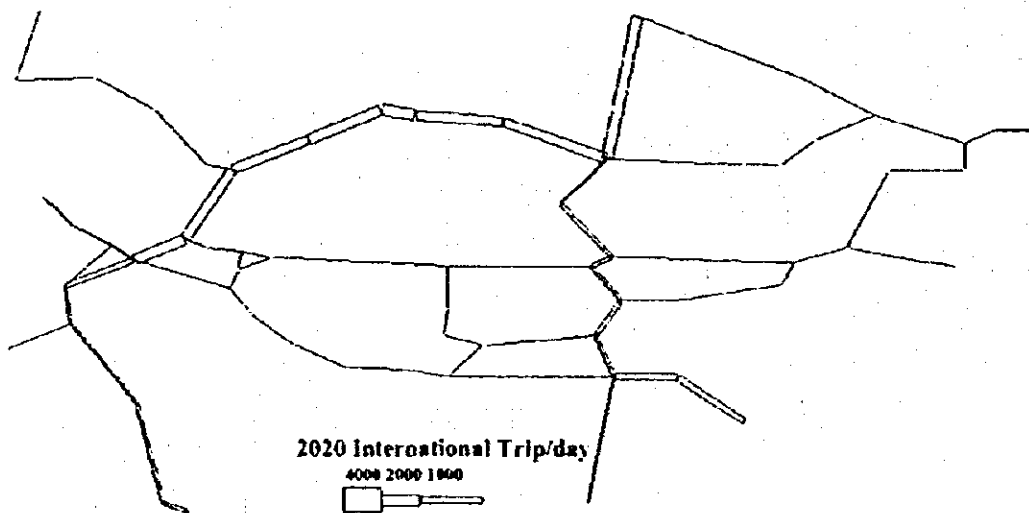
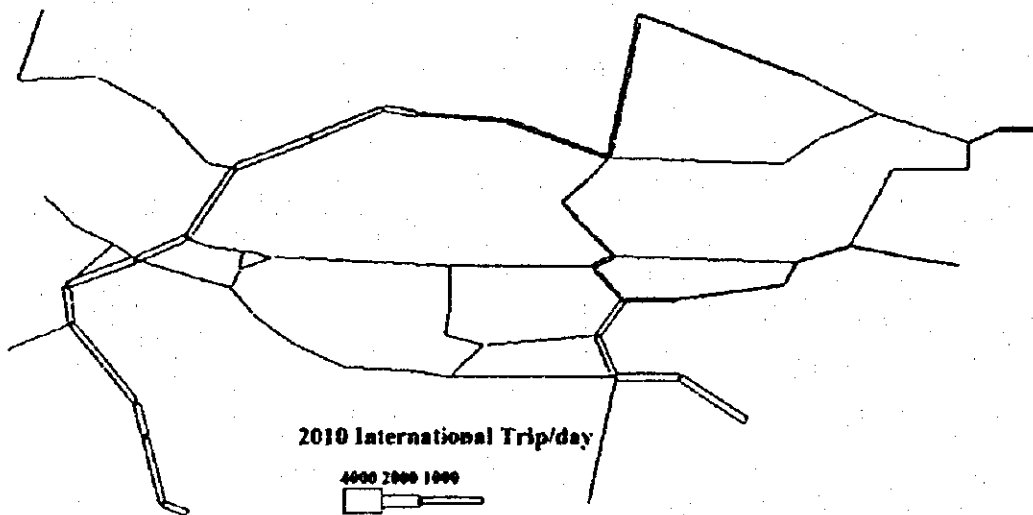


Фиг. 3.2.2-5 Модел на пораждане/привличане на товарни превози (междуградски)

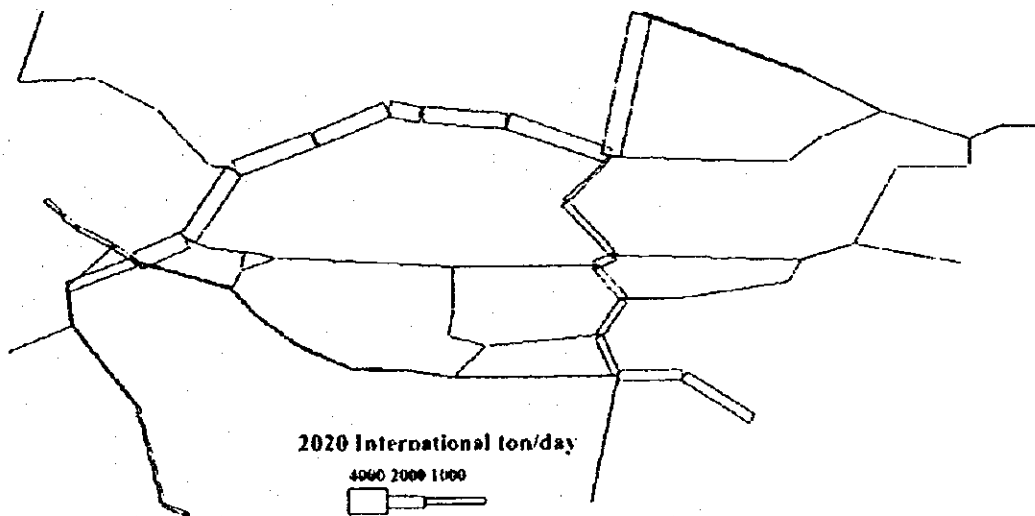
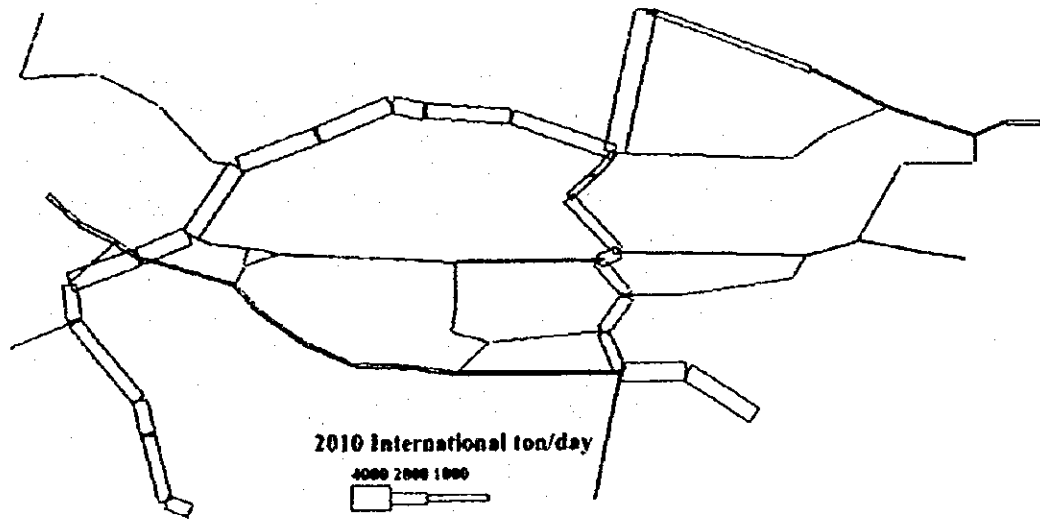
Фиг.3.2.2-6 Дневно пораждане/привличане на жп товарни превози
Daily Rail Trip Generation



