

4.2 РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА В СТРАНИТЕ ОТ ЦЕНТРАЛНА И ИЗТОЧНА ЕВРОПА (ЦИЕ)

Съществуват два пътя на международно сътрудничество за развитието на транспорта между страните от ЕС и ЦИЕ. Единият е “Структурна рамка и диалог със страните от ЦИЕ (Срещи на министрите на транспорта)”. Другият е “Пан-европейска конференция за транспорта”. Освен това, развитието на комбинирания транспорт в Югоизточна Европа е от голямо значение.

4.2.1 Структурна рамка и диалог със страните от ЦИЕ

Стратегията, изработена от Европейския съвет в Есен през 1994 година, потвърждава голямото значение на структурната рамка и диалога със страните от ЦИЕ за подготовката им за членство в ЕС. Беше решено също, че трябва да се провеждат ежегодни срещи на министрите на транспорта. На последната, втора среща (месец август 1997 година) на министри на транспорта, проведена в рамките на Съвета по транспорта в Люксембург през 1996, присъстваха представители на 10¹ асоциирани страни. На нея бяха разгледани следните въпроси:

Жп и комбиниран транспорт

Предвид включването на жп мрежи на страните от ЦЕ в по-нататъшното разширяване на Общността в Централна Европа, ще се стигне до значителни възможности за увеличаване на ролята на жп и комбинирания транспорт. За развиването на жп и комбинирани транспортни услуги обаче, ще са необходими значителни усилия. Особено важно е намаляването на престоите поради административни формалности на границите. Освен това, потенциалните социални проблеми, свързани с увеличаване на производителността чрез програми за рационализиране са особено труден за разрешаване въпрос.

¹ България, Чехия, Естония, Унгария, Латвия, Литва, Словашката република и Словения

Ценообразуване

Всички признават важното значение на ценообразуването при решаване каква транспортна система ще се използва и връзката ѝ с инфраструктурата. Министрите споделят мнението, че транспортното ценообразуване трябва да е в пълно пропорционално съответствие и да е съобразено с принципа на недискриминация. Трябва да се разгледат възможните механизми за ценообразуване (такси, данъци, акцизи, такси за превозни средства и т.н.).

Финансова инфраструктура

Беше отбелязано, че предвид съществуващите и възможните начини за финансиране на инфраструктурни проекти (по-специално частни инициативи и такси за ползване на инфраструктурата), специфичните особености на всяка страна и проект може да наложат избор на различно решение. Всяка страна обаче трябва да уважава някои основни принципи, като например принципа за икономическа жизнеспособност.

Втората среща на министрите беше последвана от Среща на висшите длъжностни лица през 1997, на която бъдещите приоритети бяха определени както следва:

а Жп сектор

Трансевропейски товарни жп магистрали

Както вече беше споменато, съществуват големи възможности за разширяване на идеята за жп магистрали отвъд границите на Общността. Основният въпрос, който трябва да се разреши е, до каква степен различните жп превозвачи ще могат да действат през границите на Общността. Този въпрос трябва да се обсъди допълнително. Министрите на транспорта на Швейцария, Унгария и Чехия информираха Комисията, че се интересуват от по-нататъшно проучване на възможностите за товарни жп магистрали.

Финансиране

Трябва да се изяснят финансовите цели и да се направи правилно разграничаване на отговорностите на държавата и железниците. Освен това страните-членки трябва да бъдат освободени от бремето на стари дългове. Железниците трябва да финансират дейността си без помощи от държавата с изключение на компенсациите за извършване на обществени услуги, извънредната социална цена и помощите за специфични

инфраструктурни инвестиции. Законодателството на Общността вече предвижда правила за прилагане на държавна помощ в този сектор.

Пазарни условия и право на достъп

Комисията възнамерява да направи правата на достъп по-ефективни, например чрез по-нататъшно разделяне на управлението на инфраструктурата и експлоатацията на транспорта и чрез общи за общността принципи за таксуване и разпределяне на маршрутите. Повечето от страните-членки и някои страни от ЦИЕ са приели Директива 91/440, а приложението на Директиви 95/18 и 95/19 е в процес на подготовка.

Социалното значение

Много важно е качеството на обществения транспорт да се повиши, а цената му да се намали. Първо, комисията възнамерява да предложи общо ползване на договори за обществени услуги, одобрени от държавата и превозвача. Второ, пазарните условия ще бъдат въведени по подходящ начин.

Повишената конкурентоспособност може да наложи значително намаление на работната сила. Прилагането на подходяща кадрова политика, включително програми за преквалифициране на излишните работници, изисква от страните-членки полагане на сериозни усилия. По-голямата конкуренция обаче е ключът за запазване на заетостта в дългосрочен план.

По-голяма интеграция

Общността трябва да разработи подходяща политика, особено за традиционните железници, да отстрани националните бюрократичните и технически пречки на приемлива цена и така да подобри производителността.

Една от главните технически бариери е несъвместимостта на националните жп сигнализационни системи. Комисията полага усилия за изграждане на интегрирана система за управление на жп трафик (ИСУЖТ) в Съюза и разширението и на Пан-Европейски мащаб.

6. Комбиниран транспорт

ПДКТ (стр. 4-17) - Отпускане на финансова помощ от Общността за действия, насочени за насърчаване на комбиниран транспорт на стоки.

Съветът прие, че може да се оказва финансова помощ чрез ПДКТ за проекти между Европейския съюз и страните от ЦИЕ, но средства ще се отпускат само за тези части, които са в границите на самия ЕС. Възможностите за развиване на комбиниран транспорт в ЦИЕ на този етап включват използване на бюджета на PHARE.

Инфраструктура

Трябва да се обърне внимание на изграждането на места и съоръжения за претоварване в разширената ТЕМ (Транс-Европейска мрежа). Може да се осигурят известни средства от Общността, по всяка вероятност чрез програмата PHARE. Те са също подходящи за обществено-държавни партньорства. Потенциалната нужда от модернизиране на съоръженията за претоварване в страните от ЦИЕ, така че да са равностойни на тези в ЕС за да се осигурят балансиран транспортни потоци вероятно ще се окаже от съществено значение.

Експлоатация и администрация

Тъй като терминалите може да се използват за връзки Изток-Запад и Изток-Изток, ще е необходимо да се изработят критерии за финансиране на терминалите. Допълнителни трудности възникват от ненадежността поради закъснения и липсата за информация за местонахождението на пратките в реално време. Това се прибавя към ненужните закъснения на външните граници на Общността, някои от които се дължат на административни формалности и други административни експлоатационни проблеми.

Законодателна рамка

Страните от ЦИЕ ще трябва да приведат законодателството си за комбиниран транспорт в съответствие със законодателството на ЕС, най-вече с Правилник 1107/70 за държавната помощ (за предотвратяване на опорочаване на конкуренцията) и

Директива 92/106 (за данъчните предимства при експлоатация на комбиниран транспорт). Трябва също да се обмисли въвеждане на мерки, подобни на действащите в Общността, които позволяват на пътните превозни средства, които участват в комбиниран транспорт, да превозват товари с тегло до 44 тона, както и освобождаване от някои ограничения, които се прилагат за обикновените превозни средства по пътищата.

в. Транспортно ценообразуване

Необходимо е да се избегнат несъвместимите системи за ценообразуване и големите разлики в цяла Европа, които ще имат неблагоприятен ефект върху ефикасното действие на транспортната система. Системите за таксуване трябва да съблюдават някои основни принципи като пропорционалност между такса и разход, равнопоставеност на държавите и липса на дискриминация, териториалния принцип и запазване на постоянен брой методи на таксуване.

Необходими са значителни средства за инвестиции в инфраструктурите на страните от ЦИЕ и приходите от подходяща схема на ценообразуване могат да се използват за покриване на част от тях. Предизвикателството за ЦИЕ е да прецени кой тип такса (или комбинация от такси) ще е най-подходящ за техните икономики и транспортни изисквания, като същевременно се спазват основните принципи. Беше направена оценка на таксите за превозни средства, такси за преминаване, пътните данъци и такси за гориво. Ще бъдат разработени и общи указания за принципите на таксуване в жп транспорт, които ще бъдат съобразени със сравнителните цени за ползване на инфраструктурата от различните видове транспорт, по-специално пътния и железопътния.

г. Развитие на другите видове транспорт

Въздушен транспорт

През 1996 година Комисията беше упълномощена от Съвета да започне преговори с 10 страни от ЦИЕ, включително България, за изработване на споразумение за достъп на пазара на въздушен транспорт.

Отварянето на пазара на въздушния транспорт между Общността и страните от ЦИЕ ще се основава на етапен подход. Всеки етап ще зависи от постигнатия от дадена ЦИЕ страна по отношение на възприемане на създадения въз основа на опита на Общността правилник.

Пътен транспорт

(Преговори за пътнически транспорт по пътищата)

След получаване на пълномощия от Съвета през 1995 година, Общността започна преговори с 14 страни-членки на ЕКМТ от Централна и Източна Европа (10-те страни, подписали "Европейското споразумение" плюс Босна-Херцеговина, Хърватска, Молдова и Турция) за изработване на Европейско споразумение за международни периодични превози на пътници с влак и автобус (споразумението INTERBUS). Преговорите ще определят методите, съгласно които страните-партньори ще приемат закони идентични с тези на Общността за лицензиране на фирми за пътнически транспорт по пътищата, както и технически, социални и данъчни изисквания, свързани с извършването на периодични услуги.

(Преговори за пътни товарни превози)

След получаване на пълномощия от Съвета през 1995 година, Общността започна преговори с България, Унгария и Румъния за подобряване на транзитните сухоземни пътища между Гърция и останалата част на Общността. В замяна на това, Общността ще предложи на всяка от трите страни-партньори права на транзитно преминаване през отделни страни-членки.

Вътрешен воден транспорт

След получаване на пълномощия от Съвета през 1995 година, Общността взе инициатива за изработване на споразумение за вътрешен воден транспорт с Чехия, Полша и Словакия. Предложеното споразумение определя общи правила за транспорт между Общността и трите заинтересовани страни. Споразумението ще служи като модел за по-нататъшни преговори с други Дунавски страни.

Морски транспорт

Комисията одобри съобщение за "Външните връзки на Съюза в областта на морския транспорт", което е в съответствие с мореплавателната политика на Общността, установена с приетия през 1986 година пакет от Правилници на Съвета.

4.2.2 Пан-европейски транспорт

(1) Пан-европейски конференции за транспорта

Досега са проведени три Пан-европейски конференции – в Прага през 1992 год., в Крит през 1994 год. и в Хелзинки през 1997 год.

На Първата конференция в Прага бе заявено "Общоевропейското сътрудничество в областта на транспорта трябва да се извърши чрез [.....] съчетаване и, когато е необходимо, подобряване на съществуващите знания и схеми в цялата европейска транспортна инфраструктура и по-нататъшно усъвършенстване на съществуващи споразумения с оглед определяне на най-важните главни пътища, които свързват европейските страни и региони и обсъждане на тяхното подобрене и модернизация."

В този контекст, Втората конференция в Крит представи доклад "Насоки за по-нататъшната развитие на Пан-европейската транспортна инфраструктура"¹⁾ които бяха описани в предишния параграф 3.1.1. За по-нататъшна работа бяха определени девет Пан-Европейски коридори. Критериите, според които бяха избрани тези транспортни коридори, бяха улесняване на търговията и придвижването на хора из целия европейския континент.

На третата конференция в Хелзинки бяха направени следните корекции на Критските коридори:

Коридор X

В доклада се казва, че с оглед заздравяване на мирния процес в държавите-наследници на Социалистическа Федеративна Република Югославия, подходящо е да се предложи създаване на нов коридор (Коридор X), който общо взето следва широко използвания преди началото на размириците традиционен път до Югоизточна Европа.

Пан-европейски транспортни райони

Отбелязва се, че в някои райони (около или свързани с морски басейни), коридорният принцип не удовлетворява нуждите на транспортната инфраструктура. Следователно, необходимо е да се възприеме по-изчерпателен подход, който отразява комплексната структура на транспортните изисквания в тези райони (при повечето от които близостта с морето е от голямо значение). Този допълнителен принцип на Пан-европейските транспортни райони беше подкрепен от заинтересованите страни. Бяха предложени четири района, които включват и района на Черноморския басейн. Приема се, че заинтересованите страни и подходящи организации за регионално сътрудничество ще изработят план за развитие на инфраструктурата във всеки район. Ще бъдат включени и връзките на районите с Пан-европейските коридори и Трансевропейските мрежи на Съюза, както и връзките на изток към Централна Азия.

Евро-Азиатската връзка

Очаква се, че значението и използването на транспортните връзки между Европа и Азия ще продължат да растат. Това показва необходимостта от непрекъснато продължаване на европейските транспортни мрежи към Транскавказките и Централноазиатските страни-членки на ООН и ЕСЕ. Предлагат се пет трансконтинентални връзки включително връзка между черноморския бряг и Кавказ.

Накрая се определят следните въпроси за решаване:

¹¹ Представени от Комисията на Европейската общност, Секретариата на Европейската конференция на

1. Усъвършенстване и координиране на всеки коридор от подходяща работна група, например Групата за оценка на нуждите на транспортната инфраструктура (ТІНА)
2. Подготвителни мерки за идентифициране на транспортните инфраструктурни проекти с разумен размер, подходяща икономическа ефективност и финансова жизнеспособност. Сътрудничество с международни институции. Последователност в политиката за таксуване за коридорите.
3. Проучвания за развитието на транспортните потоци. Техническо и правно наблюдение на ООН/ЕСЕ, политическо наблюдение от ЕКМТ и координиране от ЕС.
4. Разрешаване на проблемите при преминаване на границите.

(2) Конференция на министрите на транспорта на страните-участнички в Черноморското икономическо сътрудничество и страните-членки на Централно-Европейската инициатива за развитието на регионални транспортни мрежи в контекста на Пан-Европейското сътрудничество 1996

В съответствие с решението на министрите на външните работи на страните-участнички в Черноморското икономическо сътрудничество (ЧМИС) и на страните-членки на Централно-европейската инициатива (ЦЕИ) конференцията се проведе в София през 1996 година. Тя имаше за цел да съдейства за развитието на регионалните транспортни мрежи в контекста на Пан-европейското сътрудничество и за развитието на Пан-европейските транспортни коридори. ЧМИС и ЦЕИ са регионални организации за сътрудничество за развиване на идеята за Транс-Европейския коридор. На конференцията бяха обсъдени следните главни въпроси:

- а. Признато беше, че създаването на Пан-европейска транспортна система ще допринесе за улесняване на движението на хора и стоки и за развитието на икономическите, търговските и деловите връзки и туризма.
- б. Принципите за развитието на транспортната мрежа бяха очертани както следва:
 - Координиране на техническите, правни и данъчни транспортни предписания като предварително условие за постепенно предоставяне на достъп до националните транспортни пазари на взаимно изгодна основа.

министрите на транспорта (ЕКМТ) и Секретариата на Икономическата комисия за Европа към ООН

- Транспортните мрежи трябва да се изградят в съответствие с националните интереси и принципите на пазарната икономика.
- Постепенно опростяване, оптимизиране и съгласуване на процедурата на митнически и други проверки при преминаване на границите от пътници и товари.

в. Беше постигнато съгласие за извършване на по-нататъшно подробно проучване на всички възможности за транспортни пътища и по-нататъшно проучване за изследване на възможните области за сътрудничество между страните от ЧМИС и ЦЕИ.

г. По инициатива на страните от Югоизточна Европа беше постигнато съгласие за основаване на **Трансрегионален център за транспортна инфраструктура** в София.

(3) Развитие на комбинирания транспорт в ЦИЕ

Както беше разгледано в 3.5.1 (3), комбинираният транспорт се превръща в обикновен начин на транспорт за пътните превозвачи и товарните спедитори в ЕС. КТ е много важен и за страните от ЦЕИ. Бяха направени проучвания с цел изграждане на система за КТ в ЦИЕ. Сред тях бяха “Проучване върху развитието на жп и комбинирания транспорт по международните Транс-Европейски оси в Централна и Източна Европа”, по програмата PHARE, и “Проучване върху комбинирания транспорт от и към Югоизточна Европа” от група фирми за КТ.

1) Проучване на жп и комбиниран транспорт по програмата PHARE

(А) Мрежи за КТ и терминали

Единадесетте страни-участнички в програмата PHARE предложиха в Споразумението за ТЕЖС¹⁾ коридори за приоритетно развитие. От тях бяха избрани два осови коридора (Запад-Изток и Юг-Север). На Фиг. 3.5.2-1 са дадени жп мрежа за КТ и терминалите.

¹⁾ Транс-Европейско жп сътрудничество

Включени са четири български линии: участъците от София до Видин, Солун, Истамбул и Тирана. Трябва да се отбележи, че Критски коридор №8 не беше включен в осовите коридори. Приоритетните проекти бяха избрани главно от гледна точка на предвижданията за обем на трафика, както е посочено на Табл. 4.2.2-1.

