

**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

**СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА
ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В РЕПУБЛИКА
БЪЛГАРИЯ И ПЛАН ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ И
РАЗВИТИЕ НА ГРУПАТА НА „ХОЛДИНГ
БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ” ЕАД
ЗА ПЕРИОДА 2015 – 2022 Г.**



**м. април 2015 г.
гр. София**

СЪДЪРЖАНИЕ

- I. Въведение**
- II. Анализ на железопътния сектор в Република България**
 - 1. Състояние на железопътната инфраструктура
 - 2. Качество на предлаганите пътнически железопътни услуги
 - 3. Качество на предлаганите товарни железопътни услуги
 - 4. SWOT анализ
 - 5. Идентифицирани проблеми
 - 6. Роля на държавата
- III. Европейска политика за развитието на железопътния транспорт**
 - 1. Обща транспортна политика в ЕС
 - 2. Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа
- IV. Анализ на съществуващия и бъдещ пазар на железопътни услуги**
- V. Визия за развитие на железопътния сектор в Република България**
- VI. Визия за развитието на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД**
 - 1. Визия и мисия на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД
 - 2. Визия и мисия на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
- VII. Стратегически цели**
- VIII. Стратегия за развитие на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД**
 - 1. Стратегия на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД
 - 2. Стратегия на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
 - 3. Необходимост от повишаване на ефективността в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
 - 4. Оперативен подход на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
- IX. Приоритети**
 - 1. Устойчиво развитие
 - 2. Конкурентоспособност
 - 3. Ефективност
 - 4. Интеграция на железопътния транспорт в общата транспортна схема
 - 5. Сигурност и оперативна съвместимост
- X. Мерки за постигане на стратегическите цели и приоритети**
- XI. Очаквани резултати и инструменти за постигането им**
- XII. Инвестиционен план**
 - 1. План за развитие на железопътната инфраструктура за периода 2015 – 2022 г.

2. План за развитие на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за периода 2015 – 2022 г.

3. План за развитие на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за периода 2015 –2022 г.

XIII. Мониторинг и контрол

XIV. Заключение

Списък на използваните съкращения

План за оздравяване и развитие на групата на „Холдинг Български държавни железници” ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор на България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаването на външнотърговските връзки на страната и на туризма.

Като цяло, през последните години нуждите от транспортни услуги – товарни и пътнически се увеличават, като успоредно с това се повишават изискванията към тяхното качество. В този смисъл, целта на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е да създаде законови и икономически условия за предоставянето на обществени транспортни услуги и съответната инфраструктура, които да отговорят на очакванията на потребителите.

Добре изготвената и успешно прилагана транспортна политика допринася за повишаване качеството на човешкия живот. В световен план съществуват много примери за успешно приложени мерки за развитие и модернизация на транспортните системи. Стъпка в правилната посока е изготвянето на механизми за повишаване ефективността на транспорта, при съблюдаване на принципите за неговото устойчиво, сигурно и безопасно развитие, отговарящо на изискванията на потребителите.

Железопътният транспорт е основен елемент от националната транспортна система и неговото развитие в посока интеграция в европейските транспортни системи оказва съществено влияние върху цялостното развитие на икономиката в Република България.

Преструктурирането на железопътния сектор е в съответствие с политиката на Европейския съюз за интеграция на транспортния сектор в Общността предвид необходимостта от за подобряване на ефективността и конкурентоспособността на железопътния транспортен сектор.

Българската железопътна мрежа заема стратегическо място в Европейската железопътна система, като по-голямата част от мрежата попада в обхвата на Трансевропейската транспортна мрежа.

Развитието на железопътния сектор на Република България следва да създава необходимите условия за икономическото и социално развитие на страната, да осигури ефективен и устойчив транспорт и да подпомага балансираното регионално развитие.

Настоящият стратегически документ представлява актуален план, който има за цел да очертае най-важните насоки за развитие на железопътния транспорт в периода 2015 – 2022 г. В него се анализира актуалното състояние на сектора и се посочват основните стратегически цели и приоритети за развитието му. В документа се извеждат набор от мерки за постигане на стратегическите цели и приоритети, като се идентифицират очакваните резултати от прилагането им, както и измерими индикатори за тяхното изпълнение.

Разработването и прилагането на настоящия средносрочен стратегически документ ще допринесе за финансовото стабилизиране на дружествата от сектора, както и за утвърждаването на железопътния транспорт като предпочитан от населението вид, удобен и щадящ околната среда.

При разработването на стратегията са спазени основните изисквания на правната и икономическа рамка за развитие на железопътния транспорт в Република България и са взети предвид следните документи:

- Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.
- Национална програма за развитие: България 2020

- Общ генерален план за транспорта на България (Master Plan)
- Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г.
- Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията (проект)
 - Европейски директиви и Регламенти на Европейската Комисия за развитие на транспорта
 - Споразумение за партньорство на Република България, очертаващо помощта от европейските структурни и инвестиционни фондове за периода 2014 – 2020 г.
 - Закон за железопътния транспорт, приет от XXXVIII Народно събрание на 15.11.2000 год. и в сила от 01.01.2002 год. с последващите го изменения и допълнения (в т.ч. последното изм., ДВ. бр. 17 от 6 март 2015 г.)
 - Национална програма за реформи на Република България – актуализация 2014 г.
 - Средносрочна бюджетна прогноза и основни допускания за периода 2015 – 2017 г.
 - Договор между държавата и НК „Железопътна инфраструктура” с цел осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура
 - Договор между Държавата и „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД за изпълнение на задълженията за обществени услуги.

II. АНАЛИЗ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

1. Състояние на железопътната инфраструктура

Състоянието на железопътната инфраструктура се определя от състоянието на всички нейни елементи: железния път, системите и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите, енергетичните и електротехническите съоръжения, сградния фонд.

Железопътната мрежа на страната е с висока степен на изграденост и електрификация и е в състояние да задоволи значително по-високо търсене на транспортни услуги. Поради просрочените ремонти състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времепътуванията, комфорта и експлоатационните разходи за влаковото движение. В голямата си част осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели и на ниско технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на превозите. Качеството на продукта на железопътната мрежа е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп, целящи да покрият в по-голяма степен дефицита за поддържането на мрежата, резултат от ниския трафик.

1.1. Железен път

Общата разгъната дължина на железопътните линии в България (съгласно Доклад за фактическото състояние на железопътната инфраструктура, валиден от 14.12.2014 г. до 12.12.2015 г.) е 6 517 км., в т.ч. единични жп линии с нормално междурелсие (1 435 мм.) – 2 907 км., двойни жп линии – 1 978 км и гарови коловози с нормално междурелсие – 1 480 км. Значителна част от жп линиите са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км./ч., а на места дори с почти изчерпани възможности за задържане на скоростта и гарантиране на сигурността и безопасността на движение. Такива отсечки съществуват и по основни направления, като София – Пловдив (участък София – Септември), Видин – София (участък Видин – Медковец), Пловдив – Бургас (участък Пловдив – Михайлово). Железопътните съоръжения (мостове и тунели) са с висока степен на амортизация, като например по направление Русе – Варна. Голяма част от осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели (въведени в експлоатация в периода 1965 – 1985 г.) и на технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост.

Таблица 1. Обща разгъната дължина на железопътната мрежа

| Разгъната дължина на железопътната мрежа | Дължина (км.) |
|---|---------------|
| Единични жп линии (междурелсие 1 435 мм) | 2 907 |
| Двойни жп линии (междурелсие 1 435 мм) | 1 978 |
| Гарови коловози | 1 480 |
| Теснопътни жп линии (междурелсие 760 мм) | 125 |
| Теснопътни гарови коловози | 13 |
| Гарови коловози с широко междурелсие (1 520 мм) | 15 |
| Общо дължина (1 435 мм) | 6 517 |

Източник: Референтен документ за мрежата, валиден от 14.12.2014 г.

Елементи на железопътната инфраструктура:

- жп стрелки – 7 300 бр.

- жп тунели – 186 бр. с обща дължина 47,5 км.
- жп мостове – 976 бр. с обща дължина 41,9 км.
- прелези – 777 бр.
- криви с радиус до 500 м с обща дължина 1 014 км.
- обща дължина на участъците по главните жп линии с:
 - нарушен междуремонтен цикъл — около 1 700 км. (25,6% от общата разгъната дължина)
 - ограничения на скоростта – 150 км. (4% от общата разгъната дължина на главните жп линии)

По отношение на отделните елементи на железния път състоянието е както следва:

- на места земното платно е с недостатъчна носимоспособност
- на места по железния път е констатирано износване на елементите на скрепленото траверса-релса
- съществуват места по железния път, където запасът на коефициента на сигурност е пред изчерпване и се създават условия за ускорено влошаване на параметрите на железния път и комфорта на влаковото движение;

Обобщеният качествен индекс надхвърля граничния за съответната проектна скорост, което налага ограничаване скоростта на влаковото движение при невъзможност за отстраняване на неизправностите.

За съоръженията могат да се направят следните обобщения:

- основните проблеми при стоманените железопътни мостове са високата степен на корозия, изтичане на олово под лагерите, пукнатини по елементите на конструкциите, отслабени връзки, нарушена хидроизолация;
- основен проблем в състоянието на тунелите е липсата на хидроизолация в почти всички тунели.

1.2. Осигурителна техника и телекомуникации

1.2.1. Осигурителна техника

Състоянието на осигурителната техника влияе на безопасността, качеството и ефективността на железопътната услуга. Към настоящия момент в железопътната мрежа са в експлоатация надеждни и покриващи оценките за безопасност устройства и системи на осигурителната техника, но жизненият цикъл на голям процент от тях отдавна е изтекъл. За някои устройства вече няма производство на резервни части и това оскъпява значително тяхната поддръжка.

Съоръжеността на действащите в момента гари и разделни постове с осигурителни системи е както следва:

- маршрутно-компютърни централизации – 9 бр.
- релейни централизации с микрокомпютърна визуализация ЕЦ–М – МКВ – 4 бр.
- релейни централизации тип МРЦ, ЕЦ – 175 бр.
- електромеханични централизации – 35 бр.
- релейни уредби за ключови зависимости – 75 бр.
- без осигурителна инсталация (пултове за временно управление) – 33 бр.

За осигуряване безопасността на движението на влаковете в междугарията се използват следните системи:

- релейна полуавтоматична блокировка (ПАБ), с която са съоръжени около 2 031 км. от железопътната мрежа
- автоблокировка с проходни сигнали – 335 км (разгъната дължина) от железопътната мрежа
- автоблокировка без проходни сигнали с броячи на оси – 1 119 км. (разгъната дължина) от железопътната мрежа
- директна обвързка – 29,97 км.

Движението на влаковете в участъка Пирдоп – Карлово по направление София – Карлово – Бургас и в участъка Катунца – Ябълково по направление София – Пловдив – Димитровград се осигурява от централизирани диспечерски системи.

От всички железопътни прелези, 510 броя са оборудвани с елементи и устройства, осигуряващи безопасното преминаване на влак през прелеза, както следва:

- автоматични прелезни устройства с бариери, в т.ч. в гари – 230 бр.
- автоматични прелезни сигнализации – 280 бр.

По протежение на железопътната линия София – Пловдив и в участъка от гара Скutare до гара Стара Загора – страна Пловдив е изградена система за автоматична локомотивна сигнализация – JZG 703 ниво 0, а в жп възел Пловдив, включващ гарите Пловдив пътническа (от входните сигнали – страна София), пост Кръстовище, Тракия, Филипово и участъка Стара Загора – Бургас е съоръжен с ETCS ниво 1 – версия 1.2.0/1999 г.