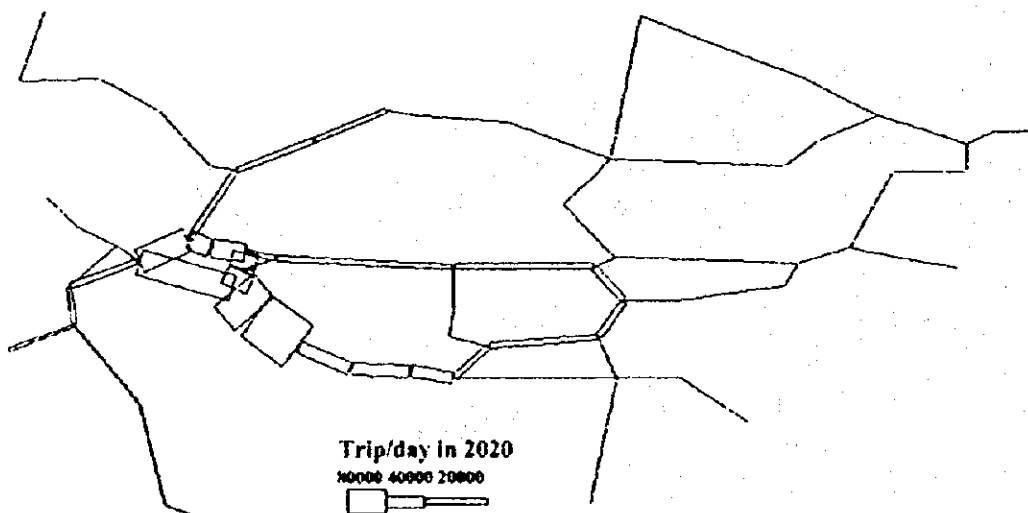
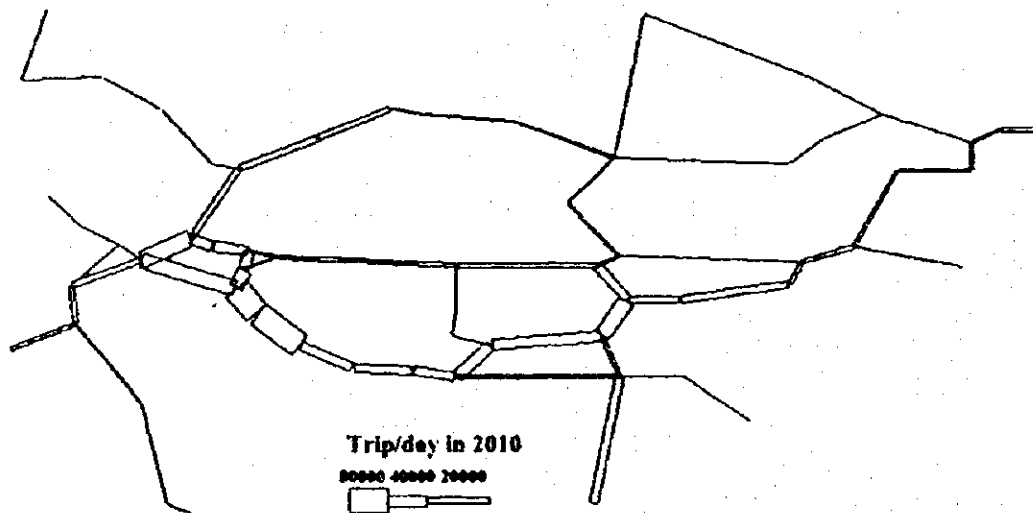
**Фиг. 3.2.3-1 Движение на пътници по международни жп линии
(Постигане на максимални резултати)**



**Фиг. 3.2.3-2 Движение на товари по международни жп линии
(Постигане на максимални резултати)**



Фиг. 3.2.4-1 Общо движение на пътници по международни жп линии
(Постигане на максимални резултати)



Фиг. 3.2.4-2 Общо движение на товари по международни жп линии

(Постигане на максимални резултати)

3.3 ОБЩА ОЦЕНКА НА ТЕНДЕНЦИИТЕ НА ТРАФИКА НА БДЖ

Основните характеристики на бъдещото транспортно търсене са очертани въз основа на резултата от прогнозата за възможностите за транспортно търсене, както е показано на Табл.3.3.1-1, Фиг.3.3.1-1 и Фиг.3.3.1-2 за общите резултати на база междуградски превози.

3.4 АНАЛИЗ НА КОНКУРЕНТНОСПОСОБНОСТТА

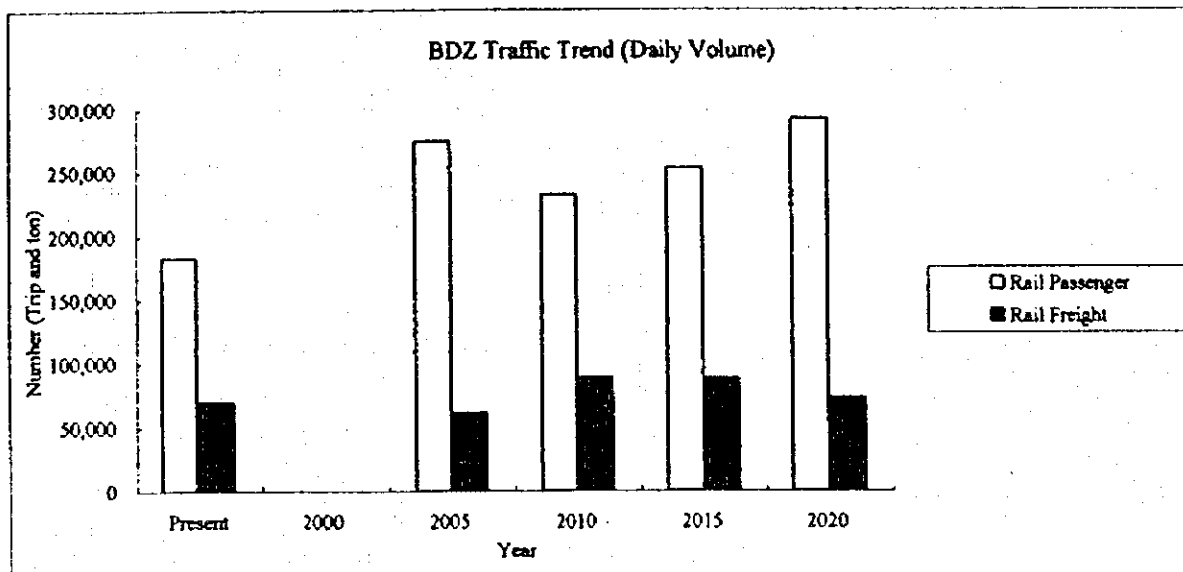
Основният конкурент на жп транспорт е пътния транспорт с междуградски автобуси за сухопътен обществен транспорт на пътници и камиони за превоз на товари. Резултатите от анализа на бъдещата конкурентноспособност са показани на Фиг.3.4.1-1 за пътническият транспорт и на Фиг.3.4.1-2 за товарния транспорт. Конкуренцията за транспорта на пътници да 2010 година е почти равномерно разпределена между железниците и междуградските автобуси. В дългосрочна перспектива, когато през 2020 година се постигне подобрене на пътната мрежа, очаква се влаковите превози на пътници да спадне до 50% от обема на превози с междуградски автобуси. Подобна тенденция се очаква и за товарните превози.

Табл.3.3.1-1 Резултати от прогнозата за общото потенциално търсене на жп транспорт

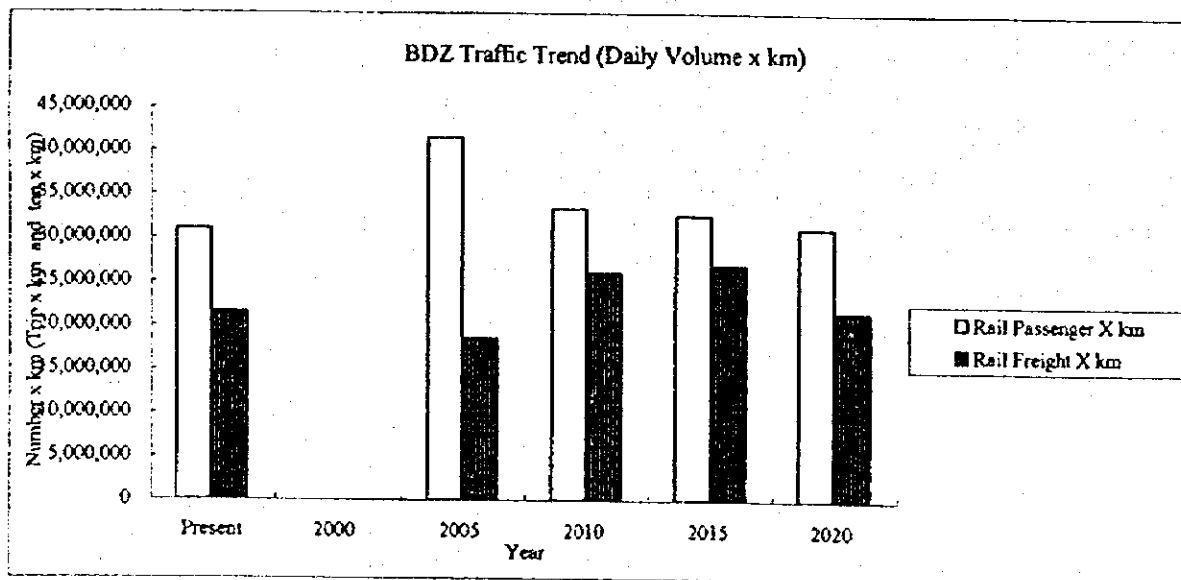
	Мерна единица	Сегашно (междугр.)	2005	2010	2015	2020
Жп пътник	Пътуване/ден	182 847	274 977*1	232 506	253 534*1	292 381
	%	100%	150%	127%	139%	160%
ЖП пътник X км	Пътуване x км/ден	31 004 740	41 475 860*1	33 438 550	32 559 120*1	31 098 310
	%	100%	134%	108%	105%	100%
Средно разстояние	Км	170	151	144	128	106
	%	100%	89%	85%	76%	63%
Жп товари	Тон/ден	69 327	61 112 *2	89 213	88 096 *2	73 572
	%	100%	88%	129%	127%	106%
Жп товари X км	Тон x км/ден	21 499 710	18 543 470 *2	26 105 120	26 911 870 *2	21 590 110
	%	100%	86%	121%	125%	100%
Средно разстояние	Км	310	303	293	305	293
	%	100%	98%	94%	99%	95%