Таблица 4.2.2-1 Списък на приоритетни проекти за България

Към 2000 година	Към 2010 година
3 ^{ти} приоритет ферибот Видин - Видин (6,000) София - Кулата (5,000)	1 ^{ви} приоритет Крумово - Свиленград (9,000)
4 ^{ти} приоритет (външен за коридорите проект) граничен пункт Русе	2 ^{ри} приоритет Видин - София (6,000) мост Видин - Калафат (6,000)

(Ежедневен транспортен поток в двете посоки)

Участъците в България са с ниска степен на приоритет към 2000-та година и относително висока степен на приоритет към 2010-та година. Това може да подсказва, че не се очаква съществено увеличение на обема на трафика в и през България до 2010-та година. Бяха предложени също около 13 терминала за международен КТ в България с център терминала в София.

(б) Изводи

Изводите от проучването може да се обобщят както следва:

а. Пакет от препоръки за модернизирание на железниците, което да се извърши за избрани линии по дължината на коридорите, с цел постигане на необходимия капацитет и скорост, подходящи за товарен транспорт в рамките на ЦИЕ.

б. Пакет от препоръки за модернизирание на терминалната инфраструктура, което да се извърши на избрани терминали, разположени на коридорите

в. Пакет от препоръки за модернизиране на правната и институционална рамка на товарния транспорт във всички заинтересовани страни в съответствие с действащите Директиви на ЕС. Целта е да се изпълнят необходимите изисквания на международно и национално ниво за постигане на необходимата съгласуваност на действащите в сектора правила. Тези препоръки все още са в процес на изпълнение в страните-членки на ЕС. Те се отнасят до организацията и управлението на железниците, маркетинга на товарен транспорт и експлоатацията на трафика със специално внимание върху комбинирания транспорт.

Съгласно последните критерии това са основните инструменти за развитие на товарния транспорт в рамките на разширения пазар, който се простира в целия европейски континент.

2) Продължаване на връзките за КТ до Югоизточна Европа

МСФКТ направи проучване на възможностите за продължаване на връзките за КТ в Югоизточна Европа. Съюзът изложи възгледите си за развитие на КТ в документа "Нови пътища: Централна и Източна Европа", които са съгласувани с изработената "Стратегия за създаване на мрежа за КТ в Югоизточна Европа.

(А) Нови маршрути: Централна и Източна Европа

Ролята и необходимостта от КТ в Централна и Източна Европа

Основните проблеми на пътният и жп транспорт, които доведоха до ускоряване на развитието на КТ в Централна Европа са транспортните проблеми, причинени от голямото увеличение на броя на малки и средни превозвачи и товарни спедитори поради разпадането на бившите държавни монополни доставчици на транспортни услуги. Това са:

- а. Масовите задръствания по пътищата и сериозното замърсяване на природната среда
- б. Рязкото спадане на цената на пътният транспорт поради свръхпредлагането му. Това доведе също до по-нататъшно прехвърляне от железниците към пътищата и съответно утежняване на посочените в горната т.а проблеми. Конкуренцията с тези прекомерно

ниски цени никога не дава възможност на малките и средни оператори на пътен транспорт да правят инвестиции за подобряване на остарелите превозни средства по отношение на безопасността и опазване на природната среда (мерки против замърсяване). Ако този порочен кръг продължи, има опасност от западане на пътния транспорт. През последните три години беше отбелязано нарастване на лицензирането на тежкотоварни превозни средства с 15-20% годишно, които оказват постоянен натиск върху превозните цени. Същевременно, фирмените разходи се увеличават, създавайки условия на конкуренция, която може да се окаже разорителна понякога.

МСФКТ твърди, че изход от положението предлага комбинираният транспорт, който предлага стабилна и икономична алтернатива на пътния транспорт и може да облекчи съществено тежкото положение на пътищата на Югоизточна Европа.

Оценка на сегашното развитие на КТ и бъдещите перспективи за Югоизточна Европа

По-голямата част от пътните превозвачи още нямат техническа или финансова готовност за извършване на КТ. Наличните съоръжения, които могат да се използват за КТ като подходящи за обработка с кран ремаркета и полуремаркета, са все още много малко. Освен това общата ситуация не спомага за развитие на КТ. Няма удобни терминали, които са лесно достъпни за камионите и железниците. На малкото съществуващи инсталации за КТ липсват необходимите стационарни кранове или подвижни платформи за преговарене.

Въпреки това положение в различни страни се създадоха фирми за КТ на собствена сметка, които се присъединиха към МСФКТ. Налице са вече обещаващи предприятия. Например фирмата, която извършва транспорт по път и жп между австрийския град Велс и Будапеща, унгарската фирма за КТ Унгаркомби, фирмата, която извършва КТ между Дрезден и Ловошиче в Чехия, Експрес Дунав-Елба с превози между Унгария и германски пристанища, "Пражката совалка" между Ротердам и Прага и други.

Съдейки от тези няколко примера МСФКТ заключи, че има достатъчно пътища и начини за извършване на КТ в страните от Източна Европа. Но за това е необходимасътрудничеството на различните жп фирми на партньорска основа и активна подкрепа съответстваща транспортната политика от страна на държавата.

Следва описание на Стратегията за Комби-превозвачите, в която са разгледани необходимите условия.

(Б) Стратегия на Комби-превозвачите

А) Пречки за пазара на КТ

Проучването констатира, че все още съществуват доста пречки, които затрудняват последователната експлоатация на комбинирания транспорт между Северозападна и Югоизточна Европа.

а. Степента на разпространение на КТ като самостоятелна система за транспорт засега е още много ниска в Югоизточна Европа, като малките и средните предприятия сасъвсем малко на брой.

б. На жп гари не винаги има кранове за обработка на тежки товари или подвижни товарни съоръжения. С наличните съоръжения често може да се обработват само контейнери.

в. Състоянието на жп инфраструктура не удовлетворява изискванията за извършване на съвременни товаропревозни услуги.

г. Много транспортни фирми не разполагат със съоръжения за използване на непридружаван КТ.

д. Обемът на транспорта често не е балансиран, което означава, че съществува риск за непълноценно и икономически правилно използване на товарните превозни средства.

е. Липсват периферни политически мерки за насърчаване на КТ, като освобождаване данъци или връщане на пътни данъци и такси за преминаване, освобождаване от нуждата от получаване на разрешение за движение в края на седмицата и на официални празници, одобрение на по-високи допустими максимални брутни тегла на превозните средства, използвани за началния и краен превоз при КТ и стимули за закупуване на съоръжения, които могат да се местят с кран.

ж. Няма достатъчно вагони за превоз на междувидови съоръжения.

Б) Задачи и стратегия за развиване на КТ

За отстраняване на тези препятствия, правителствата, железниците и операторите на КТ трябва да си сътрудничат както следва:

Задачите на транспортната политика и железниците

В доклада на МСФКТ се твърди, че транспортната политика трябва да е насочена към създаване на общи условия за развиването на комбиниран транспорт. В доклада бяха набелязани следните мерки:

- а. Пътните разходи да се определят на равни начала без дискриминация, така че да има изравняване между пътищата и железниците.
- б. Освобождаване от разрешителни за превозните средства, които се използват по маршрутите до началната и от крайната точка на превоза.
- в. Освобождаване от спазване на забраните за движение в края на седмицата, нощно време и на официални празници.
- г. Началното и крайното пътуване до и от терминалите за КТ не трябва да се счита за национален транспорт (премахване на каботажната забрана за КТ).
- д. Намаляване на амортизационните периоди за инвестиции в междувидови транспортни съоръжения и преференциални лихвени проценти за заеми за покупка на нови съоръжения.
- е. По-големи максимални допустими товари за ремаркета, полуремаркета и контейнери.
- ж. Извършване на граничните формалности в терминалите.

Задачите на железниците се определят както следва:

- а. Изработване на ясна, лесно разбираема и съобразена с пазарните условия тарифна система, която може да се изчислява дългосрочно и включва натрупванията, получени благодарение на повишена производителност.

- б. Споделяне на рисковете при бездействие по време на изграждането на връзките за КТ.
- в. Обезпечаване на пазарно-ориентирани, гарантирани разписания и поемане на отговорност при неспазването им.
- г. Опростена обработка и норми на безопасност в случаите, когато се превозват и транспортните документи.
- д. Наблюдение на транспорта от персонал по безопасността и обмен на информация чрез дистанционно предаване на данни.
- ж. Координиране на товарните размери.
- з. Екипиране на терминалите с необходимите съоръжения съгласно изискванията за извършване на КТ (кранове, складови площи, товарни рампи за камioni и камсионни вериги).

Концепция за маркетинг и експлоатационни принципи за КТ

С прехода към пазарна икономика привлекателността на страните от Югоизточна Европа за западните инвеститори непрекъснато се увеличава, доставките стават все по-тясно взаимообвързани и обменът на стоки се увеличава. Тези обстоятелства увеличават пазарния потенциал за жп транспорт. Следват изработените принципи на маркетинг.

- а. Максимално освобождаване на пътищата между Северозападна и Югоизточна Европа.
- б. Обезпечаване на услуги равностойни на предлаганите от транспорта с тежкотоварни превозни средства.
- в. Организиране на ефективен КТ в страните, където той е икономически оправдан.
- г. Подкрепа на транспортната промишленост чрез създаване на национални, частни фирми.

Следните стратегии се препоръчват на базата на експлоатационния принцип, при който цялостни влакотовари ще обезпечават степен на производителност, която удовлетворява изискванията на клиента:

- а. Камсионни вериги и непридружаван КТ

С оглед големия брой на малки фирми, които не разполагат с подходящите за КТ съоръжения, камионните вериги са най-добрият начин за съществено намаляване на натоварването по пътищата в краткосрочен план. Образуването на камионни вериги ще позволи на транспортните фирми да оползотворяват по-пълноценно кадровия и превозен потенциал и ще гарантира на железниците и операторите на КТ по-резултатно използване на подвижния състав.

Постепенното развитие на непридружаван КТ ще се извършва с най-голямо предимство. Когато няма количества достатъчни за цели влакотовари обеми, фирмите ще се опитат да изградят възли за събиране на групи вагони от различни посоки.

б. Подвижен състав и терминали

Нуждата от подходящ подвижен състав ще се покрие от фирми за подвижен състав, които сътрудничат с Комби-превозвачите (вж стр.4-37). Необходимото разширение на съществуващи възлови гари и строителството на нови терминали трябва да се осъществява чрез координация между жп фирми, операторите на КТ и фирмите, които експлоатират терминалите.

4.3 ПОУКИ И ЗНАЧЕНИЕ ЗА ТРАНСПОРТНОТО ПЛАНИРАНЕ НА БЪЛГАРИЯ

4.3.1 Поуки и изводи

а. Нов и модерен подход в транспорта на ЕС и развитието на железниците

Мерките за подобрене на железниците, изработени по инициатива на Комисията на ЕС са натоварени с две задачи едновременно – справяне с транспортните проблеми в самия ЕС и разширяване на системата на ЕС до интегрирането ѝ в един обединен европейски пазар.

Изглежда сигурно, че транспортната политика е изправена пред важна промяна в ЕС или че навлизаме в нова епоха на жп транспорт в Европа. Сигурно е, че рано или късно тази нова вълна на европейската транспортна политика ще достигне и България.

Политиката за транспорта в ЕС и развитието на железниците е основана на последователен логически подход, както е описано в предишните параграфи и обобщено на Фиг. 3.5.3-1.

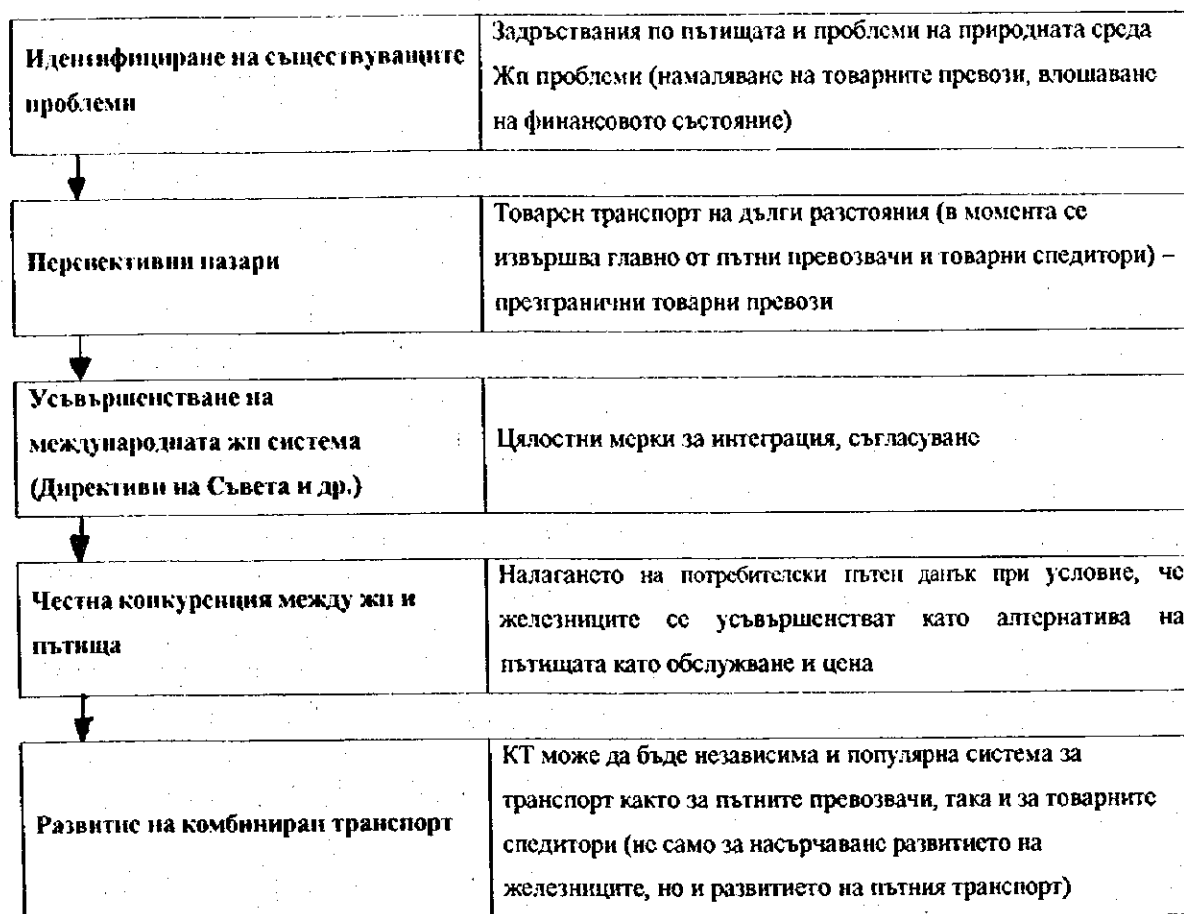
а. Първо бяха идентифицирани основните два проблема на транспорта (единия: пътнотранспортните проблеми – задръствания и замърсяване на природната среда и втория: проблемите на железниците).

б. Товарните превози на дълги разстояния, които досега се извършваха основно от пътните превозвачи, са възможен обект на жп пазар с цел разрешаване на основните два транспортни проблема.

в. За експлоатиране на този пазар в описаните в Табл. 4.3.1-1 Директиви на Съвета на ЕС 91/440, 95/18, 95/19 и Бялата книга от 1996 се предлагат мерки да подобрение на международната жп система.

г. В допълнение към тези мерки, за създаване на честна конкуренция между пътищата и железниците беше предложено налагане на потребителски пътен данък, който покрива преките и външни разходи. (Направената в това проучване прогноза за нуждите от жп транспорт, предвижда намаляване на обема товарите, превозваните по жп след 2015 година, когато ще приключи изграждането на експресни жп линии между София и Бургас/Варна. Следователно тези мерки са много важни за насърчаване на развитието на българските железници).

д. Накрая, за експлоатиране на набелязаните пазари, съгласно тези мерки, се предлага системата за комбиниран транспорт да се превърне в една от масовите транспортни системи не само за насърчаване на пътните превозвачи и железниците, но и за разрешаване на проблемите със задръстванията по пътищата и замърсяването на природната среда.



Фигура 4.3.1-1 Логически подход на политиката на ЕС за развитие на транспорта и железниците

б. Железниците ще станат абсолютно необходим начин за транспорт на товари между ЕС и България

Дори и в страните от ЕС се предполага, че ако товаропревозният пазарен дял на железниците продължи да намалява, това ще доведе до сериозно увеличение на задръстванията по пътищата, замърсяването и пътните злополуки. Проблемите на пътния транспорт изглежда са основната причина, която налага подобрението на жп система на ЕС. В страните от Югоизточна Европа изоставянето на политическото уреждане на противоречията в полза на жп транспорт доведе до поява на голям брой частни транспортни фирми, повечето от които са малки. В резултат се получават масови задръствания и отгук се причиняват големи вреди на природната среда. Огромните задръствания на граничните пунктове водят до големи престои и са бремене за пътния транспорт и за разположените в близост населени места. Прогнозата, въпреки

съществуващият застои в общото икономическо развитие; сочи, че обемът на транспортирани стоки ще се удвои през следващите петнадесет години. Оттук отражението, което ще имат тези обстоятелства върху транспорта в България.