Участъкът гара Катунца – Ябълково (пет гари) е съоръжен с Европейска система за влаков контрол Ниво 1, отговаряща на спецификациите за клас 1 ERTMS/ETCS. Системният софтуер на пътното и бордово оборудване на системата отговаря на версия 2.3.0d.

1.2.2. Телекомуникации

Телекомуникационните съоръжения реализират всички видове съобщителни връзки в железопътната инфраструктура – служебни вътрешногарови, междугарови, диспечерски, влакови диспечерски и маневрени радиовръзки, общо служебни телефонни връзки, конферентни, селекторни, телексни, пренос на данни и др. Основната съоръженост на телекомуникациите е на много ниско технологично ниво, предвид темповете на развитие в тази област и въведените нови технологии. Работата на телекомуникационните системи е затруднена от честите кражби, ниската им пропускателна способност и физическата им амортизация при 24-часова ежедневна експлоатация за период вече повече от 10 години. Кражбите водят до сериозно застрашаване на сигурността на движението на влаковете и маневрената дейност.

Поетапно се изграждат оптични линии, цифрова преносна апаратура и нови гарови концентратори, които осигуряват качествени телекомуникационни връзки в съответствие с най-новите тенденции в развитието на телекомуникационната техника.

1.3. Енергетика и електрозахранване

По степен на завършена електрификация Република България заема водещо място в сравнение със страните от Източна Европа. От общата разгъната дължина електрифицираните железопътните линии са 5 102 км., което представлява 70% от общата дължина на железопътната мрежа. На територията на Република България са разположени 53 бр. стационарни тягови подстанции (ТПС).

При енергосъоръженията е достигнато критично състояние, с ниски технически параметри, с нисък коефициент на полезно действие, което води до голям разход на електроенергия за управление на системата.

В експлоатация са следните съоръжения:

- 310 бр. трафопоста 20(10) kV/0.4 kV
- 1 029 бр. пилони за осветление
- 1 930 бр. отоплявани стрелки
- 2 440 км захранващи въздушни и кабелни линии средно напрежение (СН) и ниско напрежение (НН) до потребителите.

Влошените експлоатационни параметри на тези съоръжения са причина за честите им повреди, което, от една страна, води до нарушения в графика за движение на влаковете и влошава като цяло предоставяните услуги, а от друга експлоатацията им е трудоемка и неефективна.

1.4. Гари

По отношение на сградния фонд е необходимо да се подобри поддръжката, условията на труд, санитарно-хигиенните норми, да се осигури достъпност на лица с намалена подвижност, сградите да отговарят на изискванията за енергийна ефективност и привеждането им в съответствие с европейските директиви.

Броят, разположението, състоянието и технологията на работа в експлоатационните пунктове (гари и спирки) оказват влияние върху капацитета на железопътната инфраструктура, технологията на железопътните превозвачи, достъпността до железопътен транспорт и времепътуването, като показател за качество. Мрежата има 307 железопътни гари и 22 разделни поста.

1.5. Гранични преходи

Съществуващите гранични преходи са както следва:

- с Република Турция – железопътен граничен преход Свиленград – Капъ куле с разменна гранична гара Капъ куле и гранична гара Свиленград
- с Република Гърция:
 - железопътен граничен преход Свиленград – Дикея с разменна гранична гара Свиленград и гранична гара Дикея
 - железопътен граничен преход Кулата – Промахон с разменна гранична гара Кулата и гранична гара Промахон
- с Република Сърбия – железопътен граничен преход Драгоман – Димитровград ЖС с обща гранична гара Димитровград ЖС и гранични гари Драгоман и Калотина запад;
- с Република Румъния:
 - железопътен граничен преход Русе – Гюргево север с обща гранична гара за товарни влакове Русе разпределителна и за пътнически влакове Русе, и с гранична гара Гюргево север
 - железопътен граничен преход Кардам – Негру вода с разменна гранична гара Негру вода и гранична гара Кардам
 - железопътен граничен преход Видин – Калафат с общи гранични гари Видин пътническа за пътнически влакове и Видин товарна за товарни влакове, на

територията на Република България и гранична гара Голенци, на румънска територия;

- фериботен комплекс Варна – осигурява транспортиране на жп вагони през Черно море към други пристанища.

1.6. Връзка на железопътната инфраструктура с пристанища

Черноморските пристанища Варна и Бургас имат връзка с железопътната мрежа на Република България. Пристанищата на р. Дунав, които имат връзка с железопътната ни инфраструктура са: Видин, Лом, Свищов, Русе Изток и Русе Запад.

1.7. Заключение

Незадоволителното състояние на железопътната инфраструктура (ниски маршрутни скорости, дългогодишни ремонти, голяма част от които просрочени), оказва силно негативно влияние върху качеството на предлаганата услуга. Скоростите на движение все още не отговарят в достатъчна степен на поетите международни ангажменти за развитие на железопътния транспорт.

Провежданата досега политика по отношение на железопътната инфраструктура е насочена към подновяване и/или ремонтване на отделни отсечки, което не променя като цяло превозната способност на българската железница.

До приключването на големите ремонти по железния път се налага движение на влаковете по обиколни маршрути или изолирано движение, което създава неудобства на клиентите. Ремонтните дейности налагат промяна в транспортната схема (промяна на маршрутите на движение, увеличено времепътуване, закъснения на влаковете, нарушени връзки). Ниското качество на предлаганата услуга води до траен отлив на клиенти и тяхното пренасочване към друг вид транспорт.

Общо състоянието на железопътната инфраструктура определя необходимостта от неотложни мерки за възстановяване, подобряване и увеличаване технико-експлоатационните параметри на железния път, контактната мрежа, съобщителната и осигурителна техника и отстраняване на тесните места, преди всичко по линиите, които са част от основната Трансевропейска транспортна мрежа. Приоритетни с оглед създаване благоприятни условия за цялостното развитие на железопътния транспорт при модернизацията следва да са трасетата, включени в европейските железопътни коридори за конкурентоспособни товарни превози, осигуряващи и транзитен трафик, както и направленията, генериращи приходи.

2. Качество на предлаганите пътнически железопътни услуги¹

Железопътният пътнически транспорт има сериозен потенциал за развитие, който до голяма степен зависи от модернизацията на железопътната мрежа, подвижния състав и подобряване управлението на националния железопътен оператор.

В периода след 2008 г. се отчита спад в търсенето на превозни услуги по железница, който частично се дължи и на външни за сектора фактори (демографска и финансово-икономическа криза). Бъдещото развитие на пътническия и товарен железопътен транспорт е от съществено значение поради редица причини като: претовареност на пътната инфраструктура, високи цени на автомобилните горива, изпълнение на националната политика за опазване на околната среда и др. Модернизирането на железопътната инфраструктура се очаква да има

¹Заб.: Подробна информация за състоянието и перспективите за развитие на държавните железопътни оператори се съдържа в Плана за оздравяване и развитие на Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за период 2015-2022 г., публикуван на www.bdz.bg

положителен ефект върху ефективността на превозите и през следващите години да допринесе за нарастване на вътрешното търсене на пътнически пътувания, както и до повишаване безопасността на движението.

Общата натрупана загуба на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за периода 2007 – 2014 г. е в размер на 55 млн. лв. През 2007 г., чрез преобразуване и отделяне от „БДЖ“ ЕАД, са учредени три дружества: „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД; „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД; „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД. За извършване на своята основна дейност – превоз на пътници, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД наема подвижен железопътен състав (вагони) от „БДЖ“ ЕАД и локомотиви от „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД. Това разрушава връзката приходи-разходи и прави невъзможно поддържането на разходите в съответствие с приходите. Неефективностите на цялата Група субективно се разпределят и прехвърлят върху дружествата на непазарен принцип, посредством цените на услугите.

Като резултат, през 2010 г., при приходи от 258 млн. лв., от които 160 млн. лв. са компенсации по Договора за ЗОУ, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД генерира оперативна загуба в размер на 14 млн. лв. (показател печалба/загуба преди лихви, данъци и амортизации – EBITDA).

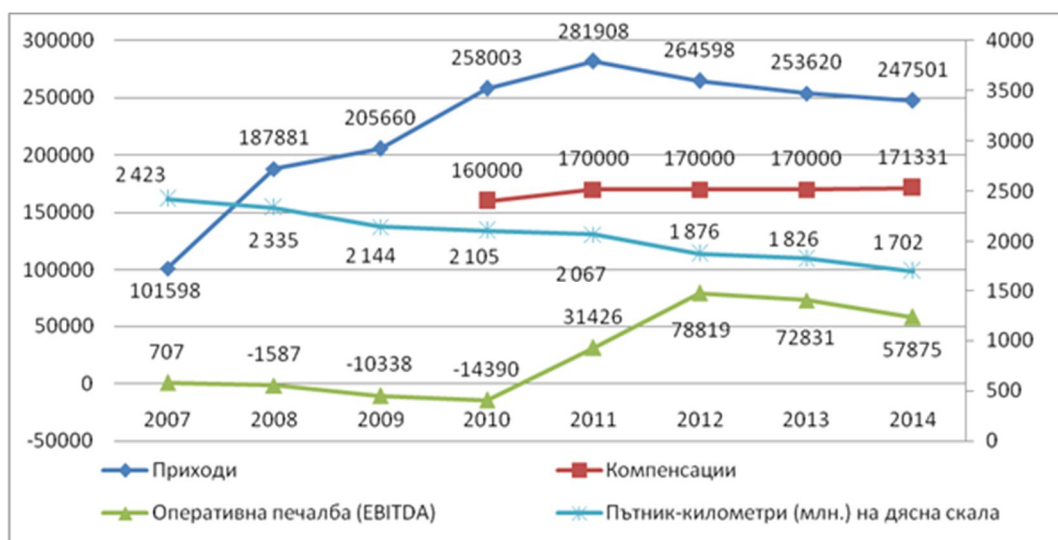
От 2011 до 2012 г. следва период на реформи, през който се налага нов бизнес модел, при който разходите започват да се контролират спрямо приходите. През 2011 и 2012 г. дружеството излиза на оперативна печалба. Нетният финансов резултат става за пръв път положителен и през двете години.

В периода 2013 – 2014 г., при намаляващ брой пътници и пътничкилометри приходите спадат. През 2014 г. при спад на приходите от 2,4%, оперативните разходи се увеличават с 4,8%. Като резултат и през двете години оперативната печалба (EBITDA) спада и финансовият резултат се връща към тенденция на влошаване.

Постоянните загуби ограничават възможността на дружеството да преследва нормална инвестиционна политика, което е ключов елемент в бизнеса превоз на пътници с железопътен транспорт. Тяговият и нетягов подвижен състав остаряват, което води до оперативни проблеми, увеличава разходите за ремонт и влошава качеството на предоставяната на клиентите услуга.

На следващата фигура са представени някои основни финансови и обемни показатели, свързани с пътническите железопътни превози.