Забележка: *1 Пътници само вътре в страната

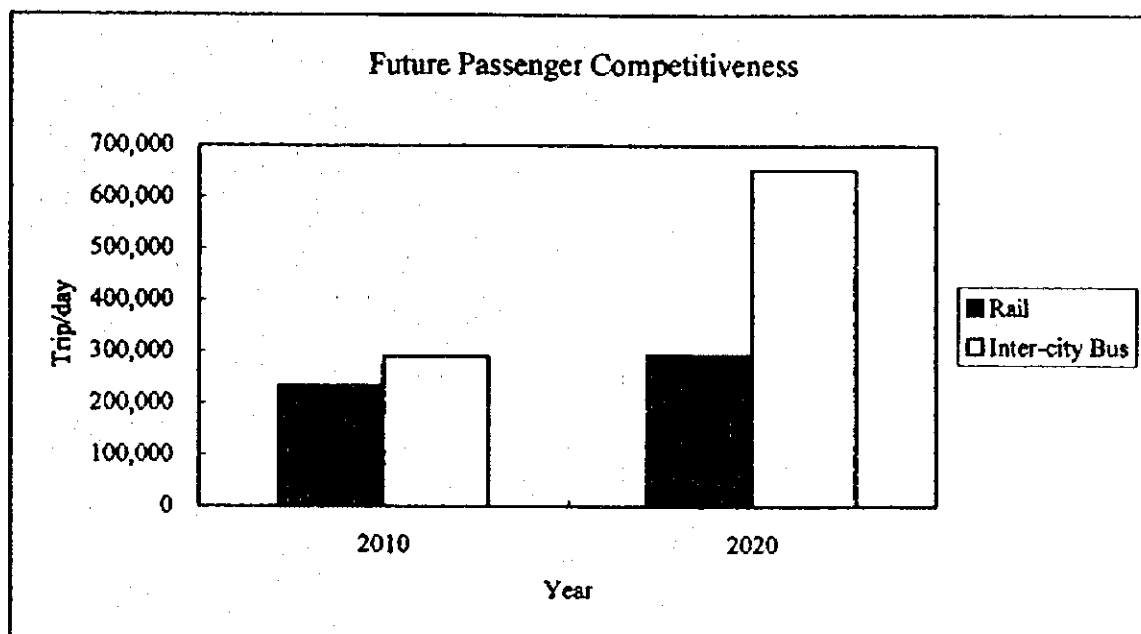
*2 Товари само вътре в страната



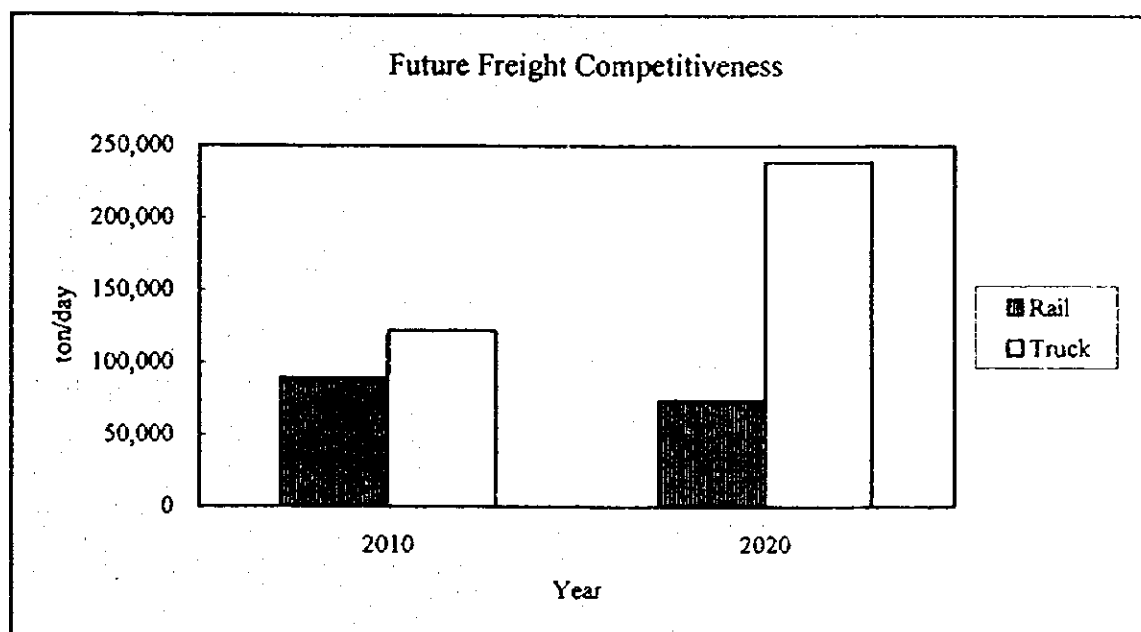
Фиг. 3.3.1-1 Тенденции на трафика на БДЖ по дневен обем (пътнически и товарен)



Фиг. 3.3.1-2 Тенденции на трафика на БДЖ по дневен обем x км (пътнически и товарен)



Фиг. 3.4.1-1 Бъдеща конкуренция между жп и автобусния пътнически транспорт



Фиг.3.4.1-1 Бъдеща конкуренция между жп и автобусния товарен транспорт

ГЛАВА 4 РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА И ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ В ЕС И СТРАНИТЕ ОТ ЦЕНТРАЛНА И ИЗТОЧНА ЕВРОПА И ОТРАЖЕНИЕТО ИМ В БЪЛГАРИЯ

Очевидно развитието на транспорта и железниците в ЕС, страните от Централна и Източна Европа и района на Балканите и Черно море има значение за развитието и подобряването на жп мрежа в България. Осъществяването на международно сътрудничество в тази област ще е от голямо значение за подобряването на българските железници. Информацията за съществуващата и бъдещата европейска транспортна политика, правилници и системи, в които ще бъде интегрирана българската транспортна система, е от жизнено значение за подобряването на българските железници. Опитът на страните от ЕС и от Вишеградската тройка (Полша, Унгария и Чехия), които следват принципите на свободен пазар на ЕС и транспортната политика на ЦИЕ, може да е източник на поуки и изводи за България. Следва описание на реформата на железниците в страните от ЕС и ЦИЕ.

4.1 МЕРКИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА И ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА ЕС

4.1.1 Жп реформа

(I) Общи въпроси

Усилията за развиване на железниците в ЕС могат да се проследят от директивите, издадени от Съвета на ЕС и направените неотдавна предложения до Съвета. Тяхната последователност е както следва:

Таблица 4.1.1-1 Последователност на мерките за жп реформа в ЕС

ДИРЕКТИВИ НА СЪВЕТА И ДР.

МЕЖДУНАРОДНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Директива на Съвета 75/327/ЕНОС: 1975	Подобрение на железопътните предприятия и привеждане в съответствие на правилата, които уреждат финансовите отношения между тези предприятия и държавите	Споразумение за сътрудничество с другите национални монополни превозвачи
Директива на Съвета 91/440/ЕИО 1991 (1)	Развиване на железниците в Общността последвано от Директиви 95/18/ЕИО и 95/19/ЕИО	Право за достъп в Международно групиране
БЯЛА КНИГА на Комисията за 1996	Стратегия за обновяване на железниците в Общността (дискусиите и координирането продължават)	Право на свободен достъп до всички жп превозвачи

(1) Директива 91/440/ЕИО на Съвета трябва да се изпълни до януари 1993, Директива на съвета – до юни 1997

9 страни, които са подали кандидатурите си: Австрия, Дания, Финландия, Франция, Германия, Ирландия, Холандия, Швеция и Великобритания.

5 страни още не са подали кандидатурите си – Белгия, Италия, Люксембург, Испания, Португалия и Гърция.

На Табл. 4.1.1-2 е дадено съдържанието на Директива 91/440/ЕИО на Съвета, и Бялата книга от 1996 год.