Много вероятно е това, което стана и става в ЕС и съседните страни да се случи и в България, ако не се вземат ефикасни мерки, подобно на тези, които се прилагат сега в ЕС. Това може да стане дори преди пълното икономическо и индустриално възстановяване на България.

Предвижда се също, че обемът на товарните превози между България и страните от ЕС ще се увеличи в съответствие с икономическия ръст. Дългите и скъпи пътувания по пътната мрежа обаче няма да се избегнат поради пътните условия в транзитните страни. В най-лошия случай ограничения природен и транспортен капацитет на пътната мрежа може и да не позволи преминаването през тези страни за ЕС. Макар в България да има свободен пътен капацитет за увеличено ползване на пътищата, пътният капацитет в търговските страни-партньори и транзитните страни ще достигне точката на насищане. В това отношение интегрирането на европейските железници, включително България, е от жизнено значение за осигуряване на необходимия за българския икономически и индустриален ръст товарен поток към ЕС.

Освен това, България е също една от транзитните страни за товарния поток в Югоизточна Европа и между Европа и Азия, който ще се увеличава още повече с разширяването на международната търговия. В Западна и Централна Европа вече бе доказано, че транзитният товарен трафик по пътищата причинява транспортни проблеми, включително и разрушаване на природната среда. Международната жп система е важна и от гледна точка на политиката на управление на националния транспорт в България.

Поради тези причини се очаква, че балканските страни и особено България, която е разположена в центъра на полуострова, ще участват активно и ще съдействат за създаването на европейска интегрирана жп система.

в. Истинският конкурент, към когото е насочена либерализацията и интеграцията на железниците в цяла Европа е пътния товарен транспорт, а не жп транспортни фирми

С други думи, либерализирането на железниците е най-застрашително за пътния товарен транспорт (камионите по пътищата), а не за жп предприятия, въпреки че конкуренцията между тях се засилва. Може да се каже, че за да могат да се състезават успешно с пътищата, жп превозвачи се конкурират един с друг за да предлагат по-ефективни и по-евтини товарнопревозни услуги.

Международната търговия и връзки (икономически, индустриални и социални) са от съществено значение за страна, която е заобиколена от няколко други страни на континента. Следователно, презграничният товарен трафик се увеличава значително. Този трафик по същество е на дълги разстояния, затова е по-пригоден за жп транспорт. Преди това в ЕС тези товари се превозваха главно по пътищата. В резултат на това, ЕС насочва вниманието си към презграничните товари като обещаващ пазар за железниците. Мнението в ЕС е, че железниците няма да спрат спада на жп товарен трафик ако не използват възможностите, които предлага този международен пазар. Такава е тенденцията в целия ЕС. Съдейки от миналите финансови резултати за международния товарен транспорт и потенциалния пазар за БДЖ, както съществуващ, така и прогнозиран, същият подход е приложим и за България. Стратегията на ЕС е уникална в смисъл, че подобренето на железниците се предвижда с цел увеличаване на обема на товарния трафик, а не просто съобразяването му с намаляващия в момента жп товарен транспорт. Либерализацията за експлоатиране на този пазар се възприема не само като необходима мярка за оцеляването на железниците, но също и като форма на борба срещу големия пътен трафик и за установяване на балансирана национална транспортна система, съобразена с изискванията за опазване на природната среда. Стратегията предполага, че предложените в директивите на Съвета на ЕС, Бялата книга и други документи мерки за подобрене ще се осъществяват в контекста на националните мерки и програми за развитие на транспорта.

г. Нови перспективи за развитието на националния транспорт

Съществуващите транспортни проблеми в ЕС и съседните страни могат да се включат в следните две главни групи:

1. Пътно транспортни проблеми (Задръствания, замърсяване, проблеми на енергията и безопасността)
2. Жп транспортни проблеми (недостатъчно добро обслужване, дългове, неефективно използване на ресурсите)

Това са двете страни на една и съща монета. Основната политика на ЕС е обвързване и едновременно разрешаване на тези проблеми. В противен случай нито един от тях няма да бъде разрешен. Най-важната част на политиката е създаване на условия за оптимално разпределяне на ресурсите чрез пазарните сили, които действат на транспортния пазар.

Предложени са два метода за постигане на тази цел. От една страна, жп подобренията на железниците осигуряват достатъчна степен на обслужване, а от друга, въвеждането на система за облагане на потребителита води до еднакво разпределение на бремето на заплащане на разходите (пътен потребителски данък, който в момента е в полза на пътищата).

Налагането на пътен потребителски данък, който покрива преките и външни разходи ще бъде възможно само когато железниците станат алтернатива на пътищата в резултат на подобряване на жп обслужване чрез честна конкуренция между жп фирми. Събраните пътни потребителски данъци може да се използват за възвръщане на разходите и капиталови инвестиции за по-нататъшно модернизиране на транспортната инфраструктура.

Гореописаните въпроси се обсъждат от дълго време. Потребителски пътен данък отдавна се предлага и обсъжда в много страни. Поради трудностите (технически, политически и социални), свързани с практическото въвеждане на този потребителски пътен данък, той все още не е възприет напълно. Може да се наложи промяна на националната данъчна и бюджетна система, транспортно-финансовата система и т.н. Независимо от това, както беше упоменато в предишния параграф, ЕС вече насочи

транспортното остойностяване в тази посока. Смята се, че транспортното остойностяване ще бъде общо в европейските страни, като се вземе предвид увеличаването на сериозността на пътно-транспортните проблеми, както беше посочено по-горе. България няма да прави изключение в това отношение. В този смисъл националната жп система трябва да се развива по посока на тази нова перспектива.

д. Интегриран и гъвкав подход за подобрене на железниците в България

Реформата и развитието на железниците на ЕС изисква интегриране на мерките за подобрене, които обхващат много въпроси: от правото на достъп, лицензиране, таксуване, разпределение на влаковите маршрути, самостоятелност и разделяне до финансово подобряване. Това означава, че те трябва да се интегрират и синхронизират без да се изключи никой от тях. В резултат от интегрирането се очаква обрат за намаляващият пазарен дял на железниците и разрешаване на утежняващите се сериозни пътно-транспортни проблеми.

Няма съмнение, че България е възприела ясна ангажирана политика за интегриране на БДЖ в европейската жп система. Подобряването на железниците на страната е настроено с оглед това интегриране. Въпросът е как и кога ще се осъществи то. Дори някои страни-членки на ЕС още не са приложили напълно Директиви 91/440/ЕИО, 95/18/ЕИО и 95/19/ЕИО на Съвета. Принципите за постепено предоставяне на свободен достъп към националния транспортен пазар и постепенно опростяване, оптимизиране и съгласуване на граничните и митнически формалности при преминаване на границите са приети на Конференцията на министрите на транспорта на страни-участнички в ЧМИС и ЦЕИ, както е показано в параграф 3.5.3.

Не е лесно да се изработи рамка и график за времето на изпълнение. То зависи от много фактори като напредъка и консенсуса за интеграцията и либерализацията на железниците в другите страни и региони, с които ще се свърже българската жп мрежа, постигане на консенсус и изработване на закони в самата България, както и от социалното, политическо, икономическо и промишлено положение в страната и съседните държави.

При тези обстоятелства ЕС предложи и в момента прилага по-гъвкавия подход на жп магистрала. Това представлява експлоатация на интегрирана жп система, съставена от съществуващата инфраструктура, използвайки съществуващите и възможни мерки. Очаква се в бъдеще тази система да прерасне в пълно интегриране на европейската жп система.

Предвид тези развития България трябва да се ангажира, чрез Конференцията на министрите на транспорта, със следните постепени подобрения:

1. Изработване и съгласуване на график или набелязани години, в които ще се изпълнят интегрираните мерки за подобрение, насочени към цялостна интеграция в по-дългосрочен план.

2. търсене на по-гъвкав подход, като метода на жп магистрала, за експлоатация на интегрираната жп система чрез съществуващата мрежа и всички мерки, чието изпълнение стане възможно в краткосрочен план. За описаните по-горе дългосрочни решения трябва да се чака. Това се прави с цел насърчаване на истински подобрения, насочени към интеграция, и придобиване на знания и опит за експлоатация на интегрирани железници и сътрудничеството преди осъществяване на пълно интегриране в цяла Европа.

Идеята за балканска жп магистрала ще бъде една от валидните възможности за гъвкав подход в рамките на балканските страни. България, Румъния и Гърция например могат да започнат на доброволна основа и накрая да се свържат с предлаганите от ЕС жп магистрали. Европейската интеграция ще приключи със свързване на развитието на Северна и Южна Европа.

е. Жп реформа ориентирана към дадени цели

Предложенията за разделяне на управлението на инфраструктурата и експлоатацията на влаковете, основаването на независими жп предприятия или приватизацията трябва да бъдат тясно свързани с пазарната стратегия и целта на подобрение на БДЖ. Мерките на ЕС за подобрение на железниците са ясно и решително определени от тяхната стратегия и цели.

Предложенията и препоръките на ЕС предполагат, че същественият за оцеляването на железниците пазар се състои главно от превози на дълги разстояния или международен товарен транспорт. Ако те не успеят да експлоатират този пазар, те са обречени на изчезване и поради тази причина трябва да положат всички усилия в тази посока. В този смисъл ЕС разглежда сериозно разделянето, самостоятелността или приватизацията, рационализирането на системата на таксуване и системата за разпределяне на маршрутите, които са необходими за насърчаване на ефикасен международен товарен транспорт. Тези мерки за подобрене ще са лишени от смисъл ако не се отразят върху политиката на БДЖ за развиване на международния транспорт. Ако се ограничат до подобрения на товарния транспорт само в България, значението им намалява. В този смисъл реструктурирането или плановете за реформа без ясно определено цел за разработване на потенциалния пазар ще са безполезни за БДЖ.

4.3.2 Предложение за процеса на интегриране на българските железници в европейската система

(1) Предварителни условия и сценарий

Процесът на интегриране естествено зависи от степента на развитието на интегрирана жп система в другите страни от ЕС и ЦИЕ и се влияе от икономическия ръст и транспортното търсене през плановия период. Разбира се има много други социални и политически фактори, които дават отражение върху процеса, както беше споменато по-горе. Тук става въпрос само за техническата страна на въпроса. Основните моменти са описани в Таблица 3.5.4-1.

За разработване на предложение за интегриране на българските железници в европейската система се определят следните предварителни условия за зависещите фактори.

1. Предвидената от Директивите на Съвета Пан-европейска интегрирана система трябва да бъде осъществена както технически, така и институционално, в рамките на определения в това проучване планов период до 2020 година.

Плановият период е разделен на три етапа: първи етап (краткосрочен до 2000 година), втори етап (средносрочен до 2005 година) и трети етап (дългосрочен до 2020 година). Развитието и разширението на системата на ЕС трябва да се извършат в съответствие с тези етапи, както следва:

Интегрираната жп система на ЕС ще бъде частично изградена по време на първия етап, след това разширена към Югоизточна Европа през втория етап и напълно завършена в цяла Европа през третия етап. Приема се, че необходимите за интеграцията подобрения на железниците в България ще бъдат направени в съответствие с всичко това.

2. В отговор на прогнозата за икономически ръст (БВП) от 0%, 3% и 5% по време на трите етапа (според предвижданията за икономическия сектор), общото транспортно търсене ще бъде ограничено през първия етап, ще започне да се увеличава и достигне предишно ниво на трафик (в началото на 90-те години) през втория етап. Високият икономически ръст (5%) през третия етап ще бъде придружен от бързо увеличаване на трафика и обемите на товарите.

Таблица 4.3.2-1 Предложение за процеса на развитие и интегриране в европейската система

	2000	2005	2020
	Първи етап	Втори етап	Трети етап
Интегриране в жп система на ЕС	Частично в ЕС	В жп магистралите на ЕС	Интегриране в Пан-европейска система
Балкански жп магистрали			
Български железници	На база традиционни споразумения	Жп магистрали	Интегриране в жп система на ЕС
Състояние на икономиката и транспорта			
Икономически ръст (БВП)	Ръст 0 %	Ръст 3%	Ръст 5%
Транспортно търсене	Най-слабо	Слабо	Голямо
Моторизиране	Слабо	Започва да се увеличава	Голямо
Институционално устатривяване на железниците			
Интегриране на националната система	Частичен свободен достъп	Разширен свободен достъп	Пълно приемане на Директивите на Съвета
	Подобряване на съществуващите системи за използване на железниците	Единна/Координирана жп система с КЕО (лицензиране, таксуване, разпределяне на влаковите маршрути)	
Организация/ Управление		Разделяне на сметките и организацията	Институционално разделяне
Финансово		Финансов механизъм	
Развитие на транспортната система			
Пан-Европейски транспортни коридори		Комбиниран транспорт	C-4 C-8 C-9
Магистрали			София – Бургас и Варна
Транспортно ценообразуване		Погребителски пътен данък	

От този сценарий става ясно, че пътният трафик ще започне да се увеличава равномерно през втория етап. През третия етап ще има по-нататъшно бързо увеличение, ако не се вземат мерки за прехвърлянето му към други видове транспорт. Това стана в много развити страни, включително и страните от ЕС. Точно тук се предлагат интегрирани жп системи за справяне с проблемите причинени от големия пътен трафик и свързаните с него задръствания.

Таблица 4.3.2-1 Предложение за процеса на развитие и интегриране в европейската система

	2000	2005	2020
	Първи етап	Втори етап	Трети етап
Интегриране в жп система на ЕС	Частично в ЕС	В жп магистралите на ЕС	Интегриране в Пан-европейска система
Балкански жп магистрала		↑	↑
Български железници	На база традиционни споразумения	Жп магистрала	Интегриране в жп система на ЕС
Състояние на икономиката и транспорта			
Икономически ръст (БВП)	Ръст 0%	Ръст 3%	Ръст 5%
Транспортно търсене	Най-слабо	Слабо	Голямо
Моторизиране	Слабо	Започва да се увеличава	Голямо
Институционално устърженостване на железниците			
Интегриране на националната система	Частичен свободен достъп	Разширен свободен достъп	Пълно приемане на Директивите на Съвета
	Подобряване на съществуващите системи за използване на железниците	Единна/Координирана жп система с КЕО (лицензиране, такуване, разпределение на влаковите маршрути)	
Организация/ Управление		Разделяне на сметките и организацията	Институционално разделяне
Финансово		Финансов механизъм	
Развитие на транспортната система			
Пан-Европейски транспортни коридори		Комбиниран транспорт	C-4 C-8 C-9
Магистрала			София – Бургас и Варна
Транспортно ценообразуване		Потребителски пътен данък	

От този сценарий става ясно, че пътният трафик ще започне да се увеличава равномерно през втория етап. През третия етап ще има по-нататъшно бързо увеличение, ако не се вземат мерки за прехвърлянето му към други видове транспорт. Това става в много развити страни, включително и страните от ЕС. Точно тук се предлагат интегрирани жп системи за справяне с проблемите причинени от големия пътен трафик и свързаните с него задръствания.

От гледна точка на борбата срещу увеличаването на пътния трафик, особено на превозите на дълги разстояния, подходяща ще бъде двуетапна стратегия за подобрене на БДЖ

1. Възприемане на идеята за жп магистрала за съществуващата система с практически подобрения, където е възможно. Това ще има ефект за увеличението на пътния трафик през втория етап.

2. За успешно конкуриране с ефикасния пътен товарен транспорт в условията на голямо увеличение на трафика през третия етап ще е необходимо пълно интегриране в европейската жп система както се предвижда от Съвета на ЕС.

В заключение, очаква се че през втория етап БДЖ ще изгради първична система на жп магистрали и ще възприеме интеграцията на ЕС, която ще бъде завършена през третия етап.

(2) Процес на интегриране и развитие

Двуетапната стратегия налага гъвкав подход през първия и втория етап (до 2005 год.) Това се счита за преходен или подготвителен период, който се използва за изработване на консенсус, социална/политическа зрелост и координиране/преговори с други страни. Фиксираният подход през третия етап (до 2020 год.) се счита за стартов период, по време на който интегрираната система на ЕС се материализира чрез решителни действия на правителството по отношение на Директивите на Съвета на ЕС. Това може да съвпадне с приемането на България за пълен член на ЕС.