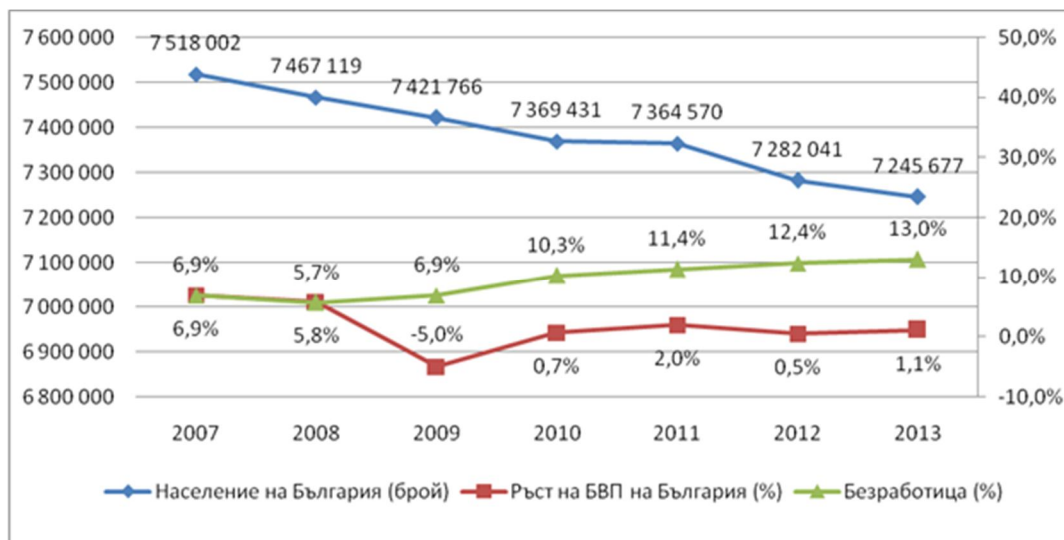
Фигура 1. Основни финансови и обемни показатели на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за периода 2007 – 2014 г.



Източник: „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД

Демографските и икономическите тенденции оказват силно негативно влияние върху бизнеса на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД. Населението на Р. България намалява като цяло и се концентрира в четири големи града – София, Варна, Бургас и Пловдив. Безработицата се увеличава и задържа, особено в по-малките градове и селата. Пътниците намаляват, скъсява се превозното разстояние и приходите спадат.

Фигура 2: Макрофактори, които оказват влияние на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД



Източник: НСИ

Като резултат от високата разходна база, функционално и физически застаряващи оперативни активи, дължащи се на недостатъчни инвестиции, ниска ангажираност на служителите, остарели механизми на управление и политическо вмешателство в неговата дейност, дружеството няма достатъчна гъвкавост, за да се справи с пазарната динамика.

Предоставяните пътнически железопътни услуги в Република България се разделят на два основни сегмента в зависимост от това дали са обект на задълженията за обществени услуги (ЗОУ) или не. Допълнителни критерии за определянето на тези два сегмента са съобщението, релациите и категориите влакове, които ги обслужват. По тези критерии превозите се разделят на:

- превози по Договора за ЗОУ (ДЗОУ), които се извършват с бързите влакове (междурегионални) и пътническите влакове (крайградски и регионални).
- търговски превози – превозите, които се извършват с международни влакове и с бързи влакове със задължителна резервация (Интерсити), както и атракционните влакове.

След проведена процедура по реда на Закона за обществените поръчки (ЗОП) за избор на превозвач, съгласно изискванията на ЗЖТ, от 01.01.2010 г. задължението за извършване на обществени превозни услуги с железопътен транспорт е възложено на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, като дружеството е единственият превозвач, лицензиран да извършва пътнически превози по железен път в България.

Задълженията за извършване на обществени превозни услуги включват задължение за експлоатация, задължение за превоз и тарифно задължение. С ДЗОУ се определят задължителните услуги, редът за тяхното отчитане, качеството и обемът на превозите, равнище на цените, специални ценови облекчения и свързаните с тях компенсационни механизми.

Неразделна част от договора са Приложения от № 1 до № 5, в които са определени базовите показатели за пътническите превози, стандартите за нормите за експлоатация, публичните тарифи за услугите, ограничителните условия и процедурата за заплащане по договора.

Предоставянето на субсидията е обвързано с изпълнение на определените в договора показатели за експлоатация, превоз и тарифи на видовете услуги, а компенсациите се изплащат за компенсиране стойността на безплатните и по намалени цени пътувания в страната на някои категории граждани, определени с нормативни актове.

3. Качество на предлаганите товарни железопътни услуги

След либерализацията на товарните жп услуги, броят на лицензираните товарни превозвачи постепенно нараства. Освен „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, са лицензирани още 9 оператора, извършващи превози на територията на Република България, а именно:

- „Българска железопътна компания” АД (лиценз от м. април 2005 г.) – дейността на компанията е вътрешни и международни товарни превози по железница; основните стоки, превозвани от тази компания, са руди и метални концентрати, химикали, горива и неметални минерали
- „Булмаркет – ДМ” ООД (лиценз от м. октомври 2005 г.) – основната дейност е свързана с разпространението на газ пропан-бутан, дизелови, бензинови и други горива
- „ДБ Шенкер Рейл България” ЕООД (лиценз от м. май 2010 г.) – основните товари, превозвани от компанията, са метални концентрати, метални изделия, кариерни материали, строителни материали и напоследък извършват транзитен превоз на ремаркета
- „Експрес сервиз” ООД (лиценз от м. юни 2010 г.) – компанията извършва производство и ремонт на локомотиви
- Държавно предприятие „Транспортно строителство и възстановяване” (лиценз от м. април 2011 г.) – компанията е една от най-големите строителни фирми в страната
- „Карго Транс Вагон България” АД (лиценз от м. май 2011 г.)
- „Порт рейл” ООД (лиценз от м. април 2012 г.)
- „Газтрейд” АД (лиценз от м. декември 2013 г.) – основната дейност на компанията е извършване на вътрешна и международна търговия с втечен въглеводороден газ (LPG) и течни горива
- „Рейл карго – Австрия” АД – Виена (лиценз ЕС) – една от най-големите европейски жп компании, извършваща превоз на товари между Централна Европа и Турция

Новите превозвачи постепенно разширяват пазарния си дял, за сметка на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД. Намалението на превозените товари след 1990 г. (с превозени 63 млн. т. по железница) до 2001/2005 (с превозени 20 млн. т.) се дължи главно на реструктурирането на националната икономика и преход от централизирана планова икономика, ориентирана към тежката индустрия, към пазарна икономика с преобладаващи малки и средни превозвачи, генериращи над 60% от брутна добавена стойност (БДС). Драматичното намаление, регистрирано през 2009 г. и 2010 г., се дължи най-вече на затварянето на Металургичния комбинат Кремиковци, за нуждите на който в предходните години са превозвани около 25% от товарите във вътрешно съобщение.

Таблица 2: Основни показатели в товарните железопътни услуги

| Наименование на показателите | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 |
|-------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Превозени товари – хил. тона | 19 715,5 | 13 284,4 | 12 939,5 | 14 152,0 | 12 469,8 | 13 538,9 |
| в т. ч. вътрешни превози | 14 159,3 | 9 663,2 | 9 252,0 | 10 016,3 | 8 953,4 | 10 152,0 |
| международни превози | 5 556,2 | 3 621,2 | 3 687,5 | 4 135,7 | 3 516,4 | 3 386,9 |
| Извършена работа – млн. ткм. | 4 693,3 | 3 144,5 | 3 063,5 | 3 291,2 | 2 907,6 | 3 246,0 |
| в т. ч. вътрешни превози | 3 336,0 | 2 224,8 | 2 099,7 | 2 237,1 | 2 011,3 | 2 376,2 |
| международни превози | 1 357,3 | 919,7 | 963,8 | 1 054,1 | 896,3 | 869,8 |
| Влаккилометри – хил. влаккм. | 9 502,7 | 6 644,4 | 6 238,0 | 6 774,4 | 5 692,8 | 6 543,5 |

Източник: НСИ

Държавният превозвач „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД² е в тежко финансово състояние. Общата натрупана загуба за периода 2007 – 2014 г. е в размер на близо 113 млн. лв.

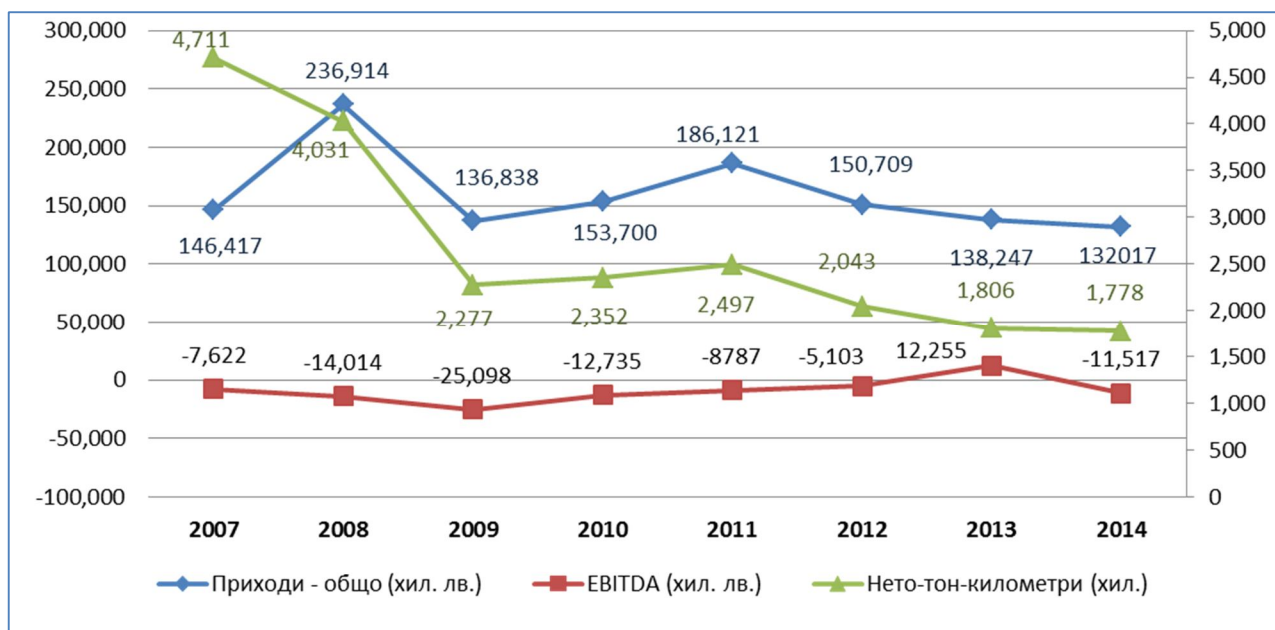
През 2007 г., чрез преобразуване и отделяне от „БДЖ“ ЕАД, са учредени три дружества: „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД; „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД; „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД. За извършване на своята основна дейност – превоз на товари – „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД наема подвижен железопътен състав (вагони) от „БДЖ“ ЕАД и локомотиви от „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД. Приходите от дейността се разпределят на административен принцип. Процентът на приходите, които „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД получава ежегодно за своята дейност, варира от 52,5% през 2007 г., 83,6% през 2008 г. и 80,6% през 2009 г. Разходите се формират в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и в „БДЖ – Тягов подвижен състав (Локомотиви)“ ЕООД и се прехвърлят в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, посредством договори за взаимно извършване на услуги. Като резултат, през 2009 г. при приходи от 137 млн. лв., „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД генерира оперативна загуба в размер на 25 млн. лв. (показател печалба/загуба преди лихви, данъци и амортизации – EBITDA).

От 2010 до 2013 година следва период на реформи, през който се преминава към нов бизнес модел и разходите започват да се контролират спрямо приходите. През 2011 г. компанията успява да обърне тенденцията за ежегодно свиване на обема работа, като увеличава превозените тонкилометри. Като резултат, през 2013 година дружеството постепенно успява да излезе на оперативна печалба (EBITDA).