Постоянните промени в политиката за жп реформа в ЕС може да се изразят в степента на международно сътрудничество, либерализацията и правото на достъп за жп товарни превози между страните-членки. Другите правилници и наредби, които имат отношение по тази материя също така постоянно се усъвършенстват.

Най-важна е Директива 91/440/ЕИО 1991 на Съвета, която за пръв път установи под формата на закон на Общността правото на достъп до жп инфраструктура на страните-членки, където националните монополни превозвачи имат споразумения за сътрудничество с националните монополни превозвачи в други страни. Впоследствие бяха издадени и още две други директиви 95/18/ЕС и 95/19/ЕС, които определят изискванията по отношение на лицензиране, таксуване и разпределение на жп маршрути с цел улесняване на ползването на установените с Директива 91/440/1991 права. Бялата книга на Общността от 1996 год. предлага идеята за свободен достъп, като го разширява и допълва, така че тя става нещо повече от ограниченото

определение за права на достъп в Директива 91/440/ЕИО на Съвета, която общо взето се състои в прилагане на принципите на лицензиране за по-широк кръг превозвачи.

(2) Основни принципи на жп реформа на ЕС

1) Признаване на съществуващите проблеми на железниците в ЕС

Следват констатациите на Европейската комисия за състоянието на товарния жп транспорт на база, на които се извършва реформата на железниците в ЕС.

“Между 1970 и 1995 превозваните жп товари намаляха с около една четвърт - от 281 на 221 млрд. тон км. Този факт сам по себе си води до сериозни последици, но когато се разгледа в контекста на 70%-ното увеличаване на целия пазар на превоз на пазари, става ясно, че пазарният дял на жп превози е намалял наполовина от 32% на 15%. По-голямата част от тези увеличени превози на товари е извършена по пътищата, което доведе до увеличение на пътния товарен трафик със 150% за същия период. Ако тази тенденция продължи през следващите десет години пазарният дял на жп транспорт ще спадне от 15% до 9%, а общият пазар ще се увеличи с още 30%.”

Стига се до следното заключение:

“Ако предвижданията се окажат верни ще има сериозно увеличаване на задръстванията, замърсяването на околната среда и злополуките. Тогава товарният жп транспорт вероятно ще изчезне от главните пазарни дялове.”

Таблица 4.1.1-2 Мерки за реформа на жи транспорт в ЕС

	Директива 91/440/ЕИОНа Съвета	Бяла книга на Комисията от 1996 и нови предложения
Заглавие	Развитие на железниците на Общността	Стратегия за обновяване на железниците в Общността
Право на достъп за разширяване на международните транспортни услуги	Международно групиране – асоциации на жи предприятия в различни страни-членки (разрешаване на достъп и право на транзитно преминаване в групите) контрола на трафика и безопасността	Свободен достъп за всички лицензирани жи превозвачи във всички страни-членки (по избор)
Контрол, маркетинг и принцип на фиксирано остойностяване за улесняване/опростяване на използването на жи инфраструктура	Право за прилагане на Лиценз за жи предприятия в Общността – Директива 95/18/ЕС Критерии за издаване или отказ на лиценз	Общоприети принципи на лицензиране Критериите за лицензиране са същите както в Директива 95/18/ЕС
	Общи правила за таксуване за полване на жи инфраструктура Директива 95/19/ЕС	Комплексно еднократно обработване (КЕО) от лицензираните превозвачи и възприемане на Таксуване и разпределение на влакови маршрути (Правилата и критериите са също както в Директива 95/19/ЕС)
Усъвършенстване на организацията/управлението за осигуряване на конкурентноспособни жи предприятия	Разпределение на жи маршрути Директива 95/19/ЕС Справедливо и оптимално използване на жи капацитет	
	Независим статут на управлението, администрацията, икономическата политика и счетоводството	Пунктове за контактуване за КЕО за договори между жи превозвачи и управители на инфраструктурата
	Разделяне на управлението на инфраструктурата от експлоатацията на железниците	
	Прилагане на пазарни принципи на свободна конкуренция за жи предприятия, вкл. ИПП (Правилника за търговските фирми)	Конкуренция между жи превозвачи със поощрения за производителност и с пътническите превозвачи – ползващите пътища заплащат потребителски пътен данък за покриване на Възпощените разходи (1)
Финансово подобрение за правилно управление	Държавите - развитие на жи инфраструктура и стандарти/правила за безопасност – общи нужди на общността	
	Финансов механизъм за намаляване на задълженията и правилно управление (отделно от погасяване на дългове)	
Правна и административна уредба	Приемане на закони, правилници и административни разпоредби за изпълняване на тази директива не по-късно от януари 1993 год.	Усъвършенстване на административните гранични проверки: митнически, за безопасност и фитосанитарен контрол – Проверка в страната-източник

Забелжка: Зелена книга на Комисията "За изграждане на справедлив и ефикасен принцип на таксуване в транспорта" COM(95)691

Предложение за Директива на съвета относно таксуването на тежкотоварни транспортни средства за използване на инфраструктурата COM(96)331

Поради намаляването на обема на използването на железниците, което беше посочено по-горе, финансовото състояние на железниците в ЕС се влоши. Като резултат бе регистрирана загуба от 112,543 млрд. еко, и това постепенно се превръща в обществен проблем.

Предвид сериозността на финансовите и екологични условия Европейската комисия поддържа решимостта си и предприема различни мерки за подобряване и обновяване на железниците на Общността, както е описано по-горе.

2) Преследвани пазари

Европейската комисия е на следното мнение:

“Докато е ясно, че жп транспорт не може да задоволи цялостно нуждите от товарни превози, той може да допринесе съществено за осигуряване на постоянен товарен транспорт, особено за по-дълги разстояния. В същност, въпреки че около 85% от превозваните стоки в рамките на Общността, измерени в тонаж, се транспортират на разстояния до 150 км и по-голямата част от тях не представляват пазар за товарни превози, повече от 50% от тон-километрите се извършват на разстояния над 150 км, което сочи недвусмислено относителното значение на товарните превози на дълги разстояния в рамките на ЕС.“

При тези предпоставки следва да се заключи, че този специфичен пазар – товарните превози на дълги разстояния – може да има ценен принос за промяна на тенденцията на намаляване на пазарния дял на товарния транспорт.

Освен това по-големият дял на железниците по отношение на тон-км в сравнение с превозения тонаж има по-голям принос за подобрене на околната среда на целия регион.

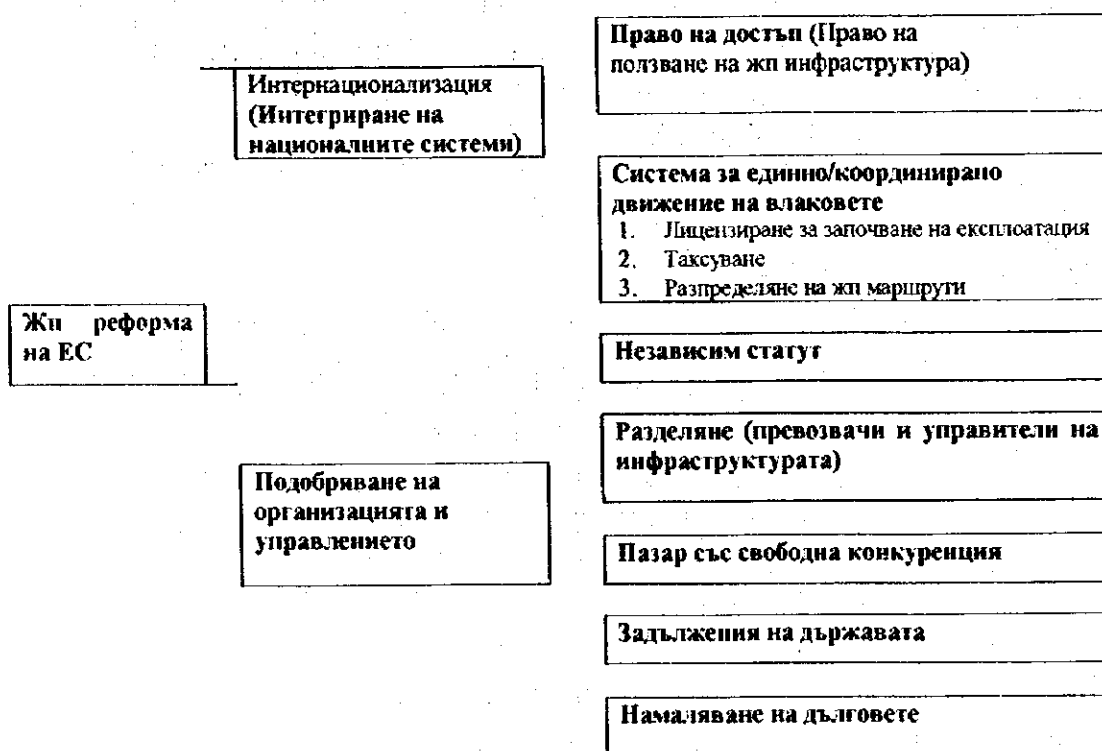
3) Предизвикателства и проблеми за разрешаване

Комисията посочи, че основната причина за неуспехите на железниците е, че “Управителите на железниците не разполагат нито със свобода, нито с необходимата система от поощрения за да отговорят на предизвикателствата и не действат като

търговско предприятие”. Установените проблеми, които трябва да бъдат разрешени са международни експлоатационни ограничения – проблемите на презграничния жп товарен транспорт и организационни ограничения (управление на нетърговска основа). Всичко това ограничава свободата на железниците да развият пазара, както е посочено по-горе. Затова Комисията изработи мерки за по-добро интегриране на националните жп системи и въвеждане на пазарни механизми. Трябва да се подчертае, че тези два елемента не се разделят, а по-скоро се обвързват един с друг за експлоатация на преследваните пазари. Следователно Комисията изясни изискванията за множество мерки, които са изброени в Таблица 4.1.1-2.