Процесът на интеграция и развитие се състои от институционални подобрения на железниците и подобрене на транспортната и жп система (инфраструктура) както е описано в Таблица 4.3.2-1. Явно е, че двата процеса трябва да се извършват едновременно и координирано. Развитието на инфраструктурата обаче изисква големи капиталови инвестиции и дълго време, затова то може да се удължи. Ефективното използване на съществуващата инфраструктура с ремонти и обновяване и проекти за облекчаване на задръстванията, за които са необходими сравнително малки инвестиции,

наред с по-лесно осъществимите институционни подобрения, представляват един от основните елементи на процеса на интегриране и развитие.

Това, което трябва да се извърши през третия етап е съвсем определено-заключителните мерки, насочени към пълно изпълняване на Директивите на Съвета по всички точки. Във всяка страна трудностите, възможното/невъзможното, степента на либерализация и т.н. ще бъдат различни, затова е трудно е да се предвиди отсега какъв напредък ще бъде постигнат през преходния период до 2005 година по отношение на подобренията. Размерът и величината на предварителната интегрирана жп система, както е предложена в принципа за жп товарна магистрала ще се изяснят чрез преговори и съгласуване между страните.

Логическата процедура за България, която подлежи на по-нататъшно обсъждане, може да се предложи както е посочено на предишната таблица и обобщено по-долу.

Институционно подобрение на железниците

Първата логическа стъпка към интеграцията е предоставянето на свободен достъп и даване право на всеки лицензиран превозвач да ползва държавната жп инфраструктура. Съобразявайки се с отражението върху обществото и за предпазване от ненужни опасения, през първия етап трябва да се обяви частичен свободен достъп (например многостранни споразумения). През втория етап той трябва да се разшири след внимателно разглеждане на получените през първия етап резултати. Те ще покажат по какъв начин да бъде въведен изискваният от Директивите на Съвета свободен достъп, което ще бъде главната задача през третия етап.

Както беше повторено нееднократно в този параграф, свободният достъп трябва да бъде придружен от улеснение/опростяване на използването на инфраструктурата. В противен случай преимуществата на свободния достъп ще бъдат компроментирани. За тази цел съществуващата система трябва да се подобри, така че да може да се използва максимално през първия и втория етап, преди въвеждането на единната/координирана система за експлоатация на влаковете с КЕО през третия етап

За ефикасно използване на съществуващата инфраструктура е необходимо подобряване на процедурите за лицензиране, ценообразуване и разпределяне на влакови маршрути дори в рамките на съществуващата мрежа.

Директивата на Съвета на ЕС подчертава, че, както беше споменато по-горе, усилията за интегриране трябва да са придружени от организационна/управленческа реформа. Тя включва статут на независимост (особено от държавата), разделяне, конкуренция и т.н. Разделянето е най-важната задача от всички, защото то ще осигури основата за извършване на други действия. Предполага се, че това ще има голямо значение от национална и международна гледна точка. В директива 91/440/ЕИО на Съвета се казва, че разделянето на сметките е задължително, докато организационното/институционното разделяне е по избор. Следвайки това правило, желателно е първото да се приложи през втория етап като първа стъпка към пълното разделяне, което трябва да стане през третия етап. Накрая, здравата финансова база е едно от основните предварителни условия за успешна експлоатация, подкрепено от гореописаните мерки за подобрене. В това отношение Директивата на Съвета препоръчва изграждане на финансови механизми, които ще спомогнат за намаляване на дълговете на всяко предприятие до степен, позволяваща нормално управление на финансите. Финансовият експерт, който участва в това проучване, предвижда че дълговете на БДЖ не са толкова големи и те могат да се изплатят въз основа на редовна експлоатация на железниците през следващите няколко години.

Развитие на транспортната система (инфраструктура)

а. Ясно е, че инфраструктурата на жп транспорт трябва да се подобри и развие за да може да обслужва европейската интегрирана експлоатация на железниците, увеличена чрез гореописаните мерки. Планира се изграждане на Пан-Европейските транспортни коридори С-4, С-8 и С-9 към 2010-та година (втори пласт). Тези коридори ще бъдат важни международни пътища за интегрираните жп системи, чиято експлоатация се предлага да започне по време на третия етап.

б. Трябва да се обърне внимание на международните главни пътища или магистрали, които също ще бъдат изградени успоредно на тези коридори. По коридорите ще има сериозна конкуренция между железниците и автомобилния транспорт (камioni на големи разстояния). За да могат железниците да се конкурират с автомобилния

транспорт нужно е усъвършенстване на извършваните от тях транспортни услуги. Във връзка с изграждането на коридорите заинтересованите страни обсъдиха въвеждането на транспортно остойностяване (потребителски пътен данък) по коридорите с оглед създаване на основа за честна конкуренция. За налагането на потребителски пътен данък много важно условие е съществуването на възможност на друг алтернативен транспорт. Тъй като през втория период магистралата ще е алтернатива на товарния транспорт на дълги разстояния, потребителският пътен данък може да се въведе тогава.

“В заключение, системите и мерките за подобряване на българските железници в сектори като организацията, финансирането, тарифната политика, кадрите, движението на влаковете (разпределение на влаковите маршрути), релсовия път, подвижния състав, сигнализацията и други, маркетинга и т.н., трябва да се изработят в съответствие с перспективата за интегриране в европейските системи, както е описано по-горе”.

По-специално, мерките трябва да се проектират така, че съществуващите в системата на БДЖ железници така да се подобрят, че да се отговори на интеграцията в ЕС и съществуващите проблеми да се разрешат съчетано с процеса на координиране на съществуващите системи в Европа.

БДЖ – АСПЕКТИ НА УПРАВЛЕНИЕТО

БДЖ – АСПЕКТИ НА УПРАВЛЕНИЕТО

ГЛАВА 5 ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА, ОРГАНИЗАЦИЯ И НОРМАТИВНА УРЕДБА

5.1 ЖЕЛЕЗОПЪТНА МРЕЖА

5.1.1 Преглед на жп мрежа

Сегашните измерения и общият преглед на всички линии и участъци на БДЖ са показани в Таблица 5.1-1 и на Фиг. 5.1-1.

Данните са извлечени от информацията, получена и анализирана през ноември 1996, с любезното съдействие на работещите в БДЖ.

За улеснение, всяка категория в Таблица 5.1-1 носи следните обозначения:

Категория	Обозначение
Линия	Едноцифрено число – главна линия; двучифрено число – второстепенна линия
Участък (име)	Класифициран съгласно съществуващата в БДЖ практика
Километраж	Дължина на единични участъци, ползвани едновременно от две линии
Брой на гарите	Без да се включват престоите
Брой влакове/ден	Вкл. международните влакове
Макс. скорост (пътн.)	Не проектната, а реалната макс. скорост на пъти. експресни влакове
Влакова блокировка	Телефонна, освен ако не е указано друго

Както е показано в таблици 5.1-1, общата дължина на мрежата на БДЖ възлиза на 4 031 км, от които 2 718 км (67.4%) са главни и 1 313 км (32.6%) – второстепенни линии. Освен това, в зависимост от вида междурелсие, жп мрежа се състои от 3 787 км линии с междурелсие от 1 435 мм и 244 км (6%) теснолинейка с междурелсие 760 мм.

Класификацията на линиите на подглавни, клонови и свързващи линии още не е изяснена или дефинирана в БДЖ в съответствие с принципите на пазарната икономика.

Участъците с двойна линия съставляват 23.8% (960 км) от цялата мрежа и всички те са само по главните линии. Почти изцяло двойна е само жп линия № 2 от София до Варна с дължина 532 км.

Същевременно електрифицираните линии са с обща дължина 2 478 км, т.е. 62 % от

цялата мрежа и 81% от главните линии.

Максималната скорост от 120 до 130 км/ч в момента се постига на някои отсечки от жп линия № 1.

В момента жп трафик на БДЖ се извършва предимно по главните линии и по-специално по линии № №1, 2, 3, 4 и 8.

Освен това, повече от 95% от приходите се осигуряват от превози по главните линии, а дължината на маршрутите по тях съставлява 67% от цялата мрежа.

5.1.2 Характеристики на главните линии

На Табл. 5.1-2 са дадени обобщени данни за главните линии и участъци.

Характеристиките на главните линии може да се опишат накратко както следва:

а) Линия № 1

- Участъкът между София и Пловдив (156 км) представлява най-важният маршрут на БДЖ, успоредно на който върви пътна магистрала.
В участъка между София и Септември (103 км) обаче има много стръмни наклони и остри завой, което налага използване на максимална локомотивна тяга, както и внимание от страна на машинистите.
- Линия № 1 е разположена на международния път между Турция и Западно-европейските страни, по който преминава международният влак "Балкан експрес". Остава да се електрифицира и удвои участъкът между Крумово и Свиленград до границата с Турция.
- В момента се извършва заздравяване на трасето в участъка между Септември и Пазарджик.

б) Линия № 2

- Линия № 2 е важна линия, която свързва София и Варна на черноморското крайбрежие и е част от международния маршрут към Румъния и Русия през Русе и линия № 4, по която върви международният влак "България експрес".
- По дължината на линията са разположени верижно малки и средни градове, но линия № 2 прави лек завой, което е недостатък в сравнение с пътя.
Линия № 2 е уникална в БДЖ. Тя е изцяло двойна и електрифицирана. В бъдеще се очаква увеличение на скоростта на движение по нея.

- Със съдействието на международни организации ще се извърши разширяване на тунелите и промяна на трасето на линията в участъка между Волуяк и Мездра.

в) Линия № 3

- Линия № 3 има най-голямо значение за товарния транспорт от София до Черно море и благодарение на разположението на трасето предоставя добри условия за транзитно движение на товарни влакове.
- Линия № 3 е най-рентабилната линия на БДЖ, електрифицирана е изцяло, но на места е единична. Затова се препоръчва тя да бъде изцяло удвоена.
- Населението, което живее покрай линията е малобройно и населените места са разпръснати. Не може да се очаква увеличение на общия пътнически трафик, но покрай линията има много туристически обекти. Желателно е увеличаване на туристическия трафик.

г) Линия № 4

- По линия № 4 минават следните международни маршрути: от София за Румъния и Русия през линия № 2 и от Румъния за Турция през линия № 1.
- В момента пътническият и товарен трафик по тази линия изостава в сравнение с автомобилния трафик понеже линията е единична и тя е с много стръмни наклони и остри завои. За интегриране на линията в бъдещия Критски коридор № 4 са необходими големи подобрения.
- БДЖ предвижда удължаване на линията от Подкова до Егейско море.

д) Линия № 5

- По линия № 5 минава международният маршрут на юг от София към Гърция. Успоредните на линията пътища в момента служат за превоз на повече пътници и товари от жп линията поради зигзагообразното подреждане на маршрута в южната му част.
Предстои започване на електрификация и усъвършенстване на сигнализацията по линията със съдействието на международни организации с цел осигуряване на спокоен транзит към Гърция.
- Участъкът между София и Дупница служи до известна степен като градски транспорт.

е) Линия № 6

- Проектира се изграждане на тунели в Македония за създаване на международен път, свързан с линия № 6, но още не е ясно кога ще се извърши самото строителството.
- Участъкът между Волюяк и Разменна (32 км) близо до София е рентабилен.

ж) Линия № 7

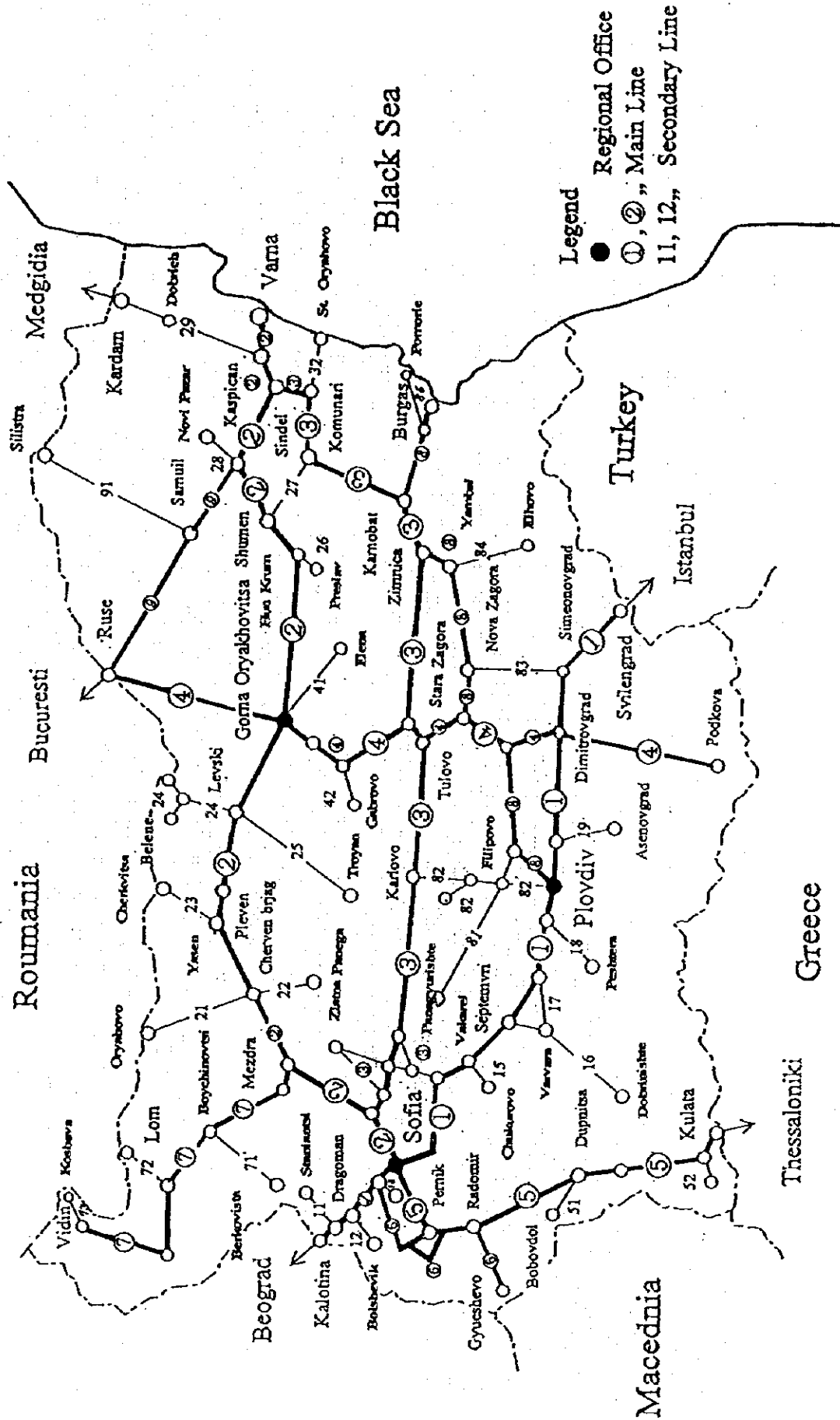
- Ако се построи втори мост на река Дунав, БДЖ очаква линия № 7 да бъде включена в международната жп мрежа през Румъния към Европа. В момента обаче е трудно да се предвиди как ще завършат преговорите за строителство на мост, които се водят сега между заинтересованите страни.

з) Линия № 8

- Линия № 8 е една от най-важните източници на приходи за БДЖ. Тя свързва Пловдив и Черно море през линия № 3 и линия № 4.
- Тя е напълно електрифицирана, но на места единична. Използва се пълноценно и има малък резервен капацитет. За да се увеличи капацитета на трасето необходимо е линията да бъде изцяло удвоена с автоматична сигнализация в близко бъдеще.
- В участъка между Пловдив и Михайлово се извършва подмяна на релсите с дълги заварени релси.

и) Линия № 9

- Линия № 9 е първата жп линия в България.
- Очаква се линията да служи за кратки товарни превози от Румъния до Черно море и за комбиниран безконфликтен транспорт.