През 2014 г., при намаляващи обеми на работа, приходите спадат, но разходите се увеличават отново и дружеството се връща на оперативна загуба, а неговият собствен капитал се свива с почти една трета, за да достигне 54 млн. лв.

² Заб.: Подробна информация за състоянието и перспективите за развитие на държавните железопътни оператори се съдържа в Плана за оздравяване и развитие на Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за период 2015-2022 г., публикуван на www.bdz.bg

Фигура 3: Основни бизнес показатели на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД



Източник: „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД

Постоянните загуби ограничават възможността на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД да преследва нормална инвестиционна политика, което е ключов елемент в бизнеса, свързан с превоз на товари с железопътен транспорт. Подвижният състав (тягов и нетягов) остарява, което води до оперативни проблеми, увеличава разходите за ремонт и влошава качеството на предоставяната на клиентите услуга.

Вътрешните проблеми и неефективността на дружеството са още по-тревожни на фона на изключително динамичната пазарна среда.

Автомобилният превоз отнема и много типични, като тежест и разстояние, железопътни товари. Общият обем на сухопътния транспорт се увеличава за периода, докато този на железопътния транспорт спада като абсолютни и относителни стойности.

Фигура 4: Основни тенденции на пазара за транспорт на товари



Източник: НСИ

Като резултат от високата разходна база, функционално и физически застаряващи оперативни активи, дължащи се на недостатъчни инвестиции, ниска ангажираност на служителите, остарели механизми на управление и политическо вмешателство в неговата дейност, дружеството няма достатъчна гъвкавост, за да се справи с пазарната динамика.

4. SWOT Анализ

Анализът на железопътния транспорт в Република България представлява основна оценка за силните и слабите ѝ страни и на възможностите и заплахите за бъдещето развитие на сектора. Те следва да бъдат отчетени при формулирането на стратегическите цели, приоритети и мерки на политиката в областта на железопътния транспорт.

| Силни страни: | Слаби страни: |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Висока степен на изграденост на железопътната инфраструктура • Висока степен на електрификация на жп мрежата • По-екологично чист и безопасен в сравнение с другите видове транспорт • Стабилен пазарен дял при превозите на масови товари и наличие на капацитет за превоз на разнородни видове товари • Висока степен на хармонизация на законодателството, свързано с железопътния транспорт, с това на Европейския съюз • Либерализиран пазар • Наличие на обучен и високо квалифициран персонал, както и центрове за подготовка и повишаване квалификацията на кадрите • Придобит опит в хода на изпълнение на проекти в рамките на ОП „Транспорт” 2007 – 2013 • Добре развита железопътна мрежа, осигуряваща транспортно обслужване на населени места без алтернативен транспорт • Развита дистрибуционна мрежа за продажба на билети и провеждане на гъвкава ценова политика • Наличие на добре изградена мрежа от депа за извършване на експлоатационна и ремонтна дейност • Развити фериботни връзки (Варна – Иличовск, Варна – Потти/Батуми, Варна – Кавказ) | <ul style="list-style-type: none"> • Незадоволително техническо състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав • Неравномерност на пътническия и товарен трафик, недостатъчно използване капацитета на съществуващата жп мрежа • Наличие на „тесни места” и недостатъчна обвързаност с жп инфраструктурата на съседни страни • Липса на оперативна съвместимост; • Ниска ефективност, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег, изолирано движение и превоз на единични вагони • Ниско ниво на използвани нови комуникационни и информационни технологии, в т.ч. липсваща дистрибуция по алтернативни канали: онлайн, телефон и SMS, туристически бюра и оператори и т.н. • Липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание) • Недостатъчно използване на възможностите за развитие на комбиниран/интермодален транспорт • Недостиг на финансови средства за поддържане, развитие и модернизация на наличната жп инфраструктура • Високо ниво на кражби и посегателства над елементи от железопътната инфраструктура и превозваните товари • Тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружествата от |

| | |
|---|---|
| | <p>Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД</p> <ul style="list-style-type: none"> • Затруднено и негъвкаво управление на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, породено от регулаторни режими, специфични форми на трудово-правни отношения и др. |
| <p>Възможности:</p> | <p>Заплахи:</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> • Очакван ръст на транспортните железопътни пътнически и товарни услуги • Модернизация чрез инвестиции в инфраструктура и подвижен състав и повишаваща се конкурентоспособност на железопътния транспорт, породена от технологичното развитие на сектора • Ефективно използване на Структурните и Кохезионните фондове на ЕС • Ускоряване на процедурите при реализация на приоритетни инфраструктурни проекти • Привличане на международен транзитен трафик поради кръстопътното положение на страната • Подобряване на връзките с морските и вътрешно-водни пристанища • Провеждане на активна маркетингова политика с оглед възползване от липсата на конкуренция при железопътните пътнически услуги • Стратегическо сътрудничество с железопътни превозвачи от съседните страни и/или спедитори с цел предоставяне на комплексни услуги „врата до врата“ • Развитие на мрежа от интермодални терминали • Внедряване на нови системи за безопасност и управление на влаковото движение (ERTMS и GSM-R) • Разширяване обхвата на Резервационната система за билетоиздаване | <ul style="list-style-type: none"> • Продължаващ недостиг на финансови средства и недофинансиране на железопътния транспорт от страна на държавата; • Забавяне реализацията на стратегическите инфраструктурни проекти, което не позволява развиването на скорости, които да направят предлаганата от жп превозвачите услуга конкурентна; • Спад на международните транзитни потоци • Влошаване на качеството на инфраструктурата и подвижния състав, в резултат на недостатъчни инвестиции • Отлив на квалифициран персонал • Увеличаване дела на използване на лични превозни средства и автомобилен транспорт при превоза на пътници и товари • Риск от неизпълнение на целите за намаляване на емисиите при преобладаващия дял на автомобилния транспорт |

5. Идентифицирани проблеми

Основните идентифицирани проблеми във връзка с развитието на железопътния транспорт са следните:

- незадоволително състояние на железопътната инфраструктура и подвижния състав, което е предпоставка за относително ниската скорост и ниво на обслужване на пътническия и товарен транспорт
- недостатъчна интеграция на националната железопътната мрежа в европейската железопътна система и необходимост от привеждане на техническите характеристики на основните направления в съответствие с изискванията на чл. 39 на Регламент (ЕС) № 1315/2013
- липса на повсеместно въведени в експлоатация модерни системи за сигнализация и телекомуникация ERTMS (с подсистеми ETCS и GSM-R) за постигане на оперативна съвместимост по направление на основната и разширената Трансевропейска железопътна мрежа
- липса на осигурено финансиране за реализация на Стратегията и Националния план за внедряване на ERTMS система – за пътно оборудване (за линии извън обхвата на проектите, изградени с Европейско финансиране) и бордово оборудване
- липсваща или недобра интеграция между железопътния и останалите видове обществен транспорт в много населени места (отдалеченост на гарите от населеното място, липса на обществен превоз до гарата, нехармонизирано разписание)
- недостатъчни връзки на морски и вътрешно-водни пристанища с националната железопътна мрежа с оглед повишаване потенциала за развитие на интермодалността
- националната железопътна мрежа е изградена при други икономически и демографски реалности – прекалено дългата мрежа в сегашния ѝ обхват изисква значителни средства за поддържане, което в съчетание с недостатъчната ѝ натовареност на места, поставя под въпрос икономическата ефективност на вложените разходи за експлоатацията и поддържането ѝ
- остарял физически и морално подвижен състав
- ниска ефективност, породена от излишен капацитет, голям оборот на товарния вагон, висок процент на празен пробег, изолирано движение и превоз на единични вагони
- тежко финансово състояние и голяма задлъжнялост на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД
- затруднено и негъвкаво управление на дружествата от Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, породено от регулаторни режими, специфични форми на трудово-правни отношения и др.

6. Роля на държавата

Решаването на горепосочените проблеми, идентифицирани като заплахи в изготвения SWOT анализ, е възможно само и единствено при съвместни, координирани действия на цялото общество и в частност всички участници на железопътния транспортен пазар. Преструктурирането на икономиката, променящата се демографска карта на страната и все по-засилващото се влияние на автомобилния транспорт, налагат предприемането на неотложни и не дотам популярни организационни и структурни мерки. В този смисъл, отговорностите и функциите на държавата трябва да бъдат ясно и недвусмислено очертани.

Задълженията на държавата са:

- да разработва и провежда ясна политика за развитието на транспортния сектор и в частност железопътния, анализирайки и отчитайки променящия се транспортен пазар и нуждите на обществото от качествени транспортни услуги
- да разработва, съгласува и провежда политика за повишаване на безопасността и сигурността на транспортната система като цяло
- да осигурява необходимите средства за модернизиране и поддържане на железопътната инфраструктура
- да регулира транспортния пазар, като осигурява равнопоставен достъп на всички превозвачи
- да разработва национално транспортно законодателство, в съответствие с европейските норми и изисквания
- да следи за спазването на техническите стандарти при изграждането на инфраструктурата, с оглед постигане на оперативна съвместимост
- да осигурява качествени железопътни услуги на достъпни цени
- да регулира политиката в областта на инфраструктурното таксуване в условията на конкурентна пазарна икономика
- да осъществява контрол върху дейността на държавните дружества, от гледна точка финансова стабилност и изпълнението на социалните им функции, както и контрол над управлението на публичната държавна собственост
- да провежда национална транспортна политика, насърчаваща използването на интелигентни транспортни системи (ИТС)
- да участва във финансирането на железопътния пътнически транспорт, като финансирането има за цел:
 - да покрие загубите на превозвача от текущата пътническа превозна дейност, формирани от поддържането на редовна тарифа под нивото на разходите за дейността, обект на задължителни превозни услуги;
 - да компенсира разликата между безплатните или с намалени цени превози на някои категории пътници и редовната тарифа.

Развитието на железопътния транспорт, продиктувано от нуждите на икономиката и обществото, изисква мобилизирането на значителен по обем финансов ресурс.

Развитието, модернизацията, поддържането и ремонта на жп инфраструктурата е сложен и дълъг процес, който зависи както от организацията на работата, така и от осигуреното финансиране. Размерът на финансирането се определя в рамките на дългосрочен договор между държавата, представлявана от Министъра на финансите и от Министъра на

транспорта, информационните технологии и съобщенията – от една страна и НК ЖИ – от друга.

Цел на Договора между държавата и НК „Железопътна инфраструктура“ е осигуряване на дългосрочно планиране и финансиране от държавата на дейностите по изграждането, поддържането, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура. Финансирането от страна на държавата се осъществява чрез капиталови трансфери (суми, предоставени целево и безвъзмездно от републиканския бюджет с инвестиционно предназначение) и/или субсидии (суми, предоставени безвъзмездно от републиканския бюджет за текуща дейност с общо и/или целево предназначение).

С усвояването на средствата от Държавния бюджет за ремонт, поддържането и инвестициите за железопътната инфраструктура се цели постигане на повишаване на техническите параметри на железния път и повишаване на скоростите за движение при осигуряване на безопасността на движение на влаковете.

Значителна част от инвестициите, необходими за изграждане и модернизация на железопътна инфраструктура се осигуряват от ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 и ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020.

ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 е разработена и в съответствие с приложимите Общностни и национални стратегии и политики. Тя е изготвена на базата на нуждите, дефинирани в анализа на текущото състояние на транспортния сектор, изготвен за целите на програмата. Стратегията на ОПТТИ 2014 – 2020 предвижда завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции се насочват по направления с напреднала степен на изпълнение, в основни линии финансирани по ОПТ 2007 – 2013, целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане.

III. ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Европейската политика в областта на железопътния транспорт цели създаването на Единно железопътно пространство чрез отварянето на сектора за конкуренция и гарантирането на свободно предоставяне на услуги.

1. Обща транспортна политика в ЕС

Първоначално приоритетите на общата транспортна политика се поставят върху изграждането на общ транспортен пазар, т.е. върху осъществяването на свободното движение на стоки и хора, и отварянето на транспортните пазари. Днес, тази цел е до голяма степен постигната. Изключение прави преди всичко железопътният транспорт, при който процесът на цялостно изграждане на вътрешния пазар е осъществен само отчасти.

Един от най-важните стратегически документи на ЕС, който очертава тенденциите в развитието на железопътния транспорт в съюза, е десетгодишната стратегия за растеж Стратегия „Европа 2020“. Документът представлява предложение на ЕК за справяне с финансовата криза и за подготовката на европейската икономика за предизвикателствата на следващото десетилетие. Стратегията предлага конкретни действия на европейско и национално ниво за постигането на високи нива на заетост, нисковъглеродна икономика, социална и териториална кохезия.

Определени са три взаимно подсилващи се приоритета:

- **интелигентен растеж** – развитие на икономика, базирана на знания и иновации
- **устойчив растеж** – насърчаване на по-екологична и конкурентоспособна икономика, която използва по-ефективно ресурсите
- **приобщаващ растеж** – стимулиране на икономика с висока заетост, която да съдейства за постигане на социална и териториална кохезия.

За постигането на приоритетите са дефинирани пет **водещи цели** на ниво ЕС:

- заетост за 75% от населението на възраст 20 – 64 години
- инвестиции в научноизследователска и развойна дейност в размер на 3% от БВП на ЕС
- постигане на целите „20/20/20“ по отношение на климата/енергията (включително намаляване на емисиите с допълнителни 30%, ако условията са подходящи)
- дял на преждевременно напусналите училище под 10%, дял на младото поколение със завършено висше образование от най-малко 40%
- намаление на броя на застрашените от бедност с 20 млн. души.

За да гарантира, че всяка държава-членка ще приспособи стратегията „Европа 2020“ към своето конкретно положение, ЕК предлага целите на равнище ЕС да бъдат превърнати в цели и в начини за тяхното постигане на национално ниво.

През 2011 г. беше приета **Бяла книга 2011**: „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“. Документът очертава дългосрочната стратегия на ЕС за развитие на транспортния сектор до 2050 г., като акцентът се поставя върху намаляване на вредните емисии и перспективите на транспорта в контекста на Стратегия „Европа 2020“, без това да възпрепятства мобилността.

Набелязани са **три общи цели**:

- намаляване на емисиите на парникови газове – до 2050 г. емисиите на CO₂ в транспорта следва да бъдат намалени с около 60% спрямо равнището от 1990 г.
- намаляване на дела на петролната зависимост в транспортния сектор и
- ограничаване на нарастването на задръстванията.

Пътната карта на ЕК разглежда предизвикателствата в сектора, предоставя визия с доста амбициозен хоризонт до 2050 г., набелязва 10 специфични цели при определяне на политиката и предлага списък с 40 конкретни инициативи за постигането им. **Десетте цели** са дефинирани в зависимост от вида на превозите и включват:

- политиката по отношение на транспорта в градовете е насочена към използването на по-чисти и ефективни превозни средства и по-чисти горива, като се предвижда:
 - намаляване с 50% до 2030 г. на автомобилите, задвижвани с конвенционални горива, и постепенното им изтегляне от употреба в градовете до 2050 г.
 - изграждане на свободна от въглероден двуокис (CO₂) градска логистика в големите градове до 2030 г.
 - намаляване на половина на броя на жертвите в пътно-транспортни произшествия до 2020 г. и достигане до нула през 2050 г.
- по отношение на пътническите и товарните междуградски превози се предвижда:
 - намаляване дела на автомобилния транспорт, като 50% от всички превози на средни разстояния се извършват с железопътен и воден транспорт
 - до 2050 г. по-голямата част от пътническите превози на разстояние над 300 км. да се осъществяват с ж.п. транспорт
 - до 2030 г. 30 % от пътните товарни превози над 300 км. да се извършват с ж.п. или воден транспорт, а до 2050 г. – над 50%.
- при превозите на дълги разстояния и междуконтиненталните превози водещи ще останат въздушният и морският транспорт, поради което се залага на новите двигатели и системите за управление на трафика, с оглед увеличаване на ефективността и намаляване на вредните емисии:
 - до 2050 г. горивата с ниски емисии в авиацията следва да достигнат 40%, както и емисиите от корабните бункерни горива следва да бъдат намалени с 40%
 - до 2020 г. трябва да се модернизира напълно системата за въздушен контрол в Европа, като се приключи изграждането на Единно европейско небе и Общоевропейското авиационно пространство
 - да бъдат внедрени интелигентните системи за управление на сухопътния и водния транспорт (ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet, LRIT и т.н.).

През последните години ЕК е много активна в усилията си да реструктурира Европейския железопътен пазар и да засили позицията на железниците спрямо другите видове транспорт. Усилията на Комисията са насочени към три основни области, които са от решаващо значение за развитието на силна и конкурентоспособна железопътна индустрия: **(1) Отваряне на вътрешния железопътен пазар за конкуренция, (2) Подобряване на оперативната съвместимост и безопасността, и (3) Развитие на железопътната инфраструктура.**

През последните десетилетия бяха приети три пакета от законодателни актове в областта на железопътния транспорт, които имаха за цел отварянето на националните пазари и повишаване на конкурентоспособността и оперативната съвместимост на железниците на равнище ЕС.

Първият железопътен пакет, приет през 2001 г., цели да се осигури реформата в железопътния сектор до еднакво ниво за страните от ЕС. Основните цели на пакета бяха (от директива 91/440):

- създаване на конкуренция в железопътния транспорт
- премахване на монопола
- създаване на условия за конкуренция за комбинирания транспорт
- създаване на условия за Европейски железопътен пазар с развиване на дейността на международните групировки
- въвеждане на прозрачна и подробна рамка за разпределение на капацитетните възможности и таксуване използването на инфраструктурата
- създаване на регулаторни органи за железопътния транспорт в страните от ЕС.

Вторият железопътен пакет, приет през 2004 г., цели развитие на постигнатото с първия пакет и решава въпроси свързани с:

- либерализацията на товарните железопътни услуги чрез пълно отваряне на пазара за конкуренция от 01.01.2007 г.
- безопасността на превозите и създаване на органи по безопасност във всяка страна-членка
- оперативно взаимодействие, оперативност и съвместимост
- създаване на Европейска железопътна агенция.

Третият железопътен пакет регламентира по-нататъшното интегриране на железопътната система в Европа и решава въпросите, свързани с:

- либерализация на пътническите железопътни услуги
- сертифициране на локомотивните машинисти
- права на пътниците
- качество на услугите при товарен железопътен транспорт
- подобряване на договорите за превоз.

Четвъртият железопътен пакет беше представен от ЕК на 30.01.2013 г. Пакетът включва шест законодателни предложения, насочени към три ключови области:

- подновяване на правилата за структура на управление на инфраструктурата и транспортните операции
- осигуряване на по-нататъшно отваряне на пазара за вътрешни услуги за пътнически превоз с железопътен транспорт
- повишаване на качеството и ефективността на железопътните услуги чрез премахване на оставащите бариери на пазара и засилване на хармонизирането на оперативна съвместимост и безопасност, за да се гарантира по-висока степен на хармонизация на ЕС железопътната мрежа

С приемането на Четвърти железопътен пакет се цели цялостно подобряване на качеството на предлаганите железопътни услуги в Европа.

2. Насоки за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа

Създаването на ефикасна Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T) е ключов елемент от Лисабонската стратегия за конкурентоспособност и увеличаване на работните места на континента. Ако Европа иска да осъществи своя икономически и социален потенциал, то за нея е от изключително значение да построи липсващите връзки, да премахне тесните участъци на инфраструктурата си и да осигури устойчивостта на транспортната мрежа в бъдещето.

Предвид нарастващия трафик между държавите-членки, който се очаква да се удвои през 2020 г., инвестициите, нужни за модернизиране и развитие на една адекватна TEN-T, отговаряща на нуждите и нарастването на ЕС, ще възлязат на 550 млрд. евро в период 2010 – 2030 г., от които 215 млрд. евро са за приоритетните оси и проекти. Предвид мащаба на тези инвестиции, е изключително важно да се приоритизират проектите в близко сътрудничество с националните правителства, като се гарантира ефективно сътрудничество на европейско ниво.

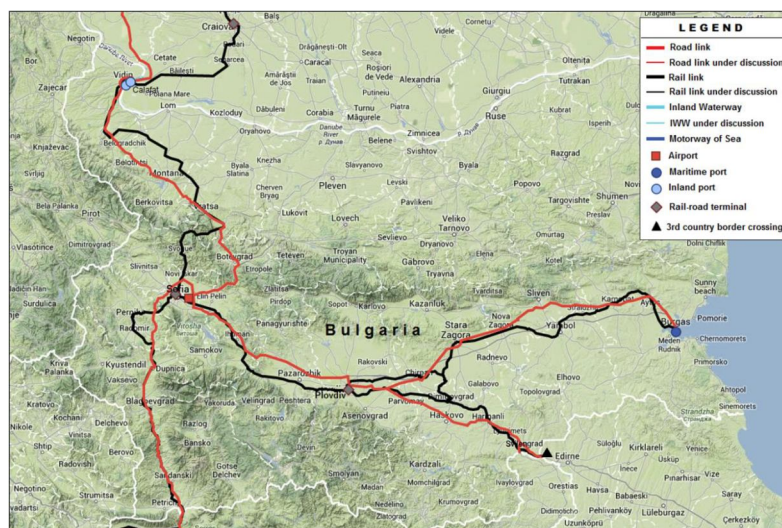
На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз беше публикуван **Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Съюза за развитието на Трансевропейската транспортна мрежа**. Мрежата ще бъде структурирана в две нива: **основна мрежа** (core network), която се състои от най-важните международни връзки, които следва да бъдат реализирани до 2030 г. и **разширена мрежа** (comprehensive network), която да осигури пълно покритие на територията на ЕС и достъп до всички региони и следва да бъде завършена до 2050 г. Двете нива обхващат всички видове транспорт: автомобилен, железопътен, въздушен, морски и по вътрешните водни пътища, както и интермодалните платформи.

Карта на Трансевропейската железопътната мрежа на територията на Република България



Изпълнението на основната мрежа ще се осъществява посредством т.н. **коридорен подход**, в рамките на който 9 коридора ще предоставят базата за съгласувано развитие на инфраструктурата. През територията на Република България преминават два коридора: **Ориент/Източно-Средиземноморски (Видин – София – Кулата/Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница) и Рейнско – Дунавски (р. Дунав).**

Карта на коридор Ориент/Източно-Средиземноморски



Развитието на Трансевропейската транспортна мрежа ще бъде подкрепено от Кохезионния и Структурните фондове на ЕС и от Механизма за свързване на Европа.

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван **Регламент № 1303/2013 г. за Европейските фондове**³. По линия на Кохезионния фонд и Европейския фонд за регионално развитие страната ни ще разполага с 1,604 млрд. евро (КФ – 1,144 млрд. евро и ЕФРР – 0,460 млн. евро) за изграждане на транспортна инфраструктура по Трансевропейската транспортна мрежа. Средствата ще се разходват по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г., одобрена на 19.12.2014 г. **572 млн. евро** от общата сума са заделени за развитието на железопътната инфраструктура.