(3) Директиви 91/440/ЕИО, 95/18/ЕИО и 95/19/ЕИО на Съвета (принцип на международно групиране)

Съгласно Директиви 91/440/ЕИО, 95/18/ЕИО и 95/19/ЕИО на Съвета мерките за подобряване на железниците трябва да се предприемат едновременно в следните три главни области, както е показано на Фиг. 4.1.1-1.



Фигура 4.1.1-1 Мерки за жп реформа на ЕС

(А) Интернационализация (интеграция на националните системи)

Взаимното обвързване или интеграция на националните жп системи на отделните страни-членки е първото изискване за извършване на международни превози на товари. За да се изпълни това изискване абсолютно необходимо е да се приложат описаните по-долу свързани мерки.

Очевидно е, че интегрирането не може да се осъществи без предоставяне на право на достъп или използване на жп инфраструктура. В момента получаването на достъп до жп системи на друга страна е възможно чрез сключване на двустранни споразумения за сътрудничество между националните превозвачи. Комисията обаче твърди, че подобни споразумения водят до липса на яснота относно отговорността и задълженията по отношение на товарните пратки и оттук до лошо обслужване. Затова Комисията си е поставила за цел изработване на резултатна и продуктивна система за международен или презграничен товарен транспорт чрез въвеждане на многостранни споразумения, които позволяват свободен достъп в участващите страни. Това ще се извърши с приетото от Директивата международно групиране. По този начин жп превозвачи могат да използват свободно инфраструктурата извън националните граници на групирането.

Изграждането на система за единно/координирано движение на влаковете в рамките на страните-членки е главна грижа след установяване на правото на достъп за осигуряване на резултатно и продуктивно международно обслужване на превоза на товари. Улесняването и опростяването на използването на жп инфраструктура са съществени елементи за осъществяване на единно/координирано движение на влакове за интегрирането на железниците и създаване на единен пазар. За постигане на тази цел Директивата изисква установяване на 1. Система за лицензиране, 2. Система за таксуване и 3. Система за разпределяне на жп маршрути. Подчертава се, че тези системи трябва да се изградят и прилагат на основата на осигуряване на безопасността, справедливостта, равноправието и без дискриминация, като пазарните условия ще усилват конкуренцията.

(Б) Подобряване на организацията и управлението

Успоредно с гореописаните мерки за интегриране държавите и жп предприятия трябва да предприемат мерки за подобряване на организацията и управлението. Главната цел е създаване на самостоятелни жп организации, които могат да отговорят на изискванията на пазара, където интегрираните железници свободно се конкурират. Тези мерки могат да включват: 1. Независим статут, 2. Разделяне (превозвачи и управители на инфраструктурата), 3. Пазар със свободна конкуренция и 4. Задължения на държавата. Разделянето на сметките е задължително, а организационното и институционно разделяне е по избор.

(В) Финансово оздравяване

Ясно е, че за започване и продължаване на действието на жп предприятия по нов начин абсолютно необходима е здрава финансова основа. Трябва да се изгради подходящ механизъм за да се намалят дълговете до ниво, което не пречи на правилното управление на финансите и което ще доведе до подобрене на финансовото състояние на жп предприятие.

(4) Бяла книга от 1996 година и последващи обсъждания (трансевропейски жп товарни магистрали)

Изпълнявайки гореописаните Директиви на Съвета, Бялата книга представи "Идеята за трансевропейски жп товарни магистрали" – Стратегия за обновяване на железниците на Общността. Последващите дискусии¹ по темата продължават. Идеята предполага, че страните-членки и управителите на инфраструктурата ще предоставят свободен достъп по избор, без да се чакат промени на законодателството на Общността. Ще се използва съществуващата инфраструктура и влаковете ще продължат да се движат както досега. Когато обаче е възможно и е налице лесно приложима процедурата техническите изисквания ще се опростяват. Жп магистралите са кратка до средносрочна мярка за улесняване на развитието и прилагането на изработената от Комисията в нейната Бяла книга дългосрочна политика.

¹ Съобщение на Комисията на Европейския парламент, Социално-икономическата комисия, Комисията за регионите и Съвета за ТРАНСЕВРОПЕЙСКА ТОВАРНА МАГИСТРАЛА

Съществуващите жп компании вече са подложени на много сериозна конкуренция от автомобилния транспорт. Следователно целта на жп магистралите е жп товарен транспорт да се превърне в по-привлекателна възможност в условията на силна конкуренция.

Идеята за жп магистрала цели преодоляване на чисто организационни проблеми, които затрудняват международните товарни превози. Това ще се постигне по два начина. Първо – премахване на изкуствените пречки за международен товарен транспорт. Второ – чрез усъвършенстване на предлаганите услуги (например: по-бързи, по-евтини и по-точни) със създаване на конкуренция при извършването на жп товаротранспортни услуги.

Жп магистрала имат за цел бързо и икономично подобрене на международните жп товарни превози. Управителите на инфраструктурата ще си сътрудничат за осигуряване на по-добра координация на маршрутите при преминаване на границите, както и въвеждането на таксите за достъп за целите маршрути. Това ще се постигне чрез създаване на система за комплексно еднократно обработване за извършване на тази дейност за целия маршрут. По принцип участниците ще предоставят свободен достъп на всички лицензирани превозвачи по избор. Използването на съществуващата инфраструктура ще продължи въз основа на съществуващите процедура и технически изисквания.

Съветът по транспорта (1996 год. в Люксембург) отговори положително на идеята за жп магистрала, която се възприе като практическа мярка за подобряване на извършването на товарни превози, както и положителна мярка за приемане на многобройните предизвикателства относно товарния транспорт, описани в Директива 91/440/ЕИО на Съвета. Известен брой страни-членки в момента обсъждат условията за създаване на жп магистрала.

1) Главните елементи

Предложението на Комисията се състои от следните главни елементи:

а. Свободен достъп за всички превозвачи

Съществуващите жп предприятия, които желаят да развиват дейност отвъд националните си граници и надлежно лицензирани нови жп транспортни фирми.

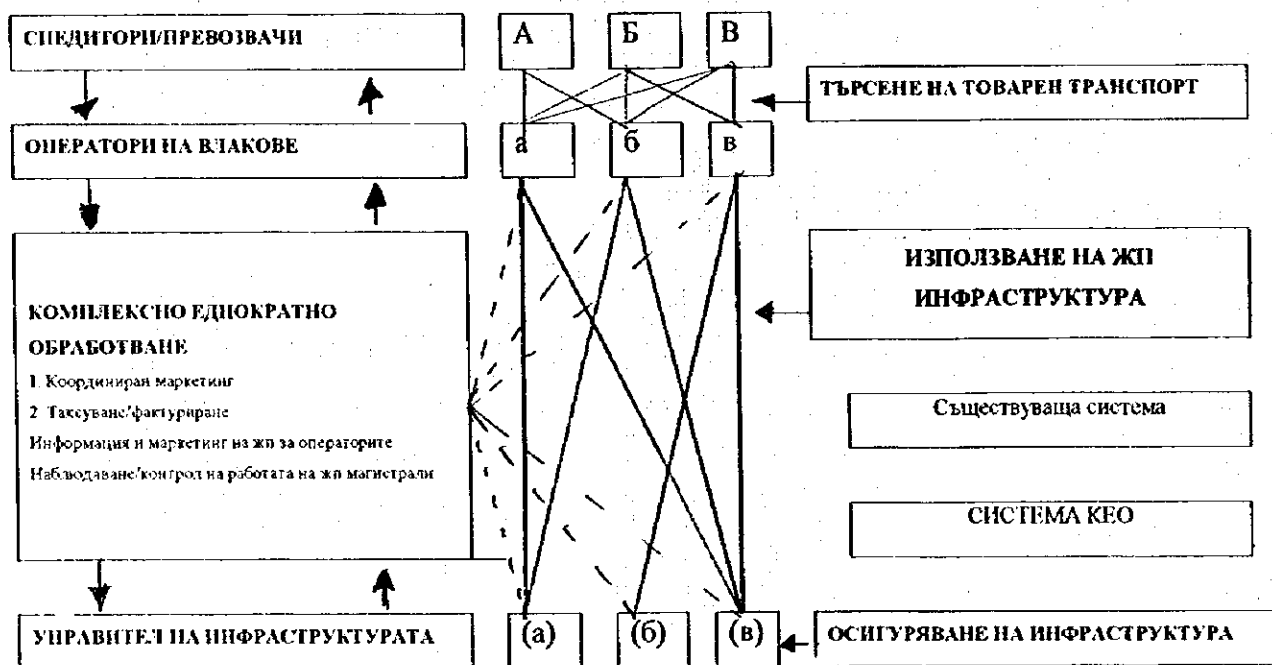
б. Улесняване и опростяване на ползването на жп инфраструктура