Фиг. 5.1-1 Железопътната мрежа на БДЖ

Табл. 5.1-1 Сегашно положение на железопътните линии на БДЖ

№	Линия	Участъци		Км	Брой гари	Линия		Електрифицирана с контактна мрежа	Брой вагоне/ден (в двете посоки)			Макс. Скорост (км/ч.)	Блок-лак
		Име	Име			Единична	Двойна		Пътници	Товари	Смесени		
1	1	Димитровград	Волук	55.378	10	55.378			29	26		100	ПА
2	1	Волук	София	7.835	2		7.835		70	12		90	ПА
3	1	София	Икър	9.5	3		9.5		82	10		75	А
4	1	Икър	Хазичане	4.876	2		4.876		82	25		120	А
5	1	Хазичане	Септември	88.804	11		88.804		64	19		120	А
6	1	Септември	Пловдив	53.045	7		53.045		58	17		110	А
7	1	Пловдив	Крумово	8.286	3		8.286		56	31		100	А
8	1	Крумово	Димитровград	69.543	8	69.543			22	16		100	ПА
9	1	Димитровград	Симеоновград	22.99	3	22.99			14	26		85	ПА
10	1	Симеоновград	Свидленград	42.693	4	42.693			12	10		80	ПА
11	11	Калотина	Станяци	15.682	2	15.682			16	4		50	ПА
12	12	Болшевик	Алдомировци	13.61	2	13.61			12	3		70	ПА
13	13	Волук	Баня	10.778	2	10.778		10.778	36	1		100	ПА
14	15	Вазарел	Чукурово	12.996	2	12.996				5	10	60	
15	16	Септември	Добричище	124.66	14	124.66			8	1	8	45	
16	17	Газарджик	Варвара	16.314	2	16.314			2	0		40	
17	18	Стамболовски	Пешера	28.338	5	28.338			6	2		70	
18	19	Крумово	Асеновград	10.039	2	10.039		10.039	34	2		100	ПА+А
19	2	София	Иленици	4.843	3		4.843		91	9		60	А
20	2	Иленици	Младра	82.946	15		82.946		79	22		110	ПА
21	2	Младра	Ясен	93.754	12		93.754		88	20		115	ПА
22	2	Ясен	Левски	51.623	7		51.623		50	35		110	ПА
23	2	Левски	Г.Оряховица	54.153	7		54.153		38	30		110	ПА
24	2	Г.Оряховица	Шумен	137.378	13		137.378		33	28		110	ПА
25	2	Шумен	Каспичан	22.99	4		22.99		41	20		110	ПА
26	2	Каспичан	Синдел	49.078	6		49.078		35	13		120	ПА
27	2	Синдел	Разделна	6.084	2		6.084		51	41		100	ПА

28	2	Радельна	Барка	29.18	7		29.18			63	27		100	ПА
29	21	Червен Бряг	Оряхово	102.576	7	102.576				13	2		50	
30	22	Червен Бряг	Златна Панега	33.333	3	33.333				6	4		60	ПА
31	23	Ясен	Черваница	43.426	5	43.426				6	4		75	
32	24	Ореш	Белене	13.566	2	13.566				4	2		60	ПА
33	24	Левски	Свищов	47.732	4	47.732				18	5		75	ПА
34	25	Левски	Троян	82.647	7	82.647				6	6	4	75	ПА
35	26	Хан Крум	Преслава	6.874	2	6.874			6.874	5	2		60	
36	27	Шумен	Комунари	50.395	3	50.395				11	0	2	70	ПА
37	28	Каспичан	Нови Пазар	4.927	2	4.927				4.927	20	2	60	
38	29	Радельна	Кардам	104.501	12	104.501			15.5	8	16		100	ПА
39	3	Илменци	Столян	29.34	6	29.34			29.34	14	21		110	А
40	3	Казичано	Столян	17.043	3	17.043			17.043	18	8		100	А
41	3	Столян	Карлово	118.14	15	118.14			118.14	29	35		100	А
42	3	Карлово	Тулово	73.817	11	73.817			73.817	24	23		100	ПА
43	3	Тулово	Дъболо	8.397	2	8.397	8.397			8.397	32	34	100	ПА
44	3	Дъболо	Зминица	91.865	11	91.865			91.865	25	25		120	ПА
45	3	Зминица	Карнобат	34.107	4	34.107	34.107			34.107	51	39	120	ПА
46	3	Карнобат	Комунари	80.751	9	51.77	29.981			80.751	21	13	100	ПА
47	3	Комунари	Синдел	37.285	6	10.885	26.4			37.285	18	17	100	ПА
48	3	Обелицена	Яна	3.69	2	3.69			3.69	4	12		60	А
49	3	Обелицена	Кремиковци	4.435	2	4.435			4.435	4	8		60	А
50	3	Мусачево	Яна	4.9	2	4.9			4.9	4	2		100	
51	32	Юнак	Старо Оряхово	24.603	3	24.603				4	1		60	
52	4	Русе	Г.Оряховица	109.997	13	109.997			109.997	26	14		70	ПА
53	4	Г.Оряховица	Дъболо	106.255	14	106.255			106.255	27	69		65	ПА
54	4	Тулово	Стара Загора	27.626	5	27.626			27.626	16	6		60	ПА
55	4	Стара Загора	Михайлово	22.344	4		22.344			22.344	38	27	100	ПА
56	4	Михайлово	Димитровград	33.6	5	33.6			30.1	16	17		70	ПА
57	4	Димитровград	Полкова	119.073	8	119.073				15	13	2	70	ПА
58	41	Г.Оряховица	Елена	43.499	3	43.499					2			ПА
59	42	Габрово	Царска Ливада	17.248	2	17.248			17.248	12	6		50	ПА

60	5	София	Перник	32.488	7	29.288	3.2	32.488	54	5	95	ПА
61	6	Перник	Батагоши	6.891	3	6.891		6.891	35	15	90	ПА
62	6	Батагоши	Радомир	7.658	2		7.658	7.658	35	20	80	ПА
63	5	Радомир	Дупница	42.744	6	42.744		42.744	21	20	110	ПА
64	5	Дупница	Кулата	118.63	13	118.63		18.68	19	15	90	ПА
65	51	Дупница	Бобов Дол	18.68	3	18.68			16	10	75	ПА
66	52	Ген.Тодоров	Петрич	8.197	2	8.197			20	1	75	
67	6	Волуак	Рамена	32.34	4	32.34		32.34	8	16	80	ПА
68	6	Рамена	Перник	15.572	2	15.572		15.572	6	19	70	ПА
69	6	Радомир	Костендил	54.499	6	54.499			17	14	90	ПА
70	6	Костендил	Гюешево	34.1	2	34.1			3	0	55	ПА
71	7	Мездра	Брусарци	92.53	12	75.067	17.463	92.53	47	24	80	ПА
72	7	Брусарци	Видин	86.944	9	86.944		86.944	16	10	80	ПА
73	71	Бойчиновци	Берковица	39.066	4	39.066		39.066	26	5	80	ПА
74	72	Брусарци	Лом	24.334	3	24.334		23.334	26	10	80	ПА
75	73	Видин	Кошава	19.00	1	19.00				4		
76	8	Пловдив	Михайлово	81.652	10	65.462	16.19	81.652	32	10	100	ПА
77	8	Стара Загора	Нова Загора	33.041	4	24.541	8.5	33.041	26	26	60	ПА
78	8	Нова Загора	Змиинца	59.497	7	36.549	22.948	59.497	32	22	80	ПА
79	8	Карнобат	Дружба	42.342	5		42.342	42.342	41	41	110	ПА
80	8	Дружба	Бургас	17.54	4		17.54	17.54	41	32	110	ПА
81	81	Филипово	Панагюрище	71.28	4	71.28			6	0	65	
82	82	Филипово	Карлово	60.491	7	60.491		60.491	24	2	110	ПА
83	82	Пловдив	Филипово	5.7	2	5.7		5.7	60	6	65	А
84	82	Долна Махала	Хисар	16.00	2	16.00		16.00	16	0	85	ПА
85	83	Нова Загора	Смеоновоград	61.521	6	61.521			4	28	60	ПА
86	84	Ямбол	Елхово	43.065	2	43.065			8	2	60	ПА
87	86	Парлов	Поморие	25.00	1	25.00				1		
88	9	Русе	Самуил	93.159	10	93.159		93.159	13	15	80	ПА
89	9	Самуил	Кастичан	49.245	6	49.245		49.245	10	12	70	ПА
90	91	Самуил	Смилстра	112.374	5	112.374			7	5	75	ПА
			Всичко	4031.198	491	3071.153	960.045	2477.682				

Табл. 5.1-2 Сегашно състояние на главните линии на БДЖ

Главни линии

№	Линия	Км	Брой гари	Коловози		Електри- фикация (км)	Финансов баланс		
				Един.	Двойни		Приходи (млн лв)	Разходи (млн лв)	Възвръ- щаемост
1	Димитровград-София- Пловдив- Свиленград	362.55	53	190.60	171.95	171.95	2,000.7	2,593.6	77.1
	(София-Пловдив)	(155.8)	(23)		(155.8)	(155.8)			(110.7)
2	София-Мездра-Варна	532.03	76		532.03	532.03	3,692.7	3,462.7	106.6
	(София-Г.Оряховица)	(287.3)	(44)		(287.3)	(287.3)			(127.9)
	(Г.Оряховица-Варна)	(244.7)	32		(244.7)	(244.7)			(82.9)
3	Илиенци-Карлово- Тулово-Яна	503.77	73	405.89	97.89	503.77	4,144.1	2,917.4	142.0
	(Илиенци-Тулово)	(238.3)	(35)	(238.3)		(238.3)			(173.1)
	(Тулово-Яна)	(265.5)	(38)	(167.6)	(97.9)	(265.5)			(120.7)
4	Русе-Г.Оряховица Дъбово-Тулово- Димитровград-Подкова	418.90	49	396.55	22.34	296.32	1,352.5	1,832.4	73.8
	(Русе-Г.Оряховица)	(110.0)	(13)	(110.0)		(110.0)			(142.3)
	(Г.Оряховица-Дъбово)	(106.3)	(14)	(106.3)		(106.3)			(97.7)
	(Тулово-Димитровград)	(83.5)	(14)	(61.2)	(22.3)	(80.1)			(39.2)
5	София-Перник-Дупница- Кулата	193.86	26	190.61	3.20	75.23	487.8	847.7	57.5
6	Волуяк-Перник- Радомир-Гюешево	151.06	19	143.40	7.66	62.46	383.8	763.4	50.3
	(Волуяк-Разменна)	(32.3)	(4)	(32.3)		(32.3)			(124.2)
7	Мездра-Видин	179.47	21	162.01	17.46	179.47	457.4	693.1	66.0
8	Пловдив-Ст.Загора- Н.Загора-Бургас	234.07	30	126.55	107.52	234.07	2,082.8	1,697.8	122.7
9	Русе-Самуил-Каспичан	142.40	16	142.40	0.00	142.40	320.6	586.6	54.7
Общо		2,718.12	363	1758.02	960.05	2,197.71	14,922.7	15,394.7	96.9

5.2 ОРГАНИЗАЦИЯ

5.2.1. Правителството и БДЖ

(1) Общи положения

Взаимноотношенията между правителството и БДЖ са уредени чрез новия Закон за БДЖ и чрез договора за обществени услуги. Законът се основава на традиционната в европейските страни концепция и урежда отношенията между двете страни по него. Договора за обществени услуги е с многогодишна рамка и съдържа правата, отговорностите и пълномощията на БДЖ. Законът за БДЖ е обнародван през юни 1995, а план-договорът между Държавата и БДЖ за периода 1996-1998 е сключен през февруари 1996г.

Министерството на транспорта отговаря за цялостното изработване на политиката и има регулиращи функции. В този закон са определени отговорностите на Държавата (в качеството ѝ на собственик на БДЖ и представител на клиентите ѝ), както и тези на БДЖ (в качеството ѝ на инфраструктурна организация и на ж.п. превозвач). Като превозвач БДЖ трябва да действа независимо и съобразявайки се с пазарните принципи. Държавата от своя страна, съгласно сключения договор, трябва да изплаща на БДЖ компенсация за понесените загуби от въвеждането на социални тарифи и от изпълнение на задължението за обществени услуги, както и да поеме частична отговорност за инфраструктурата на железниците.

(2) Закон за БДЖ

Законът определя статута на БДЖ и урежда редица страни на взаимноотношенията ѝ с Държавата. Съгласно този закон БДЖ е основана със статут на държавна организация и регистрирана по смисъла на Търговския закон през август 1995г., в София. Дейността на БДЖ следва принципите, заложиени в Търговския закон.

В Закона са определени:

- статутът, имуществото, дейността и управлението на БДЖ.
- правата и задълженията на БДЖ във връзка с управлението и експлоатацията на предоставеното ѝ имущество.
- правата и задълженията на БДЖ, относно развитието, възстановяването, поддръжката и експлоатацията на инфраструктурата на железниците.

Според Закона, функциите на държавата и БДЖ са:

1) Държавата:

- Финансира развитието, възстановяването и поддръжката на инфраструктурата на железниците и експлоатацията им.
- Обезщетява БДЖ за всички загуби от социални тарифи или от извършване на задължителни обществени услуги, наложени ѝ от Държавата.

Министърът на Транспортта

- Прилага стратегията на държавата в областта на ж.п. транспорта.
- Упражнява предоставената му власт върху дейността на БДЖ.
- Назначава членовете на Управителния съвет и Контролния съвет на БДЖ.
- Назначава Генералния директор по предложение на Управителния съвет.
- Осъществява контрол върху техническата експлоатация и безопасността на движението в БДЖ.

Министерският Съвет (по предложение на Министъра на транспорта)

- Одобрява дългосрочна програма за развитието на ж.п. транспорта както и да вземе решения за модернизация и развитие на съществуващата ж.п. мрежа, вкл. строителство на нови линии.
- Изважда от експлоатация, закрива и ликвидира ж.п. линии.

2) БДЖ

- Участва заедно с Държавата във финансирането на развойната дейност, възстановяването, поддръжката и експлоатацията на ж.п. инфраструктурата, използвайки приходите от дейността си.
- Извършва задължителните обществени услуги на база на Договора с Държавата, подновяван всяка година.
- Предприема необходимите действия по развитието, възстановяването, поддръжката и експлоатацията на инфраструктурата на железниците на основание на сключения с Държавата договор.

(3) План - Договор между Държавата и БДЖ за периода 1996 – 1998 г.

Договорът между Държавата, представлявана от Министъра на Финансите и Министъра на Транспортта от една страна и БДЖ, представлявана от Генералния директор от друга, е сключен съгласно изискванията на Закона за БДЖ. Срокът на действието му съвпада със срока предвиден в Проекта за преустройство на железниците (ППЖ) . Основният текст и приложенията към него съдържат подробна

информация относено: финансовите ресурси, необходими за компенсиране на загубите за финансовата 1996г., списък на категориите пътници, имащи право да ползват безплатни или намалени цени на транспортни услуги и др. Годишната програма за инфраструктурата, както и някои приложения относно финансовите ресурси, следва да се актуализират всяка година, следвайки промените в икономическата ситуация, транспортните нужди и др.

Съдържанието на Договора накратко е както следва:

1) Общи положения

- Определя задълженията на държавата и на БДЖ, съгласуваните показатели за всяка дейност и условията на плащане на извършените от БДЖ услуги.
- Държавата възлага, а БДЖ приема да изпълнява дейностите по развитието, възстановяването, поддръжката и експлоатацията на инфраструктурата и задължителните обществени услуги, като за целта води отделно счетоводство за този род дейности, различно от счетоводството за присъщите ѝ експлоатационни дейности.

2) Права и задължения на Държавата

- Министърът на Транспортта определя количествените и качествени показатели, относно задължителните ж.п. превози, които БДЖ нормално не би предприела, изхождайки само от икономическите си интереси.
- Държавата осигурява необходимите фондове за:
 - развитие, възстановяване, поддръжка и експлоатация на ж.п. инфраструктурата.
 - компенсация на загуби от прилагането на социални тарифи.
 - обучение на транспортни кадри и изграждане на инфраструктурата и т.н.

3) Права и задължения на БДЖ

- БДЖ извършва пътнически и товарни ж.п. превози срещу заплащане по пазарни цени.
- БДЖ извършва задължителни обществени услуги въз основа на сключен договор.
- БДЖ съобразявайки се с търговските си интереси, има право да прекрати изцяло или да намали частично обслужването на маршрути с малки пътничкопотоци.

4) Вътрешен пътнически транспорт, за който БДЖ получава компенсаци от Държавата:

Категории пътници имащи право на безплатен билет (през 1996 год.)

- инвалиди и слепи 2 пътувания в двете посоки на година
- майки с три и повече деца 1 пътуване в двете посоки на година

и др.

Категории пътници, имащи право на 50% намаление (през 1996 год.)

- редовни студенти всички пътувания
- пенсионери (жени над 55 и мъже над 60г.) всички пътувания

и др.

5) Фондове, заделени годишно от Държавата (през 1996 год.)

Годишно заделените държавни фондове за инфраструктурата и за компенсиране на загуби за 1996г. са както следва:

		В млн. лв
Инфраструктура:	поддръжка	900
	инвестиции	914
Компенсации:	социални тарифи	1 500
	безплатни и пътувания с намаление	90
Общо		3 404

Така чрез договора се осъществява плащането на разходите за инфраструктура и за компенсациите на загубите от социални тарифи. Вероятно ще има разлика между поисканите от БДЖ суми и тези, които реално ще бъдат отпуснати. Съгласно договора, БДЖ изготвя и предлага годишна програма за разходите, свързани с инфраструктурата, която се разглежда през месец септември на предходната година, а Държавата взема отношение по така предложената програма до месец ноември на същата година. Държавното участие във финансирането се определя годишно в Държавния бюджет. За да се реализира по-добро управление на БДЖ и по-добри резултати от прилагането на Договора, много важно е, при изискване на полагащите й се годишни държавни субсидии, БДЖ да представя по-пълна документация, доказваща извършените разходи. БДЖ не би трябвало да се отказва от продължаване на преговори с Държавата дори и след окончателното решение на въпроса. От своя страна Държавата трябва да спазва постигнатите договорености и да осигурява нужните субсидии. Финансовата ситуация в момента е решаваща и следва да се вземе предвид преди подписването на Договора.