На 20.12.2013 г. в Официалния вестник на Европейския съюз е публикуван **Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа**. По механизма ще се финансират проекти от общ интерес в секторите на транспортните, телекомуникационните и енергийните инфраструктури. Общият финансов ресурс в сектор транспорт е 26,2 млрд. евро, включително 11,3 млрд. евро, които се прехвърлят от Кохезионния фонд и ще бъдат разходвани по неговите правила. Финансирането за България по кохезионната част от МСЕ (в размер на 350 млн. евро) ще бъде насочено основно към железопътни проекти.

Освен определените 9 основни TEN-T коридора, в приложението към Регламента са идентифицирани и следните направления с трансграничен характер на българска територия:

- железопътно направление София – сръбска граница
- железопътно направление София – македонска граница.

Хоризонтални приоритети, допустими за финансиране чрез Механизма за свързване на Европа, са:

- Единно европейско небе – SESAR
- системи за управление на трафика в пътния, железопътния и вътрешно-водния транспорт (ITS, ERTMS и RIS)
- пристанища, морски магистрали и летища на основната мрежа.

³ Регламент (ЕС) №1303/2013 на ЕП и на Съвета от 17.12.2013 г. за определяне на общо приложими разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони и Европейския фонд за морско дело и рибарство и за определяне на общи разпоредби за Европейския фонд за регионално развитие, Европейския социален фонд, Кохезионния фонд и Европейския фонд за морско дело и рибарство, и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1083/2006 на Съвета

На 26.11.2014 г. Европейската комисия обяви План за инвестиции, чрез който ще се възстанови растежът в Европа и повече хора отново ще имат работа. Планът съдържа три основни направления:

- създаване на нов Европейски фонд за стратегически инвестиции (ЕФСИ), гарантиран с публични средства, чрез който през следващите три години (2015 – 2017 г.) ще се мобилизират допълнителни инвестиции на стойност най-малко 315 млрд. евро
- създаване на надежден набор от проекти, съчетан с програма за помощ, за да могат инвестициите да бъдат насочвани там, където те са най-необходими
- амбициозна Пътна карта, чрез която Европа ще стане по-привлекателно място за инвестиции и ще се отстранят регулаторните пречки.

Новият Фонд ще бъде създаден в партньорство с Европейската инвестиционна банка. Той ще се основава на гаранция в размер на 16 млрд. евро от бюджета на ЕС, която ще бъде допълнена от 5 млрд. евро от ЕИБ. Европейският фонд за стратегически инвестиции трябва да бъде създаден преди средата на 2015 г.

Други европейски инициативи, насочени към укрепване на позициите на железопътния транспорт в Общността, са:

- **създаване на железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз** – мрежата е създадена с **Регламент 913/2010**. Целта е установяването на международни железопътни товарни коридори с благоприятни условия за движение на влаковете и лесно преминаване от една национална мрежа към друга. Създават се допълнителни административни облекчения за железопътните оператори като обслужване на едно гише (C-OSS) и възможността лица, различни от превозвачи, да заявяват инфраструктурен капацитет (authorized applicants). Международните коридори за железопътен товарен превоз са изградени по начин, съвместим с Трансевропейските транспортни коридори. През Република България преминава трасето на **товарен коридор Ориент/Източно-Средиземноморски: Прага – Виена/Братислава – Будапеща/Букурещ – Констанца/ Видин – София – Солун – Атина**. В хода на преговорите по Трансевропейската транспортна мрежа трасето на коридора на наша територия беше допълнено с направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград – турска граница.

- **внедряване на Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS)** – процесът ще доведе до повишаване нивото на безопасност и сигурност в железопътния транспорт. Двете подсистеми на ERTMS са: ETCS (Европейска система за влаков контрол) и GSM-R, който представлява базирана на GSM стандарт радиосистема. Въвеждането на ERTMS ще допринесе за увеличаване на капацитета и по-добро управление на движението по интензивно използваните жп линии и ще намали разходите по малолетелните и регионалните жп линии.

- **съвместно предприятие Shift2Rail** – с **Регламент (ЕС) № 642/2014 на Съвета от 16 юни 2014 г.** се създаде съвместното предприятие **Shift2Rail**, с което официално се установи ново публично-частно партньорство за управление на научноизследователски и иновационни дейности с цел подпомагане на развитието на по-добри железопътни услуги в Европа. Учредителите на предприятието включват Съюза, представляван от Комисията, и осем други партньора от сферата на промишлеността, а именно: Alstom Transport, Ansaldo STS, Bombardier Transportation, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, Network Rail, Siemens Aktiengesellschaft, Thales и Trafikverket. Целта на предприятието е да спомогне за постигането на целите на Бялата книга за транспорта от 2011 г. и за модалния преход към железопътен транспорт от други по-малко устойчиви видове транспорт, което да се постигне чрез повишаване на икономическата ефективност и привлекателността на железопътния транспорт.

IV. АНАЛИЗ НА СЪЩЕСТВУВАЩИЯ И БЪДЕЩ ПАЗАР НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ УСЛУГИ

В рамките на изпълнявания се в момента проект „Техническа помощ за формиране на тарифна политика за достъп и използване на железопътната инфраструктура в НКЖИ“, съфинансиран по ОПТ, са извършени проучвания на настоящия и бъдещ пазар на железопътни услуги, както и на търсенето на железопътни транспортни услуги в България.

Анализът на пазара е извършен в контекста на местната и регионална социално-икономическа и политическа среда. Обхванати са всички пазарни сегменти, свързани с пътническите и товарните превози за вътрешно и международно съобщение. Използван е транспортният модел, разработен като част от Общия генерален план за транспорта. *Източник на всички графики и изводи по-долу са докладите на изпълнителя по проекта – международен консорциум с лидер EGIS INTERNATIONAL – Франция.*

Резултатите за базовата 2013 г. сочат, че **20% от съществуващата железопътна мрежа обслужват 80% от търсенето на транспортни услуги за пътници и товари.**



Превозени пътници по участъци на железопътната мрежа, 2013 г.



Превозени товари по участъци на железопътната мрежа, 2013 г.

Прогнозирането на бъдещото търсене се базира на основните социално-икономически и търговски фактори, влияещи върху търсенето.

За търсенето на пътнически пътувания се очаква умерен ръст, концентриран основно в сегмента на крайградските пътувания. Съгласно изготвената прогноза се очаква през 2020 г. с железница да бъдат превозени 3,7% повече пътници в сравнение с базовата 2013 г. Акумулираният ръст за 2030 г. се очаква да бъде около 9,2%. Предлагањето на услуги, което ще отразява и подобренията, свързани с модернизацията на мрежата, се очаква да възлезе на около 8-9% повече влакк спрямо предлагането през 2013 г.

По-оптимистични са очакванията за развитието на товарните превози: към 2020 г. се очаква 12% ръст на превозените товари в нето тонове (нето т) и около 30% към 2030 г. в сравнение с нивото от 2013 г. Това се дължи на благоприятното развитие както на вътрешния, така и на международния транспорт, като ръстът на международните превози, най-вече на транзитните, е доста по-висок от този на вътрешните превози.

По отношение на извършената работа, се очаква новите подобрения да допринесат за ръст на трафика в размер на 22% към 2020 г. и 57% към 2030, спрямо 2013 г.



Прогноза за пътническите потоци по мрежата, 2030 г.



Прогнозен товарен трафик за 2030 г. (ср. бр. влакове/ден)

Основните изводи в направеното проучване за перспективите за развитие на железопътните услуги могат да се резюмират както следва:

Прогнози за пътническите превози:

- Негативните демографски тенденции продължават
- Целевите групи за социално-ориентирани услуги намаляват
- Намалява търсенето на пътнически услуги на дълги разстояния и регионални услуги. Приоритетни остават направленията от София до Бургас и Варна.
- Увеличава се търсенето на крайградски превози и на пътнически услуги в градските агломерации (София, Пловдив, Бургас)

Прогнози за товарните превози

- Очаква се ръст на вътрешните превози с около 20% основно от стабилна индустрия (метали, строителство, химическа), въпреки спада от страна на земеделието;
- По-благоприятни са перспективите за международните товарни превози: очакваният общ ръст на търсенето е 30%, като се прогнозира 60% ръст на вноса и износа и ръст от 65% от транзитните товарни превози.
- Въпреки това, следва да се отчита, че алтернативни маршрути (извън България) и другите видове транспорт също ще бъдат конкуренти за това бъдещо търсене

V. ВИЗИЯ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

В края на разглеждания период (към 2022 г.) България трябва да притежава по-конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и да допринася за развитието на бизнеса в страната.

В съответствие със стратегическата визия за развитието на транспорта, дефинирана в „Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.” и „Националната програма за развитие: България 2020” и съгласно поетите ангажименти, разписани в Споразумението за партньорство, България трябва да трансформира железопътния сектор в жизнеспособна индустрия, която:

- се конкурира ефективно на транспортния пазар, като предоставя привлекателни, висококачествени и екологични пътнически и товарни услуги на клиентите си
- предоставя услугите ефективно, давайки икономическа стойност на клиентите и на държавата
- инвестира разумно и поддържа необходимите активи в добро състояние
- издържа се финансово с приемливо ниво на подкрепа от държавата.

С разумни инвестиции и адекватен административен капацитет и управление ще се подобри състоянието на железопътната инфраструктура и качеството на подвижния състав, така че предоставяните услуги за гражданите и бизнеса да станат по-атрактивни.

Инвестициите от европейските фондове за инфраструктура трябва да бъдат насочени към коридора от основната Трансевропейска транспортна мрежа, а именно: направление Видин – София – Кулата/Пловдив – Свиленград – турска граница и Пловдив – Бургас. До края на периода на стратегията усилията на МТИТС ще са насочени към изграждането на направление „Изток – Запад“ през Южна България: от сръбската граница през София и Пловдив до Бургас и до Свиленград и турската граница. В дейностите по модернизация ще се включат и участъци от направление „Север – Юг“ - Видин – Медковец и София – Перник – Радомир. Ще се изградят железопътните възли в София (частично), Пловдив и Бургас, както и интермодалните терминали в Пловдив и Русе. Ще се обновят няколко ключови железопътни гари по цитираното направление, в т.ч. София, Бургас, Пазарджик, Стара Загора, Нова Загора, Чирпан и др. Новоизградените линии ще бъдат оборудвани с модерни системи за управление на трафика.

За проекти извън обсега от първостепенната значимост на ЕС, но от общ европейски интерес и включени в широкообхватната TEN-T мрежа, които са с голямо национално значение, до м. юни 2015 г. ще бъде изготвена „Национална инвестиционна програма“. В нея ще бъдат включени проекти, за които към момента няма идентифицирани финансови източници, с цел да се промотират проектите пред международните финансови институции. В обхвата на тази Инвестиционна програма ще бъдат включени проекти по направление София – Варна (участък Мездра – Каспичан), Русе – Варна и Карнобат – Синдел. Потенциални източници за реализация на програмата са национално финансиране и/или държавен заем от МФИ. Към момента проектите Русе – Варна и Карнобат – Синдел са предложени за реализация чрез финансиране от новия външен държавен дълг.