Чрез създаване на комплексно еднократно обработване при достъп до жп магистрала

- Създаване на проста, привлекателна и прозрачна система за таксуване
- Осигуряване на бързо и просто разпределяне на влаковите маршрути.
- Търсене на начини за осигуряване на подходящо предимство на товарите при разпределяне на влаковите маршрути.
- Търсене на начини за премахване или намаляване на престоите на границите.

2) Системата за експлоатация на жп магистрали

Системата за експлоатация на жп магистрали и системата за комплексно еднократно обработване е представена схематично на Фиг. 4.1.1-2.



Фиг. 4.1.1-2 Система на жп магистрали и комплексно еднократно обработване (КЕО)

а. Общоприета система на лицензиране

Свободен достъп на равнопоставена основа трябва да се предоставя на всички лицензирани жп предприятия в Общността, които спазват необходимите изисквания, установени с оглед осигуряване на безопасност. Същественото е, че жп предприятията могат да приемат поръчки в страна-членка извън тази, в която са лицензирани, и да извършват транспортни услуги в тази втора страна-членка, без да са задължени да сключват класически споразумения за сътрудничество с жп предприятие от втората страна-членка. Комисията заключава "Жп магистрала с товарните гарни трябва да бъде открита за справедлив, равноправен и недискриминационен достъп за всички лицензирани в Общността жп превозвачи."

б. Комплексно еднократно обработване (КЕО)

Преглеждайки документите на Комисията за жп магистрала и комплексното еднократно обработване (КЕО) ролята и значението на КЕО може да се определят както следва:

Координация и съгласуване

Жп превозвачите, които експлоатират международни линии през много държави трябва да преговарят с управителите на много инфраструктури относно разпределението на влаковите маршрути и таксите. Това затруднява бързото реагиране на нуждите и търсенето на товаротранспортни услуги и ефикасното транспортно обслужване по цялата жп магистрала. От друга страна, управителите на инфраструктурата трябва да обработват влакове от много други страни. Ако тяхното движение е координирано и съгласувано между жп превозвачите, жп инфраструктурата ще може да се използва по-ефективно. Системата за КЕО е проектирана да улесни координацията на разпределението на влаковите маршрути и разписания, таксуването и други, между жп превозвачите и управителите на инфраструктурата. Системата за КЕО може да влияе върху производителността на превозвачите и управителите. Следователно разработването ѝ трябва да се поощри.

Систематизиране на жп предприятия и засилване на конкуренцията

Съсредоточаването на информация за пазара при жп превозвачите и управителите на инфраструктурата (търсене и предлагане) ще помогне за систематизиране на жп предприятията, пазарния механизъм и засилване на конкуренцията.

в. Въпроси за разрешаване с цел подобряване на експлоатацията на товарните влакове

За подобряване на експлоатацията на товарните влакове по жп магистрали трябва да се разрешат следните проблеми:

Разпределение на влаковите маршрути

Както беше казано, съществуващата слаба производителност на международния жп товарен транспорт се дължи на несъответствия между националните разписания. Проблемът се утежнява от неоптималното разпределение на влаковите маршрути и подчиненото положение на товарния транспорт. Симулацията изработена от Организацията на Европейските железници (ОЕЖ) показва, че времето за престой на границите може да се намали от 15 до 80%.

Капацитет

За да се посрещне увеличеният трафик капацитетът може да се увеличи чрез координиране на разписанията, усъвършенствано управление и контрол. Европейската система за управление на жп транспорт (ЕСУЖТ) предоставя достатъчно възможности за намаляване на преките експлоатационни разходи, максимално увеличаване на капацитета на линиите и оптимизиране на експлоатацията на вагонния парк.

Приоритети

Съществуващата инфраструктура може да се използва по-добре като се държи сметка за нуждата от съставяне на подходящи маршрути за международен товарен жп транспорт. Важно е да се осигури по-голяма гъвкавост за да се гарантира

задоволително разпределение на влаковите маршрути за пътнически и товарен транспорт, както вътрешен, така и международен.

Подходящи маршрути

Превозите на товари, които изискват голяма скорост и висока степен на надежност се извършват по-добре по пътищата, отколкото по железниците. За да се проникне на този пазар, железниците трябва да са в състояние да предложат превози със средна скорост от 50 и повече км/ч. Симулацията на ОЕЖ посочи няколко маршрута при които средната скорост може да се увеличи с 20%. Получените маршрути бяха много конкурентоспособни, защото времето за изминаването им беше с 6 часа по-късо отколкото това за камион с един шофьор.

Преминаване на границите

ОЕЖ изтъква, че съгласуването на съответните разписания е под оптималното ниво. Основната причина за това са прекалено дългите престои при преминаване на границите в рамките на Общността. Този проблем може да се разреши с изработване на цялостни маршрути за международни товарни влакове. Страните-членки трябва да полагат усилия за намаляване на времето за граничните проверки, митнически формалности, проверките за безопасност и фитосанитарен контрол. Трябва да има взаимно признаване на проверките, които са извършени в отправната страна.

г. Продължаване на жп магистрали до страните от Централна и Източна Европа (ЦИЕ)

Комисията очаква, че жп магистрали рано или късно ще свържат всички страни-членки. Освен това, в документите на Комисията се отбелязва, че има сериозни възможности за разширяване на идеята за жп магистрали отвъд границите на Общността. В същност, особените фактори, които са налице при маршрутите отвъд границите на Общността, като голяма дължина и наличие на добре развити жп мрежи, може да направят жп магистрали по-привлекателни. В този смисъл трябва да се реши основния въпрос дали и до каква степен различните жп превозвачи ще са в състояние да действат извън границите на Общността.

4.1.2 Важни въпроси на транспортното остойностяване в ЕС

Транспортната политика на Комисията е насочена към постигане на постоянна мобилност. В Зелената книга на Комисията¹ се казва, че за това е необходимо рационализиране на транспортните решения, съобразяване им с всички последствия, включително отражението върху безопасността и околната среда. За да не се вземат решения на база грешни ценови означения необходимо е таксите за услугите да са в съответствие с пълната стойност на транспорта, която заплаща обществото, т.е. те трябва да покриват външните разходи причинени от задръствания, замърсяване на околната среда и злополуки, както и преките разходи. В момента тези разходи обикновено не се заплащат пряко от потребителите на транспортни услуги, а се заплащат от обществото, което води до изкривяване на транспортните решения, които се вземат както за даден вид транспорт, така и за различните транспортни видове.

Впоследствие Комисията продължи с предложението² за ревизия на Директива 93/89/ЕС, която определи рамката за такси, които заплащат потребителите на пътищата и такси за тежкотоварни транспортни превозни средства. Предложението на Комисията има за цел по-тясно обвързване на таксите за ползване на пътищата с действителната стойност за ползване на пътищата от различни видове камиони, главно чрез по-голямо разграничаване на таксите въз основа на пътните повреди и емисиите на вредни газове. Комисията счита, че преди налагането на потребителски пътен данък, желателно е да се предложи алтернатива на автомобилния транспорт чрез свободен достъп до жп инфраструктура като по този начин ще се осигури конкурентен избор за движение на стоки.