Що се отнася до минали случаи, годишните компенсации и плащания от страна на държавата са уредени едностранно от държавата без подробни преговори. Вероятно това се дължи на следните обстоятелства:

- Държавата не може да си позволи да плаща достатъчно компенсации поради финансовите затруднения.
- Не може да има истински преговори на равна основа, защото на практика Министерството на транспорта има право да ръководи дейността на БДЖ.
- Министерството на транспорта още не е определило показателите на транспортните задължения на БДЖ, затова остава неясно кой вид услуги удовлетворяват изискванията на задължения за предоставяне на обществени услуги. Същото се отнася и до показателите "развитие" и "поддръжка" на инфраструктурата, които спадат към задълженията на държавата.
- БДЖ още не са представили пълна документация в подкрепа на искането за субсидии.

В потвърждение на горното трябва да се отбележи със съжаление, че договарянето, с който се определят необходимите средства за 1997 година, не беше сключен до месец септември на същата година.

(4) Проектозакон за железопътния транспорт

В момента българското правителство подготвя 7 проектозакона и 22 проектоправилници за привеждане на транспортната нормативна уредба в съответствие с директива 91/440 и други правилници на ЕС. Първоначално ще влязат в действие четири от седемте проектозакона, а всички останали се предвижда да започнат да действат до края на 1999 година. "Проектозаконът за железопътния транспорт" е един от първите четири.

Този закон се основава върху разделянето на поддръжката на инфраструктурата и транспортната експлоатация и има за цел въвеждане на свободен достъп в българските железници. Законът определя статута, процедурата и условията за използване на републиканската железопътна инфраструктура (РЖПИ), включително:

- Правният статут на РЖПИ, която принадлежи на Държавата;
- Редът и процедурата за използване, поддръжане и експлоатация на РЖПИ
- Лицензиране и статут на железопътните предприятия (накратко "Железници")
- Възлагане/изпълнение на задължението за предоставяне на обществени услуги
- Транспортните отношения между железниците и техните клиенти

Следват основните положения на този закон:

(РЖПИ)

- РЖПИ включва жп линиите, прилежащите и притежавани терени и сгради, съоръжения, инсталации, технически устройства и т.н.
- РЖПИ е обществена държавна собственост
- Държавата проектира и финансира развитието на РЖПИ, а също управлява и контролира нейното поддържане и ремонтване.

(Управител и Изпълнител на експлоатацията на РЖПИ)

- Министерството на транспорта сключва договор за управление на РЖПИ с Управителя на РЖПИ и чрез договор възлага на Изпълнителя на експлоатацията на РЖПИ експлоатацията ѝ.
- Поддържането на РЖПИ се организира от Управителя на РЖПИ.
- Изпълнителят на експлоатацията на РЖПИ изработва график на движението и план за композиране на влаковете, управлява движението на влаковете в РЖПИ, спазвайки изискванията за безопасност и сигурност.
- Изпълнителят на експлоатацията на РЖПИ сключва с Управителя (Управителите) на РЖПИ административни, технически и финансови споразумения за съвместната им дейност относно таксите, контрола за спазване на влаковите разписания и предоставените права на достъп до РЖПИ.

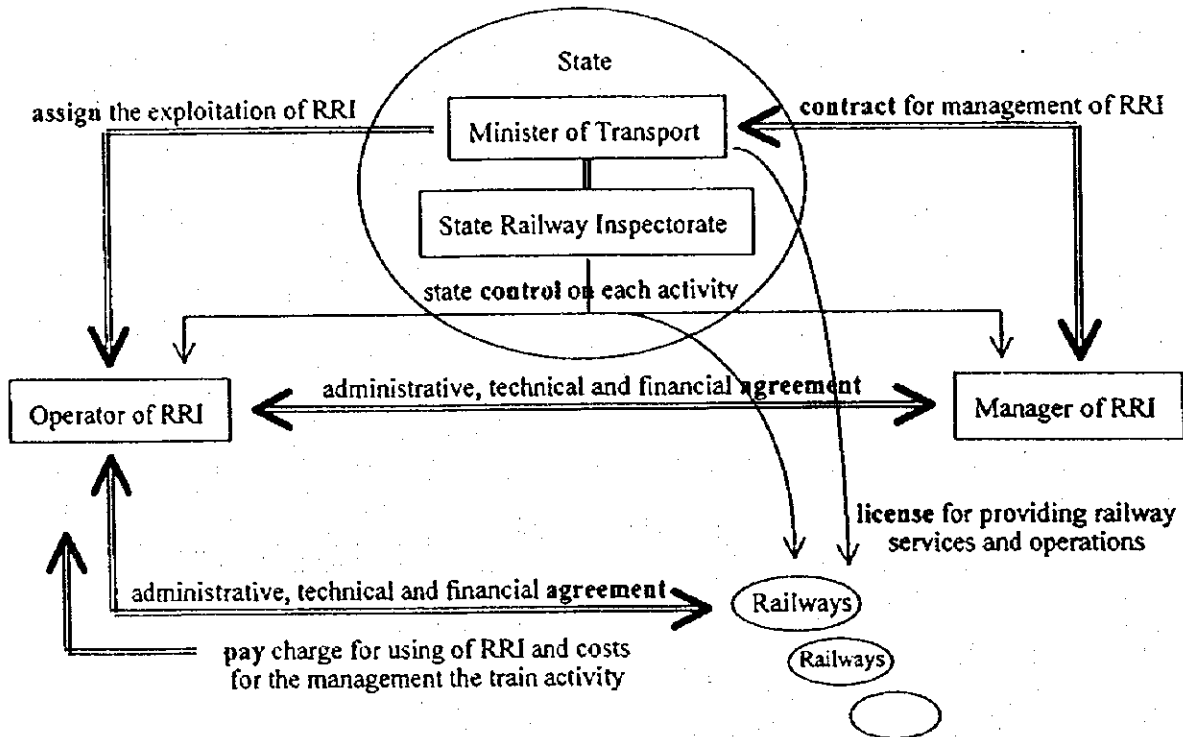
(“Железници”)

- Министерството на транспорта лицензира като “железници” юридически или физически лица, чиято дейност е предоставяне на железопътни услуги и експлоатация. Лицензът е необходимо изискване за достъп до РЖПИ, но той не осигурява подобен достъп.
- “Железниците” имат равни права на достъп до РЖПИ съгласно процедурата предписана в Правилника, издаден от Министерството на транспорта.
- За да придобият право да използват РЖПИ “Железниците” сключват административни, технически и финансови споразумения с Изпълнителя на експлоатацията за използване на РЖПИ.
- “Железниците” плащат такса за използване на РЖПИ и разходите за дейността на Изпълнителя на експлоатацията на РЖПИ съгласно Правилник, одобрен от Министерството на транспорта.
- Събраните средства от такси за използване на РЖПИ се използват само за поддържане, ремонти и благоустройство на РЖПИ.

(Държавен контрол върху железопътния транспорт)

- Министерството на транспорта осъществява държавен контрол върху управлението и експлоатацията на РЖПИ и техническата експлоатация и безопасност на движението на влаковете чрез Държавната железопътна инспекция.

Определените чрез Закона взаимоотношения между различните органи са представени схематично както следва:



Следователно проектозаконът предвижда изготвяне на рамката за разделяне на инфраструктурата и експлоатацията и открит достъп, но не се споменава нищо за бъдещата дейност на БДЖ. Съдейки от съдържанието на съответните членове на закона изглежда, че всички съществуващи Управления се разглеждат като Управители на РЖПИ по отношение на инфраструктурата на БДЖ, а Отдел "Експлоатация" като Изпълнител на експлоатацията на РЖПИ. Всичко това обаче не означава само институционно разделяне на БДЖ. Ще има възможност БДЖ да бъде едновременно Управител на РЖПИ, Изпълнител на експлоатацията на РЖПИ и една от "Железниците".

Нямаме данни относно съдържанието на изработваните 7 проектозакона и 22 проектоправилника освен за "Проектозакона за железопътния транспорт" и "Проектоправилника за железопътния пътнически и товарен транспорт". Затова при

изработването на останалите закони и правилници трябва да се изяснят следните въпроси:

- Бъдещата дейност на БДЖ.
- Начинът на разделяне на БДЖ – институционно и т.н., подходящото време за разделяне и т.н.
- Възможностите на държавата да покрие увеличените разходи за управление на инфраструктурата и компенсации за предоставяне на обществени услуги.
- Мерки за стимулиране на достъпа до РЖПИ на нови “Железници”, освен БДЖ.
- Мерки за увеличаване на конкурентноспособността на БДЖ като “Железница”.
- Привеждане в съответствие с предишната програма на БДЖ за подобряване на пътническото обслужване (описани по-долу в 2.5.5(3)).

5.2.2. Вътрешна организация

(1) Сегашната организация

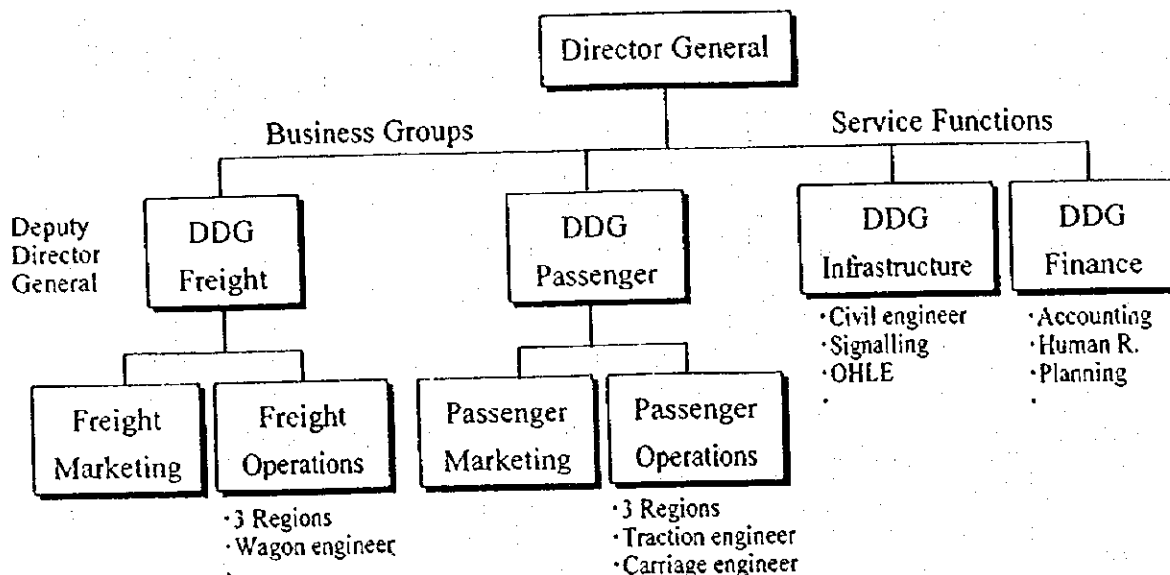
В ИПЖ, БДЖ се стреми да създаде една модерна организационна структура, вземайки за модел едно бизнес звено, ориентирано към търговия и маркетинг. Главната цел на промените в организацията на БДЖ е да се даде по-голямо внимание на ръководството и отговорността по маркетинг и търговски функции.

Съществуващата организационна структура е представена на Фиг.5.2.2-1.

(Преходна организация)

Петима заместник - генерални директори отговарят за ключовите дейности – експлоатация, подвижен състав и ж.п. промишленост, инфраструктура, търговско – икономическо и стратегическо развитие (вж.Фиг.5.2.2-2). Дейността по маркетинг и разработване на продукти се ръководи от Зам.генералния директор по експлоатацията. В крайния си вид търговски ориентираната структура, заложена като цел както в ИПЖ така и от екипа на ДЖАЙКА, се състои от две основни бизнес групи – товарна и пътническа, като всяка от тях включва и експлоатационна, инфраструктурна и финансова дейност. Ето защо сегашната структура, при която бизнес звената и обслужващите дейности са разделени, се разглежда като преходна. Преминването към крайната структура ще бъде постепенно и паралелно на разрастването на дейностите по маркетинг и разработването на продукти.

Окончателна търговско/маркетинг-ориентирана организационна структура



(Система за вътрешен контрол)

Финансово-ревизионният доклад за 1995г. е изготвен от фирма КПМГ като външен финансов ревизор. Вътрешен финансов ревизор не е назначаван, а система за вътрешен контрол в БДЖ все още няма.

(Ръководни и контролни органи)

Ръководните органи на БДЖ са назначените от Държавата в лицето на Министъра на Транспорта, Управителния съвет (УС) и Генерален директор. Управителният съвет се състои от 9 члена, назначени от Министъра на Транспорта. Петима от тях трябва да бъдат външни за БДЖ хора, които да представляват както националните интереси, така и тези на клиентите. Останалите четирима са от системата на БДЖ. Основната функция на УС е да обсъжда и одобрява стратегията на БДЖ. На долната таблица е показан съставът на УС, реорганизиран през месец март 1997 година.

Управителен съвет

	Длъжност	От/извън БДЖ	Забележка
1.	Председател	Извън	Служител на М-во на транспорта
2.	Зам.председател	Извън	Служител на М-во на транспорта
3.	Член	От	Генерален директор на БДЖ
4.	Член	От	Зам.ген.директор на БДЖ (стратегия)
5.	Член	От	Зам.ген.директор на БДЖ (инфраструктура)
6.	Член	От	Старши експерт на БДЖ
7.	Член	Извън	Служител на М-во на транспорта
8.	Член	Извън	Служител на М-во на транспорта
9.	Член	Извън	Зам.ректор на техническия университет

Генералният директор е натоварен с цялостното изпълнително ръководство на БДЖ. Контролен орган на БДЖ е Контролният Съвет, състоящ се от петима членове, от които най-малко двама са дипломирани експерт-счетоводители. Никой от тях не трябва да се намира в трудови отношения с БДЖ или с член на УС.

(Главна дирекция, ЖПУ, ЖПР)

Главна дирекция на БДЖ се намира в София. Има три ЖПУ по експлоатацията съответно в София, Пловдив и Г.Оряховица. В края на 1996 г. бяха извършени някои структурни промени в изпълнение на ППЖ. Закрити бяха пет ЖПР, четири звена по строителството и поддръжката и звеното за хладилен транспорт. Същевременно четири локомотивни депа са слети в две. Тази година ЖПУ Варна беше закрито и слято с ЖПУ Г.Оряховица. Съществуващата в момента местна организационна схема е показана на Фиг. 5.2.2-3(1),(2).

(2) Отделяне на неосновни дейности

В ППЖ е предвидено отделяне на неосновните дейности от системата на БДЖ. В момента в структурата на БДЖ фигурират 14 завода и 2 института. Отделянето им има за цел от една страна да се даде възможност на БДЖ да закупува всички стоки и услуги на конкурентни начала, а от друга – да се осигури по-голям пазар за продукцията на самите заводи. Така ще се постигне и по-ефективен производствен процес от гл.т. на разходите, както и независимост от БДЖ.

С това и предвид намаляващите нужди от производство на нови продукти и осъществяването на капитални ремонти, през декември 1996г. беше подготвена следната програма за реструктуриране: при наличие на заинтересован инвеститор -

образуване на смесено предприятие със съответни дялови участия (вж.Т.1); при липса на инвеститори БДЖ ще образува акционерни дружества със 100% дялово участие (вж. Т.2). Последните трябва да се подготвят за бъдеща приватизация. На този етап отделните се звена ще продължат да извършват всички производствени и ремонтни дейности на БДЖ на пазарни начала чрез сключване на договори.

От друга страна, изработените през месец декември 1996 година от БДЖ мерки включват също реорганизация на двата жп института като независима консултантска фирма и център за научно-развойна дейност (вж.т.3) по-долу.

За целите на бъдещата приватизация се налага предприемането на някои ефективни мерки за стимулиране ръководния и изпълнителски състав за да реализира необходимите рационализации.

1) образуване на съвместни предприятия с участие на чуждестранни инвеститори:

- за производство на бетонни траверси в завода за стоманобетонни конструкции в Свищов. (Съдебната регистрация е от ноември 1996г. Предвижданият италиански инвеститор обаче се оттегли от проекта и сега БДЖ полага усилия за намиране на друг. Затова започването на производство в този завод закъснява.)
- за производство на ж.п. стрелки в ж.п. завода в София. (Съдебната регистрация е от ноември 1996г.)
- за производство на ж.п. сигнализация и телекомуникации в ЗАТ-София.