Отчитайки потенциала за развитие на международни и транзитни железопътни товарни превози и с цел повишаване конкурентоспособността и устойчивостта на железопътния транспорт, следва да се инициират предпроектни проучвания за модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград, както и за нови железопътни преходи към Турция

и Гърция. Проектът Sea2Sea, финансиран от ЕС, има за цел създаване на мултимодален транспортен коридор чрез създаване на ефективна железопътна връзка между гръцките пристанища Кавала и Александруполис на Егейско море с българските пристанища Варна и Бургас на Черно море и с пристанище Русе на река Дунав. В проекта е идентифицирана необходимостта от проучване за приложимост и устойчивост за изграждане на железопътна връзка между Комотини и България при Нимфай. Потенциал за активно развитие на връзките Европа – Азия има проучване възможността за реализиране на железопътна връзка към пристанище Текирдаг на Мраморно море, което е свързано с националната железопътна мрежа на Република Турция.

С инвестициите от държавния бюджет за инфраструктура и със собствените приходи (от инфраструктурни такси, наеми, продажби и др.) ще продължи да се осигурява поддръжката на мрежата. Бюджетните средства се разходват съгласно Договор между държавата и НК „Железопътна инфраструктура“, сключен по смисъла на чл. 25, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт. В рамките на договора финансовият ресурс се инвестира в ремонт на железен път и съоръжения, модернизирани на осигурителни системи и прелезни устройства, преустройство на жп гари, модернизирани на контактна мрежа и тягови подстанции, увеличаване на пропускателната способност на линията София – Карлово – Зимница др. Линиите, респ. участъците, които подлежат на ремонтни дейности се договарят ежегодно, като се залагат в програмите за изграждането, поддържането, ремонта, развитието и експлоатацията на железопътната инфраструктура (годишна и петгодишна).

Високо качество на услугата, предоставяна от железопътния транспорт, не може да се постигне единствено с мерки за развитие на железопътната инфраструктура. Нужни са усилия и действия от страна на железопътните оператори – закупуване на нов подвижен състав, отговарящ на изискванията на модернизирания инфраструктура (качество на железния път, съоръжения, по-високи скорости, внедряване на ERTMS и др.), повишаване комфорта за пътническите превози, по-агресивна и гъвкава маркетингова стратегия за товарните превози. Реализацията следва да се подкрепи от държавата.

По отношение на оперативната дейност средствата от държавния бюджет, предназначени за капиталов трансфер, ще бъдат инвестирани в закупуването на нов подвижен състав за извършване на пътнически превози. Обновеният състав ще обслужва трафика основно по модернизирания направления от мрежата, изградени както със европейски средства, така и с национално финансиране, защото наличието на модерна инфраструктура е свързано и с необходимостта от по-високо качество на предлаганата услуга. Усилията на МТИТС ще са насочени към привличане на средната класа на страната като ползвател на железопътната услуга по новоизградените направления.

Държавата ще продължи да предоставя средства за превоз на пътници с железопътен транспорт при приемливи за населението цени на услугите. Бюджетните средства се разходват съгласно договор между МТИТС и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за извършване на обществени превозни услуги в областта на железопътния транспорт на територията на Република България. В договора са описани линиите, по които се извършват превозни услуги, както и графици на движение, разписанията и изискванията за продължителност, периодичност и капацитет на превозите.

Товарните услуги в железопътния транспорт е целесъобразно да бъдат извършвани от частни компании. Понастоящем този пазар е изцяло либерализиран, налице е конкуренция и основните частни оператори се стараят да се развиват и да увеличават обема на товарите. Държавният превозвач „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД остава с най-голям относителен дял на превозените товари. Намеренията са в рамките на планирания период дружеството да бъде приватизирано.

VI. ВИЗИЯ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ДРУЖЕСТВАТА ОТ ГРУПАТА НА „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД

1. Визия и мисия на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД

Мисията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е да предлага интегрирана и безопасна транспортна услуга на пътниците в и през България, като постигне 50% несубсидирани приходи.

Визията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е в контекста на политиката на Европейската комисия за изграждане на единно железопътно пространство, което ще се базира на интегрирана инфраструктурна мрежа, съвместими оперативни съоръжения и на свободна конкуренция, за да се осигурят ефективни, безопасни и екологично устойчиви транспортни услуги за пътниците в ЕС и региона. „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД ще бъде ключов регионален партньор в преследването на тази визия.

Ценностите, върху които дружеството ще се съсредоточи в своята дейност, са следните:

- Гледаме на работата си през очите на клиента
- Дълбок опит в транспортната професия и гордост от нея
- Ефективна оперативна работа и измерване на резултатите
- Активно международно сътрудничество в ЕС и в региона

2. Визия и мисия на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД

Мисията на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД е да бъде най-ефективният и екологичен превозвач на тежки товари на дълги разстояния, и да предлага гъвкави услуги за всички индустрии в Р. България и региона.

Визията на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за бъдещето на товарните жп превози в нашата страна е в контекста на политиката на Европейската комисия за изграждане на единна железопътна общност, която ще се базира на интегрирана инфраструктурна мрежа, на съвместими оперативни съоръжения и на свободна конкуренция, за да се осигурят ефективни, сигурни и екологично устойчиви транспортни услуги на товари в ЕС и региона. Целта е „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД да бъде ключов регионален партньор в осъществяването на тази визия.

Ценностите, върху които дружеството ще се съсредоточи в своята дейност, са следните:

- Гордост от нашето дълбоко познание на транспортната професия
- Познаване на транспортните специфики на клиентите и изграждане на дългосрочни отношения с тях
- Ефективна оперативна работа и измерване на резултатите
- Активно международно сътрудничество в ЕС и региона.

VII. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

Визията за развитие на железопътния транспорт ще бъде постигната чрез постигането на следните стратегически цели:

- **Постигане на интегрирана и оперативно съвместима железопътна система посредством:**
 - Активно участие във формирането на европейска политика и укрепване на международното сътрудничество
 - Реализиране на инфраструктурни проекти по протежението на основната и широкообхватната Трансевропейска транспортна мрежа
 - Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища
 - Внедряване на ERTMS и GSM-R
- **Постигане на устойчив и конкурентоспособен железопътен сектор посредством:**
 - Баланс при разпределението на транспортния пазар между пътната и железопътната услуга чрез справедливи тарифни политики за достъп и използване
 - Насърчаване на конкуренцията на пазара на железопътните превози
 - Осигуряване на равнопоставен достъп на всички железопътни оператори до железопътната инфраструктура
 - Оптимизация на железопътната мрежа
 - Насърчаване частните инвестиции в областта на инфраструктурата и обслужващите съоръжения (интермодални терминали, логистични центрове, пристанища, претоварни съоръжения и др.)
 - Обновяване на подвижния състав
- **Постигане на финансово стабилен железопътен сектор посредством:**
 - Подобряване на корпоративното ръководство и управление на търговските дружества и държавните предприятия в сектора
 - Сключване на взаимно приемливо споразумение с кредиторите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за разсрочване/преструктуриране задълженията на групата
 - Освобождаване от неоперативни активи и оптимизиране на разходите
 - Осигуряване на качествени обществени превозни услуги на достъпни цени, в зависимост от икономическото и социално развитие на национално и регионално ниво

VIII. СТРАТЕГИЯ ЗА РАЗВИТИЕ НА ДРУЖЕСТВАТА ОТ ГРУПАТА НА „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД

1. Стратегия на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД

Стратегията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД за успех на пътническия пазар е да развива четири ключови вътрешни ресурса, като ги използва, за да предлага диференцирани продукти към множество пътнически сегменти. Ресурсите са следните:

- Установена търговска марка, разпознаваема сред почти всички потребители
- Маркетинг умения: дълбоко познание на различните пътнически сегменти и изграждане продукти за тях
- Дълбок опит и специфично професионално знание в изпълнението на железопътна транспортна услуга за пътници
- Силно развита дистрибуционна мрежа за продажба на превозни документи, която предстои да се разширява и надгражда с развитие на нови канали.

Маркетинг уменията са ресурс, който дружеството е започнало да развива фокусирано едва през последните няколко години. Исторически се е отдавало по-голямо значение на превозната дейност и нейната безопасност. Без дълбоко познаване на пътническите сегменти е невъзможно да се конструират диференцирани продукти за тях. Маркетингът трябва да внедри гледната точка на клиента във всяко действие и решение взето от дружеството. Това ще бъде решителна промяна на перспективата и ще изисква фокусирано усилие и инвестиции. С изграждането и внедряването на нова информационна система за вътрешно билетоиздаване и резервация ще стане възможно създаването на по-пълна база данни, която ще позволи извършване на задълбочени маркетингови анализи.

Умението за извършване на самата услуга е фундаментално, защото само чрез него може реално да се изпълни обещанието, дадено на клиента. Основният фокус е върху точното спазване на Графика на движение на влаковете и осигуряването на безопасността. Нов елемент в работата ще бъде активният диалог с маркетинга и оказването на експертна помощ за оценка и внедряване на идеите за промяна на характеристиките на услугата.

Диференциация чрез фокус върху пътника

Поради Договора за изпълнение на обществена услуга, е невъзможно стратегията да се фокусира само върху определен пазарен сегмент. Напротив, като единствен лицензиран железопътен превозвач на пътници, дружеството има за задача да работи на целия пазар и да привлече обратно клиентите, които през годините поради ниското качество на предлаганите услуги са се пренасочили към конкурентните видове транспорт.

Голяма такава група са хората в активна възраст 25-44 години, които според пазарните проучвания в момента съставляват под 20% от всички пътуващи. Това са хора в активна работна възраст, които имат доходи над средните нива за страната и като такива са по-склонни да ползват личен автомобил или автобус. Подходът на дружеството ще бъде да потърси и обособи сегменти в тази група на база на характеристики, които са ключови за тяхното отношение към железопътния транспорт. Например, част от хората в тази група имат деца под 18 г. и е вероятно да оценят високо комфорта на пътуване за група пътници, който може да се осигури от жп транспорта. Целта е пазарът да не се разглежда като цяло, а да се сегментира прецизно, всеки сегмент да се опознае дълбоко, за да се изследват подобни хипотези и да се изгради привлекателно предложение за пътниците в него, което ще ги накара да предпочетат услугите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

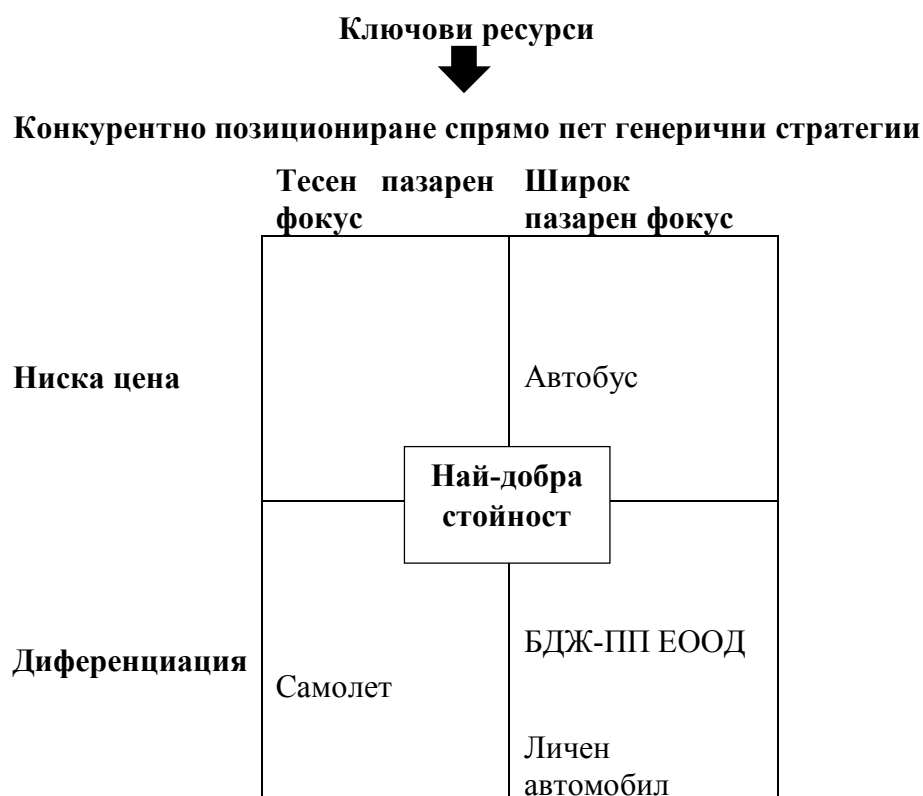
Диференциация чрез предлагане на интегрирана услуга

Най-важната характеристика за пътниците е интегрираността на железопътната услуга с другите видове транспорт. Например, градският транспорт да има удобни линии до гарата в съответния град или регионалният автобус, който спира на гарата, и влаковете, да са със съгласувани разписания. Интегрираността е и най-важният приоритет, който се задава от Европейската комисия относно всички видове транспорт.