Действащите правила гласят, че страните-членки могат да налагат такси или потребителски пътни данъци, но не и двете. В предложението на Комисията се въвежда разграничаване на пътните такси съобразно вредата, която превозните средства причиняват на околната среда. Освен това, Комисията предлага редица мерки за да се избегнат големи разлики в таксите, които еднакви видове превозни средства заплащат в

¹ Зелена книга на Комисията: "За справедливо и ефективно ценообразуване в транспорта" COM(95)691

² Предложение за Директива на Съвета за таксуване при използването на някои инфраструктури за превоз на тежки товари COM(96)331

различните страни-членки. Тези мерки включват определяне на максимални такси за моторните превозни средства и т.н.

4.1.3 Развитие на комбинирания транспорт (КТ)

Комбинираният транспорт се определя като практичен и ефективен инструмент в новите жп системи. Чрез него се подкрепят жп реформи, предвидени в гореспоменатите Директиви на Съвета, транспортно ценообразуване, насочено към честна конкуренция между железници и пътища, особено за товарни превози на дълги разстояния. Беше цитиран изпълнителният директор на една фирма за КТ, според който, в началото на 90-те години, е изглеждало, че периодът на безкрайно увеличаване на комбинирания жп/автомобилен транспорт вече е свършил. От една страна, на терминалите и центровете за претоварване започнаха да се образуват задръствания, а в общата обстановка на конкуренция бяха отбелязани важни промени. Тези нови пазарни условия поставиха комбинирания транспорт в напълно различен контекст, което доведе до преразглеждане на подхода към тази транспортна технология, до проверка на структурите му и разработване на алтернативни идеи за превози и снабдяване. В страните на ЕС се появиха различни видове и системи на експлоатация на комбинирани превози.

(1) Определение и системи на комбиниран транспорт

Според доклада на МСФКТ¹ комбинираният транспорт се определя като съчетание на поне два вида транспорт в една транспортна верига, без стоките да бъдат премествани в различни контейнери. По-голямата част от пътуването е по железниците, вътрешните водни пътища или океански кораби с възможно най-кратки разстояния за изминаване по пътищата при началните и крайни точки. Характерна особеност на КТ е, че той съчетава присъщите на два различни вида транспорт преимущества. От една страна, това е ефективността на жп транспорт за превоз на обемни товари, която го прави идеален за дълги разстояния. От друга страна са безспорните предимства на камрионите за транспорт на къси и средни разстояния. Докладът продължава както следва:

¹Насочване на вниманието върху комбиниания транспорт с подкрепата на Европейската Комисия, 1995, Международен съюз на фирмите за комбиниран транспорт (МСФКТ)

Съществуват два вида КТ за непридружавани пратки и придружавани пратки

Непридружавани пратки

Най-често срещаният вид непридружавани пратки са контейнерите, ремаркетата и полуремаркетата (80% от пазарния дял). Пътните превозвачи и товарни спедитори трябва да притежават специални товарни контейнери, които могат да се товарят с подвижен или мостови кранове (вертикално претоварене). Превозвачът трябва също да осигури приемане на контейнера на крайната гара на назначението и доставянето му на крайното местоназначение. Много превозвачи, включително средните фирми разшириха дейността си на "другия край".

Придружавани пратки

Натовареният камион минава на собствен ход по рампа и влиза в специален товарен вагон (хоризонтално претоварене). По време на пътуването шофьорът остава на влака в отделен вагон. На местоназначението шофьорът продължава с транспорта на товара до клиента. Влаковете с камиони могат да бъдат товарени и разтоварвани за сравнително кратко време. Транспортът с влакове с камиони се оказва особено успешен за транс-алпийските превози. Той може да се осъществи бързо. Не се изисква никакво специално преоборудване или адаптация на съществуващите камиони или каквито и да е скъпи инфраструктурни гарови съоръжения. Следователно този вид транспорт е особено подходящ за къси и средни разстояния (от 200 до 400 км) и там където е необходима бърза обработка на влаковете. Може да се каже, че техниката на влаковете с камиони е предшественик на комбинирания транспорт. Пренумоществото е, че шофьорът може да си почине по време на пътуването, а голямото "мъртво тегло" на самите камиони е явен недостатък.

Подвижен състав и терминали

Европейските жп предприятия притежават няколко хиляди специални вагони, подходящи за транспорт на различни видове контейнери. Много фирми за КТ също притежават големи складове със собствени вагони. В повечето западно-европейски страни е изградена гъста мрежа от терминали за непридружавани пратки с КТ, които се

модернизират. В много случаи за създаване на ядро за претоварване за КТ е достатъчна инвестиция от около 3 млн. екю.

(2) Оператори на КТ и жп предприятия

Интересно е да се знае, че товарните спедитори и пътните превозвачи, чийто основен конкурент е жп транспорт, активно насърчават КТ с железниците за да извършват своята дейност.

Самите товарни спедитори и пътни превозвачи продължават да бъдат превозвачите, които инвестират в ремаркета и полуремаркета за комбиниран транспорт. Хиляди пътни превозвачи и товарни спедитори основаха предприятия за комбинират жп-пътен транспорт. Образуването на фирми за комбиниран транспорт се основава на кооперативни начала по инициатива на товарните спедитори и пътните превозвачи и техните организации. Над 1 000 спедиторски и превозвачески фирми, повечето от тях средни, се присъединиха към 17-те фирми за комбиниран транспорт, които членуват в Международния съюз на фирми за комбиниран транспорт (МСФКТ). Има също много други частни превозвачи, които извършват комбинирани превози самостоятелно по дадени маршрути или за специфични категории стоки, например химикали и течности, за чиито превоз са необходими цистерни.

На жп транспортния пазар се извършва по-нататъшно либерализиране. В момента се наблюдава промяна на традиционните основни начини за транспорт на морски контейнери от контейнерни и жп фирми, при които пътните превозни средства и техните товарни платформи се транспортираха главно от фирми за комбиниран транспорт. Всички превозвачи търсят начини да влязат във всеки потенциален пазар.

Сътрудничеството с различни партньори е от жизнено значение за комбинирания транспорт. Жп предприятия предоставят техните работни системи, т.е. жп мрежа, локомотивите и необходимия за транспорта персонал. Превозвачите купуват жп тяга от жп предприятия. Около половината от вагоните, които се използват за КТ, се осигуряват чрез жп фирми, а другата половина – от превозвачите. Терминалите се експлоатират съвместно от жп предприятия и превозвачите. Превозвачите подготвят

своите услуги съответно и продават или цялостни транспортни вериги на спедиторите или услуги от гара до гара на пътниите превозвачи и товарните спедитори.

(3) Развитие на КТ

За да експлоатират пазара на комбинирания транспорт много от средните товарни спедитори участваха активно и с големи инвестиции в развитието му. В резултат на това беше изградена мрежа за КТ, която покрива страните от ЕС. МСФКТ подчертава някои примери за развитието на КТ в ЕС както следва:

а. Фирмата за международни товарни превози Хойер от Хамбург – 45 000 превоза с контейнери и полуремаркета годишно

Фирмата е разработила специален многофункционален контейнер за течни продукти. В много случаи жп транспорт е по-подходящ за контейнери с течни продукти, тъй като два тежки контейнера често могат да бъдат транспортирани с един вагон, докато при пътният транспорт те трябва да бъдат превозвани отделно поради ограничението за максимален товар от 40 до 44 т. Тази фирма ползва КТ по главните пътища, където има товари в двете посоки.

б. Групата Ру от Париж

Тази средна фирма направи големи инвестиции в ремаркета за КТ, с които се извършват превози до Италия и Испания. Тя постигна по-голям оборот от КТ, отколкото само от пътни превози.

в. АД Хангартнер с 1 900 ремаркета

Фирмата създаде помощни бази със собствен персонал на главните терминали за КТ в цяла Европа. Фирмата има големи възможности за превози на товари с ремаркета. Използвайки КТ тя прави икономии от големите разходи за претоварване. Ако се използват камиони с максимален товар от 40 т. ще са необходими два камиона с максимален капацитет на всеки от 28 тона.

г. Италианския превозвач Семат

Тази фирма започна с първа пряка линия за КТ от Гърция за Централна и Северна Европа през Италия. Семат експлоатира ежедневно бързи влакове до пристанищата

Анкона, Бари и Бриндизи, където контейнерите се товарят на ферибот за Патрас или Пирея.

д. Холандски жп контейнер (HRC)

Фирмата разви бърза линия за жп транспорт на контейнери до Прага. (три курса седмично по маршрути)

е. Интерконтейнер-интерфриго (ICF)

Фирмата създаде едnodневна жп връзка тип "совалка" между Ротердам и Швейцария. Също така пусна в експлоатация и контейнерен експрес по маршрута Ханза - Унгария, който осигурява "vlak-антена" на гара Шопрон в Унгария за превози от/до други страни като Румъния, Украйна, Гърция, България и Турция.