2) образуване на акционерни дружества с намерение за бъдеща приватизация:

- на вагонния завод в Бургас
- на завода за спирални устройства в Първомай
- на ремонтно-възстановително предприятие за поддръжка на железен път и ж.п. съоръжения
- на завода за контролно-измерителни прибори и апаратура в гр. Левски

3) Самостоятелна консултантска фирма, независима от БДЖ:

- НИТИЖТ
- Технологичен институт по ж.п. техника

(3) Програма за подобряване на пътническия транспорт

През месец май 1997 година БДЖ изработи "Програма за подобряване на качеството на обслужването и ефективността на пътническия транспорт", която беше одобрена от Управителния съвет. Основната цел на тази програма е да определи политиката на БДЖ и мерките за подобрене на пътническия транспорт както в краткосрочен, така и в дългосрочен план – до 2005 година. Програмата се развива в съответствие с решенията на Управителния съвет. Следва кратко описание на програмата:

1) Встъпителна част

- Тази програма е разработена в съответствие с действащото законодателство, което се отнася до дейността на БДЖ, например Закона за БДЖ, План-договора и ППЖ.
- Съотношението между приходи и разходи при пътническия транспорт трябва да се поддържа на ниво 1 към 2.
- Необходимите за осъществяване на програмата средства ще се осигурят от годишния план на БДЖ.

2) Цели

- Увеличаване на конкурентноспособността на БДЖ по отношение на качеството на обслужване и ефективност в следните сектори на транспортните пазари:
 - Международен транспорт - Балкански страни, ОНД, страни от ЦИЕ.
 - Междуградски транспорт - между градските центрове (40 града) в България.
 - Крайградски транспорт - по линиите на по-големите градски центрове с голям пътникопоток (София, Пловдив, Варна, Бургас и други).
 - Други - с обикновен пътнически влак.
- Извършване на реорганизация на пътническия транспорт и обезпечаване на пазарната му ориентация. Това означава:
 - Осигуряване и увеличаване на нови по-удобни и по-бързи влакове.
 - Внос и производство в България на нови модерни пътнически вагони и нови ЕМВ (електрически мотрисни влакове) и ремонтване на съществуващите вагони.
 - Създаване на система за резервация на места и компютъризирана система за продажба на билети на всяка главна гара.
 - Разработване и въвеждане на нови пазарно-ориентирани тарифи.
 - Модернизирване, обновяване и преоборудване на сградите на 40 главни гари.

- Изпълняване на инвестиционен план за въвеждане на модерни информационни технологии, ремонтване на пътническите вагони, постоянни ремонти на линиите и модернизация на пътническите гари.

3) Маркетингови структури

- До средата на 2000 година управлението на пътническия транспорт ще се раздели на две (национално и местно) индивидуални самоиздържащи се части чрез въвеждане на пътническа информационна система.
- Маркетинговата служба в рамките на сегашното Управление "Пътнически транспорт" (вж.Фиг.5.2.2-2) ще се преобразува в Център за управление на международния и междуградски транспорт.
- Международните и междуградски влакове се управляват от един национален орган (гореспоменатия Център), докато крайградските и обикновени пътнически влакове се управляват от местни органи.
- На Фиг.5.2.2-4 е показана примерна функционална структура на индивидуално звено за пътнически транспорт. ЕМВ остават в рамките на Отдел "Тяга", затова необходимите тяга и ЕМВ ще се осигуряват чрез договор с Отдел "Тяга".

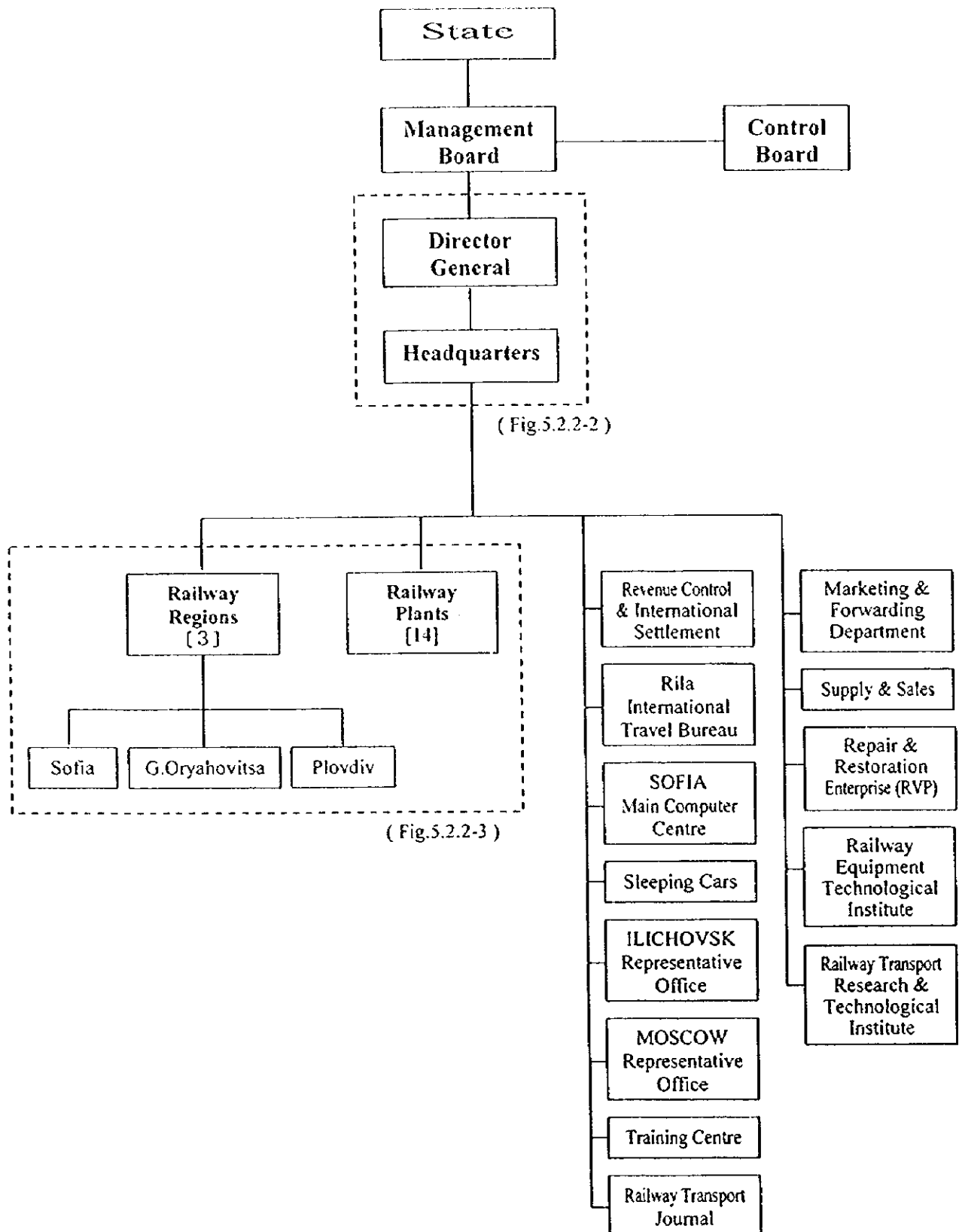
4) Разделяне и приватизация на спомагателни дейности

- Ще се провежда непрекъснато проучване на начините за разделяне и приватизация на следните дейности:
 - Продажба на билети и резервация на места.
 - Почистване и оборудване на пътническите вагони.
 - Проверка на билетите в крайградските влакове (на договор с упълномощени лица).
 - Продажба на билети на консигнация в гари, където няма редовно обслужване.

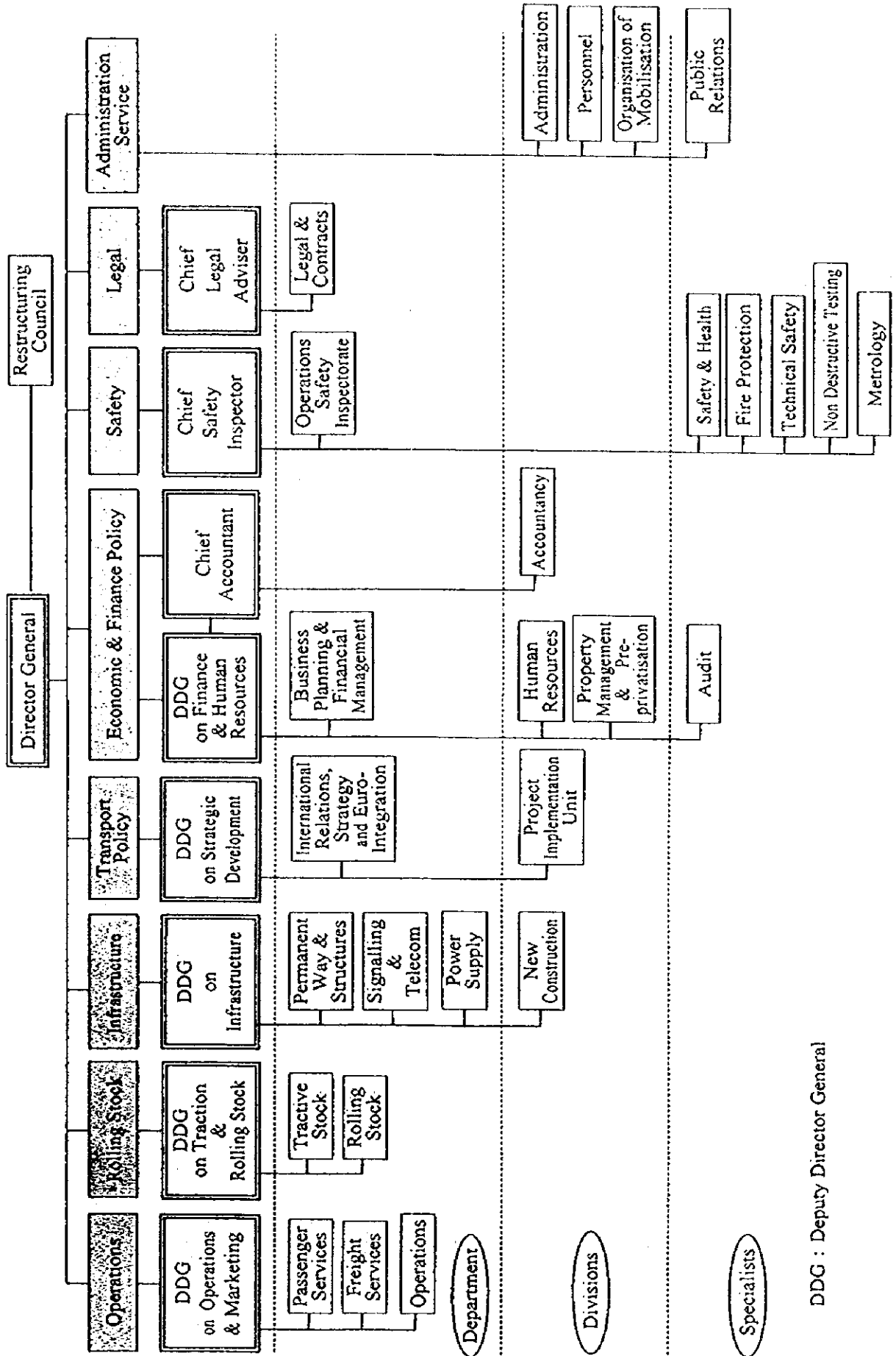
Целта на тази програма не е въвеждане на открит достъп до железопътната мрежа на БДЖ. Съгласно програмата, действието на пътническия транспорт ще бъде разделено организационно в преустроените БДЖ с цел предоставяне на звената за пътнически транспорт автономия еднаква с тази на самостоятелно предприятие. Но тъй като управлението на инфраструктурата и тягата остава в основната служба на БДЖ, ще бъде трудно да се осигури достатъчно автономия и отговорност на звеното за пътнически транспорт. Международният и междуградски транспорт ще се експлоатира

на търговски принцип в конкуренция с пътния транспорт, а крайградският и другият (с обикновени влакове) транспорт ще се експлоатира въз основа на договори с държавата, съответните общини или ангажирани фирми. Остава открит въпроса когато не може да се сключи валиден договор с държавата или други институции, какво трябва да направи звеното за пътнически транспорт с експлоатацията на нерентабилните влакове.

Изпълнението на програмата ще предхожда предложената от екипа структурна реформа на БДЖ, затова при подробното ѝ разработване сега, тя трябва да бъде съобразена с плана за структурна реформа.