ж. Холандски превозвач

Средиземноморската совалка (Ротердам – Франция, Италия) се продава от холандска фирма.

Накрая докладът на МСФКП подчертава, че както показват тези примери, КТ не е статична услуга. Когато се появи потенциален пазар, ще бъдат създадени и подходящите връзки.

(4) Политиката и мерки, които ЕС прилага за развитие на КТ

В Директива 91/440/ЕИО на Съвета на ЕС се казва: "С оглед насърчаване на развитието на комбинирания транспорт необходимо е достъп до жп инфраструктура на останалите страни-членки да получат жп предприятия, които извършват комбиниран транспорт на стоки." Тълкуването е, че една от целите на Директивата е да стимулира развитието на КТ и че изпълнението на правилата и предписанията на Директивата (включително правото на достъп) са основни предварителни условия за голямо развитие на комбинирания транспорт в страните от ЕС. МСФКТ твърди, че комбинираният транспорт е най-голямата надежда на международната транспортна политика. Комисията на ЕС издигна статута на проекта за изграждане на европейска мрежа за КТ до проект с най-голям приоритет за интересите на Общността.

Трябва да се подчертае, че основната причина за насърчаване на развитието на КТ от комисията на ЕС е тясно свързана с транспортната политика на ЕС – всички видове транспорт трябва да заплащат разходите, които са причинили, включително социалната цена, икономическата цена на злополуките и замърсяването на околната среда. Комисията счита, че КТ ще бъде от съществено значение за намаляване на тези разходи. Ако/когато КТ с по-ниска социална цена и високо ниво на транспортно обслужване, равно или по-високо от това на пътният транспорт, стане широко разпространен, пътните такси, които покриват както външните, така и преките разходи, ще станат общоприета практика. В този контекст Комисията подкрепя развитието на КТ и предприема множество мерки за премахване на системните недостатъци за изравняване на минусите на КТ по отношение на пътният транспорт.

Следва описание на някои от мерките за поощряване на КТ:

- а. Разрешение за движение на камиони с по-голям товар за превози до/от началната и крайните точки на превоза с контейнери ISO. Максималният допустим товар е 44 тона в страните от ЕС, където нормата обикновено е 40 т. Това се прави поради по-голямата тара при контейнерите, които се използват за КТ. В някои страни се допуска по-голямо тегло за ремаркета и полу-ремаркета. Тази наредба има много положителен ефект, особено за превозите на течни стоки, които обикновено са опасни.
- б. Премахване на забраната върху крайбрежното плаване (национални)
- в. Връщане на суми от платени данъци. Фирма за КТ придобива правото да ѝ се върне сума, съответстваща на разстоянието, за което не е използван пътен транспорт.
- г. Освобождаване от някои ограничения за движение (например в края на седмицата и на празници)
- д. Признаване на времето за пътуване по железниците за почивка на шофьора съгласно закона за трудови отношения при превози с камиони във влакове.
- е. Държавно субсидиране за закупуване на вагони и други специални съоръжения, необходими за извършване на КТ.

В някои случаи ЕС разрешава на страните-членки да предоставят помощи за експлоатационни разходи в началния стадий на даден проект за осъществяване на КТ. Освен това, за насърчаване и развитието на КТ в ЕС бе сключено "Европейско споразумение за важните линии на международен комбиниран транспорт и свързаните с тях съоръжения", което е подписано от около двадесет европейски страни. В него са описани следните важни цели в областта на инфраструктурата за КТ:

- а. Увеличаване на скоростта на влакове за КТ до 100 и дори 120 км/ч.
- б. Увеличаване на дължината на влаковете поне на 600 м, за предпочитане до 750 м.
- в. Увеличаване на теглото на влаковете до 1 200 или 1 500 тона.

Конференцията на европейските министри на транспорта подкрепя координираното насърчаване на развитие на КТ в цяла Европа между 31 страни-членки. ЕКМТ обяви, че субсидиите са добра инвестиция, "ако чрез съответните комбинирани транспортни услуги може да се получат положителни резултати от транспортната политика (мерки)."

Съвета на ЕС подкрепя и развитието на КТ чрез отпускане на финансова помощ (под формата на пилотни действия за КТ) от Общността за стимулиране на КТ на стоки.

(5) Бъдещи перспективи

За да се гарантира сигурно, икономично и на разумна цена прехвърляне на товари от един вид транспорт на друг, в момента се проучват и разработват. Основната цел е постигане на автоматизирани и компютъризирани системи за прехвърляне от един вид транспорт на друг и от един влак на друг. Следват няколко примера:

- а. "Комутор", проект на френските национални железници за бързо товарене на контейнери и ремаркета
- б. "Инсталация за бързо претоварене" на германското ДОО Круп Фордертехник
- в. "Комбифилтър", проект на Мерцедес-Бенц за хоризонтално претоварене.
- г. "Бимодална система", използва се в САЩ под името Роуд Рейлър (път-жп)

Извършва се също и технологично развитие на товарните единици. Все по-голям брой превозвачи и следители използват джамбо и мега контейнери за транспорт на насипни товари.

Отчита се, че без съвременна електронна обработка на данните извършване на КТ не е възможно. Тъй като промишлените предприятия обръщат все по-голямо внимание на транспорта на стоки като част от действителния производствен процес, свързаните с транспорта данни трябва да бъдат винаги на разположение. Съвременната техника за електронна обработка на данни дава възможност за проследяване на превозите, дори и по международни маршрути. Това може да се извършва чрез система за автоматично идентифициране, технология, която ежедневно се използва от железниците в САЩ.

Комисията на ЕС оказва съдействие в тази област чрез пилотната програма за методи за претоварене на стоки, информационни технологии и телекомуникации.

(6) Значението на развитието на КТ в ЕС

МСФКТ признава, че КТ е и ще бъде важен за пътните превозвачи. Твърди се също, че КТ е най-доброто решение за сухоземен товарен транспорт. Присъща черта на КТ е, че насърчава взаимното сътрудничество между няколко вида транспорт. Доказателство за това може да се открие във факта, че товарните спедитори и пътните превозвачи и съответните браншови организации участват и продължават да разширяват участието си в много европейски фирми за КТ.

Следва кратко описание на преимуществата на КТ:

а. Благодарение на КТ превозвачите намаляват разходите си за гориво, гуми и ремонти. Увеличава се животът на камионите. Броят на превозните средства може да се намали ефективно. Тогава превозните средства, които се използват само за началното и крайното пътуване, ще могат да превозват много ремаркета и полуремаркета, което ще доведе до разширяване на превозната дейност.

б. Не трябва да се подценяват и възможностите за икономии на работна ръка. КТ дава възможност за превоз на стоки с по-малък брой пряко заети служители. Съгласно

трудовете закони приети в ЕС, пратка за чисто доставяне трябва да се изминат повече от 700 км за един ден не може да се достави от камнион с един шофьор.

в. През последните няколко години законите стават все по-строги по отношение на превозите на опасни стоки. Ако за превозите на подобни стоки по пътищата се установят по-високи изисквания за безопасност, комбинираният транспорт ще стане още по-привлекателен.

г. По принцип, комбинираният транспорт е подходящ за транспорт на всички видове стоки, които се превозват по пътищата на по-дълги разстояния.

Вземайки предвид тези преимущества на КТ, ЕС взе решение да насърчава развитието на КТ не само за обозримото бъдеще на самите пътни превозвачи и товарни спедитори, но и с цел изпълнение на транспортната политика на ЕС за самондържащ се транспорт, което ще доведе до снижаване на социалната му цена.

В тази светлина трябва да се разбере, че стратегията или целите на ЕС по отношение на КТ са, той да стане разпространен и обикновен вид транспорт за товарни превози. Той не трябва да се ограничава до традиционния транспорт на контейнери, какъвто извършват няколко специализирани фирми и жп предприятия. Както е посочено по-горе главните действащи лица за развитието на КТ са средните пътни превозвачи и товарни спедитори. Това показва, че КТ става все по-популярна и социална транспортна система за товарни превози на дълги разстояния, третата след пътищата и железниците.

Изглежда, че мерките за реформа на железниците на ЕС, включително правото на достъп, насочени към товарните превози на дълги разстояния като начин за обновяване на железниците, накрая води до развитие на комбинирания транспорт. С други думи, както е посочено по-горе, тези мерки са абсолютно необходими за мащабното развитие на КТ.

В следващия параграф се разглежда развитието на комбиниран транспорт от и към Югоизточна Европа.