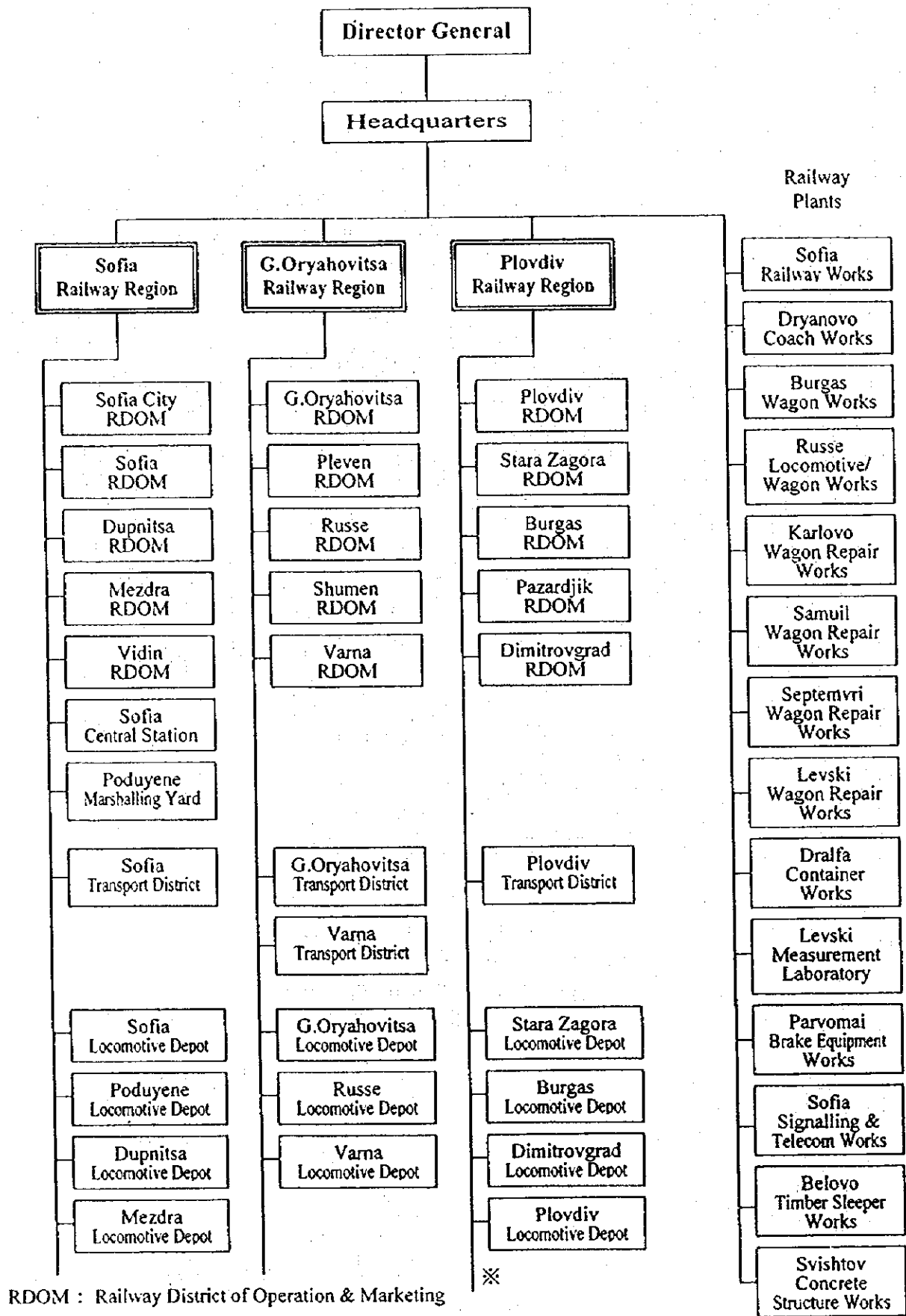


Фиг.5.2.2-1 Организационна схема на БДЖ

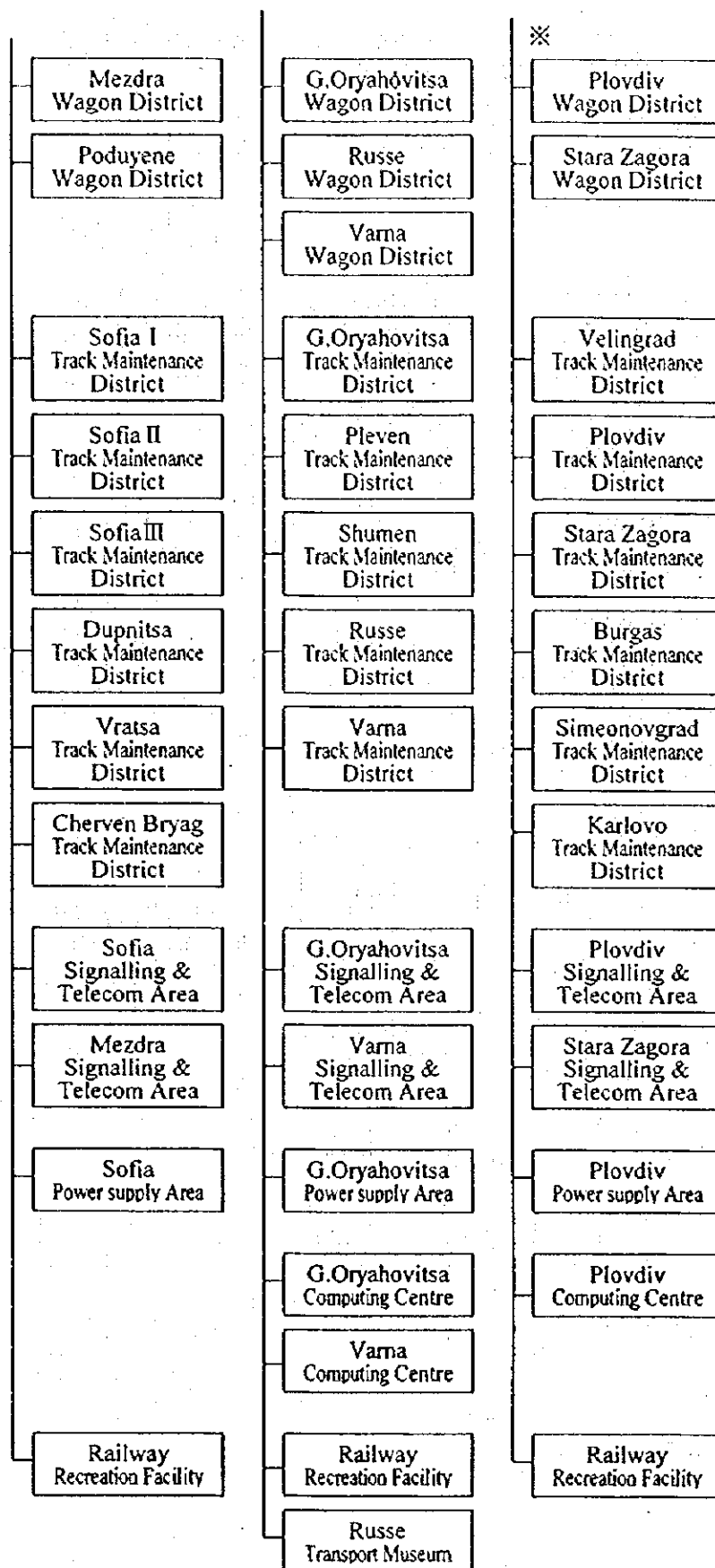


DDG : Deputy Director General

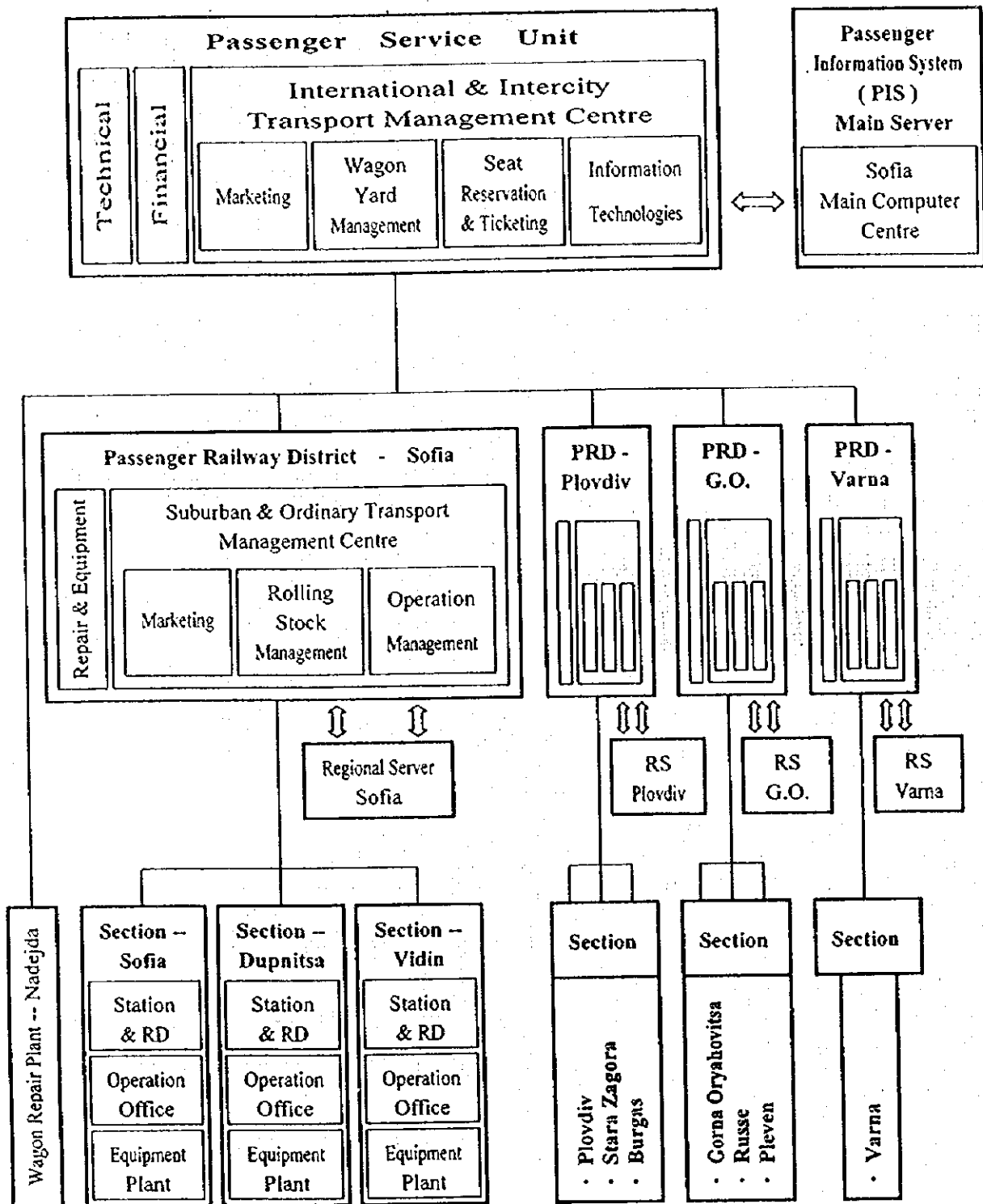
Фиг.5.2.2-2 Главна дирекция на БДЖ



Фиг.5.2.2-3 (I) ЖПУ на БДЖ



Фиг.5.2.2-3(2) ЖПР на БДЖ



PRD : Passenger Railway District
 RS : Regional Server
 RD : Railway District

Фиг.5.2.2-4 Примерна функционална структура на "Звено за пътнически транспорт"

5.2.3 Необходимост от държавна политика

(1) Изработване на дългосрочна транспортна политика

Екипът предлага генерален план за дългосрочно подобрене на управлението на БДЖ. Изразява се надежда, че този план ще спомогне за изграждане на основата върху която железниците ще продължат да играят подходяща роля в Българската транспортна система и управлението на БДЖ ще се подобри успешно и стабилно. За тази цел трябва първо да се установи цялостна дългосрочна транспортна политика, която ще включва мерки за разрешаване на всички проблеми, с които се сблъсква сега България. Установяването на подобна политика ще даде възможност за резултатно подобряване на управлението на БДЖ.

Транспортната система се подобрява чрез пазарен механизъм. Затова като правило пазарният механизъм трябва да се основава върху принципа на заплащане на разходите от получаващите приходи и производителите. Той трябва да отразява свободната конкуренция между различни видове транспорт на транспортния пазар и свободния избор на потребителите. За образуване на такъв транспортен пазар и развиване на пазарната конкуренция, трябва да се извърши преустройство на вътрешната транспортна мрежа и формулира система за рационализиране на заплащане на общите разходи и др. Същевременно държавата следва да приложи подходящи мерки за опазване на околната среда и икономия на енергия. Ще е трудно да се разрешат тези проблеми без широко национално съгласие и силни правителствени мерки.

Следователно, Правителството трябва да идентифицира проблемите, които трябва да се разрешат в транспортната област, както са описани по-долу и изработи бързо цялостна дългосрочна транспортна политика, която да включва всички мерки за разрешаване на проблемите.

- подобряване на транспортната мрежа с оглед пригаждането ѝ към промяната в социално-икономическата обстановка.
- осигуряване на висококачествено транспортно обслужване по отношение на скорост, надеждност, удобство и др.
- опазване на околната среда.
- поддръжка и подобрене на обществения транспорт.
- подобряване на транспортната система с оглед постигане на висока ефективност по отношение на използването на енергия, производителността и т.н.

(2) Цялостен дългосрочен план за инвестиции в транспортната инфраструктура

За изграждането на ефикасна транспортна система е абсолютно необходимо да се подобрят транспортната мрежа и законодателството. При транспортна мрежа, която се състои от различни видове транспорт като железници и пътища, всеки вид транспорт трябва да изпълнява ефективно своите собствени функции от една страна и всички видове като цяло, които се заместват и допълват един друг, също трябва да изпълняват функциите си ефективно. Подобно подобряване на транспортната мрежа се

осъществява чрез подходящо съчетаване на мрежите на различните транспортни видове. За тази цел инвестиционният план за транспортната инфраструктура не трябва да бъде независим, а да се основава на цялостно координиране на всички планове. Това означава, че резултатите от предложеното от екипа подобряване на железопътната инфраструктура, трябва да се проверят чрез цялостно проучване на подобряването на цялата транспортна мрежа.

Инвестициите за транспортната инфраструктура като пътища, пристанища и летища ще се правят както досега от държавата, общините, обществени корпорации и др., а инвестициите за железниците ще се правят от държавата, чиято отговорност за жп инфраструктура ще стане по-ясна чрез разделянето на експлоатацията на инфраструктурата от управлението на транспорта. Така инвестициите за транспортната инфраструктура се осъществяват като вид обществено инвестиране, така че координирането на инвестиционните проекти за различните видове транспорт и последващото действително подобряване на вътрешната транспортна система зависят до голяма степен от държавната политика.

Следователно, правителството трябва да изработи цялостен дългосрочен план (приблизително за десет и повече години) за инвестиции в транспортната инфраструктура и подобни индивидуални планове за всеки вид транспорт, които са съобразени с цялостния план. Правителството трябва да осъществява подобренията на транспортната мрежа системно и резултатно. При изготвянето на тези планове правителството трябва да извърши задълбочено проучване на посочените по-долу въпроси и да се погрижи за координирането на всички планове. Тези планове трябва да се преразглеждат всеки две или три години за привеждане в съответствие с отбелязания напредък и измененията на условията.

- транспортните нужди и необходимото ниво на обслужване.
- начини за осигуряване на средства за инвестиции и ограничаване на общата сума на инвестициите.
- предимство на инвестиции, които отговарят на даден критерий.
- планираното ниво на подобрение.
- нуждите на транспортната политика.

(3) Поощряване на транспортна политика, съобразена с изискванията за опазване на околната среда

В България, както и в други страни, развитието на автомобилния транспорт, постигнато в резултат на икономическия растеж, вероятно ще доведе до голямо транспортно търсене особено на автомобилен транспорт. Това ще доведе до увеличаване на проблемите на околната среда, енергията и управлението на обществения транспорт. Мерките, които ще се предприемат в бъдеще трябва да бъдат насочени повече от преди към опазване на околната среда и пестене на енергия. Следователно, Правителството трябва да възприме политика, която осигурява ефективно използване на железниците, които превъзхождат другите видове транспорт защото замърсяват по-малко въздуха, изразходват по-малко енергия и не са толкова зависими от петрола. Тези мерки обаче могат да наложат на собствениците на автомобилния транспорт известен допълнителен товар и ограничения, затова за прилагането на тези мерки е необходимо широко национално съгласие за намаляване на отрицателния ефект от прилагането им. Следователно за поощряване на

използването на други видове транспорт, които могат да бъдат алтернатива на автомобилния, е необходимо уелото им подобряване. И заради това, държавата трябва да предприеме действия за бъдещо подобряване на обслужването на железниците и увеличаване на транспортния им капацитет.

(4) Ефикасно разпределение на бремето на разходите между различните видове транспорт

Потребителят избира кой вид транспорт ще ползва като сравнява предимствата и недостатъците на съответната транспортна услуга. Резултатът от осигуряването на транспортна услуга достига не само пряко до даден потребител, но и непряко до общината, където се осигурява транспортната услуга. Косвените резултати носят на общината не само предимства (ползата от благоустрояване), по също и външни неудобства (социална цена), като шум, вибрации и замърсяване на въздуха. От гледна точка на приемливото споделяне на разходите необходимо е получените в резултат от благоустрояването предимства да се ползват от съответния вид транспорт, а социалната цена да се понася от съответния вид транспорт, който я предизвиква, като накрая те да се върнат или наложат на потребителя. От друга страна ефикасното разпределение на разходите е необходимо не толкова заради изравняване на условията на конкуренция на транспортния пазар, колкото от гледна точка на приемливото им споделяне.

Ефикасното разпределение на разходите е свързано със следните главни фактори: 1) споделяне на разходите за изграждане на инфраструктурата, 2) ограничения, наложени от задължението за извършване на обществени услуги и 3) споделяне на социалната цена. Ефикасното разпределение на разходите, свързано с тези фактори, води до различни практически трудности и държавата не може да осъществи ефикасно разпределение без да предприеме силни мерки. По-долу са описани основните идеи за всяка от тези мерки. В бъдеще Държавата ще трябва да определи и прилага конкретни мерки.

1) Споделяне на разходите за инфраструктурата

Поради разделянето на инфраструктурата от транспорта, което ще стане в резултат от структурната реформа на БДЖ, собствеността и отговорността за управлението на железопътната инфраструктура ще принадлежат на Държавата. Така положението със споделянето на разходите ще бъде подоброено значително. Проблемът е да се определи какви такси ще се наложат за използване на инфраструктурата. Други европейски страни вече имат опит в това отношение и разрешават този проблем по различен начин. Но ако вниманието се насочи главно към споделянето на разходите, ще се стигне до прекалено високи такси. Необходимо е таксите да бъдат ниски, поне в началото, като основното ударение се постави върху идеята за справедливост, а не толкова върху стойността на инфраструктурата в автомобилния транспорт, както и върху идеята за поощряване на използването на железниците като мярка за опазване на околната среда и пестене на енергия.

2) Ограничения, наложени от задължението за извършване на обществени услуги

Остава да се подобрят някои положения във връзка с ограниченията, наложени върху определянето на тарифите, да се разреши проблема с нерентабилните жп линии и изясни задължението за извършване на обществени услуги. Тези въпроси са взаимно свързани и имат връзка с гореспоменатото споделяне на разходите. Бъдещият План-договор трябва да предвижда Държавата да компенсира изцяло железниците за всички загуби, които те понасят изпълнявайки задължението за извършване на обществени услуги. За да се осигури компенсиране на подобни загуби, обектите за извършване на обществени услуги трябва да се избират много внимателно, а базата за определяне на сумите на компенсации трябва да се определи точно. Обектите за извършване на обществени услуги принадлежат главно към местния и регионален транспорт, затова отговорността и правата трябва да се прехвърлят на общините, така че местният транспорт да може да се поддържа и подобрява, за да бъде в съответствие с действителните местни и регионални условия.

3) Споделяне на социалната цена

Таксите и данъците представляват някои от възможните начини за извършване на рационализация на споделянето на социалната цена, но при въвеждането им могат да възникнат различни проблеми. Добре е да се набележат конкретни мерки за изпълнение като се вземат примери от извършеното в Швеция въз основа на следните основни принципи:

- Таксите и данъците за ползване на пътищата, жп линиите и другите видове транспортна инфраструктура трябва да се изчисляват въз основа на доказана отговорност за причинена социална вреда.
- Таксите и данъците трябва да съответстват на общата социална цена на транспортната услуга.
- Причиняването на социална вреда трябва да се облага под формата на постоянни и променливи транспортни такси.
- Променливите такси трябва да съответстват на страничните разходи.
- Постоянните такси трябва да съответстват на разликата между променливите такси и общата социална цена.
- Таксите и данъците, които не са обусловени от транспортните мерки като ДДС, трябва да се налагат еднакво за всеки вид транспорт.