Времетраенето на пътуването е втората най-важна характеристика за клиента. Тук влакът може да има голямо предимство в крайградските пътувания, при които могат да се избегнат задръстванията, както и в дългите разстояния, при които могат да се развият високи постоянни скорости.

По своето естество, интегрираност и скорост не могат да бъдат постигнати само с усилията на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Те зависят също от НКЖИ, както и от инфраструктурните планове и транспортните схеми на общините. Изпълнението на стратегията на дружеството е в абсолютна зависимост от съдействието на редица външни и вътрешни фактори и затова те са описани в отделна секция по-долу.

Фигура 5: Стратегия на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД



2. Стратегия на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД

Стратегията на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД за успех на карго пазара е да развива няколко ключови вътрешни ресурса, като ги използва, за да предлага широко продуктово портфолио на всички видове клиенти. Ключовите ресурси са:

- Капацитет от тягов и нетягов подвижен железопътен състав, като големина и разнообразие, за да удовлетвори нуждите на всеки клиент в Р. България и с транзитни международни товари

- Дълбок опит и специфично професионално знание в конструирането на железопътна транспортна услуга по мярка за отделен клиент на територията на Р. България
- Географско покритие на Р. България
- Изградена репутация на стабилен контрагент в Р. България и чужбина.

Защо избрахме тези ресурси?

Избраните ресурси са ценни, тъй като нито един от преките конкуренти – железопътни превозвачи – не притежава подобни и не би могъл да ги развие без значителна и дългосрочна инвестиция от своите акционери. Вероятността това да се случи е малка, имайки предвид относително малкия и ненарастващ пазар на превозвани с железопътен транспорт товари в Р. България. В момента частните железопътни превозвачи не са склонни да рискуват, като инвестират минимално, за да отнемат постепенно бизнеса от „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

Избраните ресурси са ключови, защото те са базата, на която можем да изградим и защитим избраната от нас конкурентна позиция за диференциране чрез богато портфолио, предлагано към целия пазар.

Защо избрахме тази конкурентна позиция?

Преките жп конкуренти базират своя бизнес само при един продукт – блок-влакове, спечелвайки клиента с цена – обикновено 10% под ставките на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД. За момента те заемат позиция на ниски цени с предложение към тесен кръг клиенти.

„БДЖ – Товарни превози” ЕООД ще се противопоставя на тези действия чрез намиране на по-добро, цялостно решение за всеки клиент и предлагане на продукт с по-високо качество или с уникални характеристики, търсени от него. Това може да бъде по-бърза реакция при авария; възможност за достъп до всички географски точки, необходими на клиента; възможност за пренасяне на групи вагони или на единични вагони; възможност за обслужване на разнородни типове товари. По този начин дружеството ще използва конкурентното предимство на своето по-богато продуктово портфолио, изградено на базата на фокусирано развивани ресурси.

В бъдеще преките конкуренти ще започнат да развиват своето портфолио и техните акционери могат да придобият апетит за по-големи инвестиции. Стратегията на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД позволява дружеството да върви с една крачка пред тях, като поддържа водачество по отношение на добавената стойност на продуктите и изградените добри отношения с клиенти на пазара.

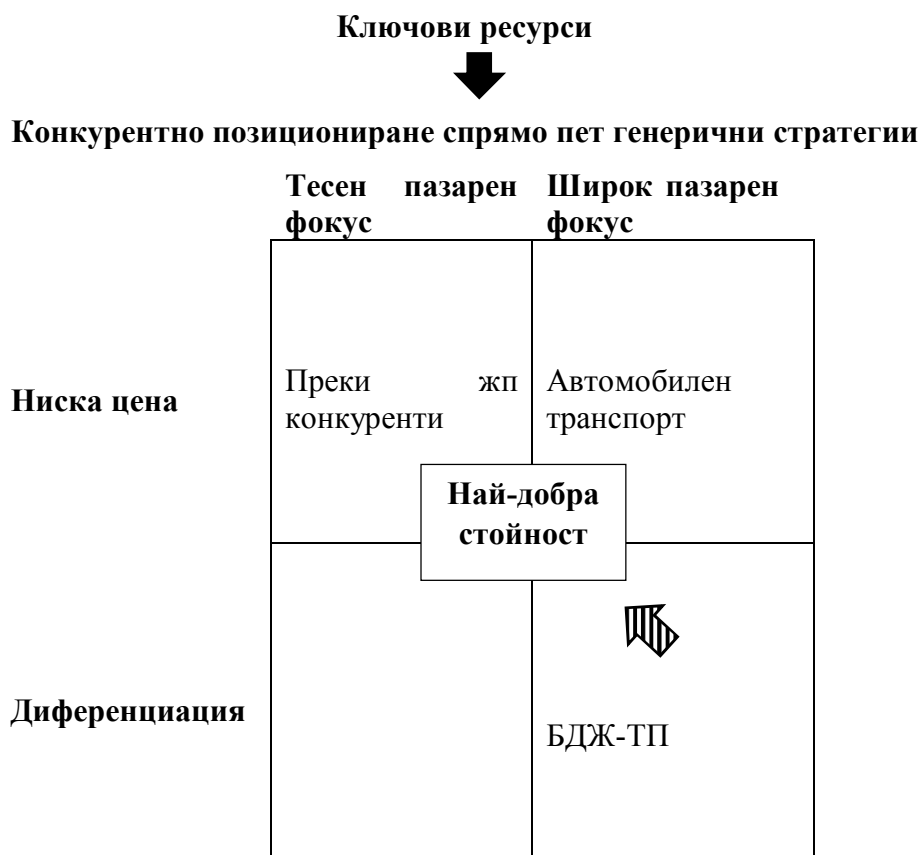
Управленският екип разглежда като конкуренти не само железопътните превозвачи, а и компаниите, които предлагат други начини на превоз (модалности) на карго пазара. За клиента няма значение как се вози неговият товар, в случай, че услугата отговаря на изискванията му за качество и цена.

Стратегията на дружеството дава възможност за успешна конкуренция с автомобилния транспорт. Историческото развитие на пазара показва, че типични железопътни товари (като разстояние и тежест) се возят на територията на Р. България с автомобилен транспорт. При тези товари жп модалността трябва да има естествено разходно предимство, но в реалност то често не може да се реализира. Причините за това са недоразвитите международни връзки и заниженото качество на железопътната услуга, както и силната конкуренция на предоставяната от автомобилните превозвачи услуга.

Единственият начин за дружеството да се противопостави на тази конкуренция, е да инвестира в повишаване на качеството и обхвата на предлаганата услуга. Тази битка ще бъде по-трудна отколкото с преките конкуренти, защото „БДЖ – Товарни превози” ЕООД трябва да възвърне и разходното предимство на жп услугата при тежките товари и дългите разстояния.

В по-дългосрочен план дружеството трябва да се подготви и за преход към стратегическа позиция на предлагане на най-добра стойност. В бъдеще конкурентите ще разширяват постепенно своето портфолио и типа клиенти, с които работят. Те ще се приближат до стратегията на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД. Когато настъпи този момент, дружеството трябва да е готово да предложи много добра цена за продуктите с добавена стойност, които ще бъдат вече стандарт на пазара. Това не означава да се търси възможно най-ниска цена и да се изпада в ценова война. Целта е да се изгради устойчиво разходно предимство пред конкурентите в предлагането на търсените и ценените от клиента характеристики на транспортната услуга.

Фигура 6: Стратегия на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД



3. Необходимост от повишаване на ефективността в „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Стратегиите на двете дружества ще осигурят техния устойчив растеж, но те са обречени на неуспех без рязко повишаване на оперативната ефективност.

В момента „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД разполагат с избраните ресурси, на които се базират стратегиите, но те са в процес на рушене. Причината е хроничният негативен финансов резултат, който спира инвестиционния процес, изключително необходим за дружества, опериращи в капиталово интензивни индустрии като железопътен превоз на пътници и на товари. Без печалба, без достъп до финансиране и без инвестиции, тези две дружествата ще продължават да не се развиват напред, „изяждайки” своето бъдеще.

Единственият начин да се подобри финансовият резултат е да се повиши оперативната ефективност. Анализът на състоянието на дружествата показва, че има ред дейности, при които това е възможно и дори наложително. Затова повечето от мерките за прилагане на стратегията са именно с подобна цел.

4. Оперативен подход на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД и „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

Стратегията трябва да бъде съпроводена и с ясно определен подход за оперативно управление. Мениджърският екип избра да следва принципите на Цялостно управление на качеството – ЦУК (англ. Total Quality Management – TQM) в ежедневното задаване, изпълнение и проследяване на оперативните задачи.

Тези принципи са:

- Фокус върху клиента;
- Мислене, ориентирано към процесите;
- Ангажираност на служителите;
- Подобряване на вътрешните комуникации;
- Изграждане на интегрирани системи;
- Измерване на операциите и процесите.

Фокусът върху клиента е в основата на ЦУК. Клиентът е началото и краят на бизнес системата. Той определя нивото на качество, което трябва да имат продуктите. Той дава и крайната оценка за свършената работа.

На тази база фирмата изгражда процесите, които ще възприемат и разберат заданието от клиента, ще дефинират характеристиките на цялостния продукт, ще организират закупуването и доставката на входните материали, ще наемат и организират екип с нужните умения, ще произведат продукта, ще го продадат и доставят на клиента, след което ще го сервизират, ще предложат обучение за неговото ползотворно ползване и накрая ще съберат впечатленията на клиента, за да се осигури непрекъснато усъвършенстване на цялата бизнес система. Процесите са качествени, когато задачите в тях са добре подредени и свързани, така че крайният резултат отговаря точно на изискванията на клиента, като са използвани възможно най-малко входни ресурси.

Ангажираността на служителите е друг основен фактор за постигане на високо качество. В ЦУК това се постига по два начина. На първо място хората с пряк досег с клиента, извършващи оперативната работа, имат възможността да вземат решения, които са от полза за клиента и за качеството като цяло. Целта е да се повиши тяхната инициативност и да се използват познанията им за вземане на по-добри решения.

Ангажираността се подхранва и чрез ясна и **активна вътрешна комуникация**. Това означава движение на информация не само от горе надолу в йерархията, а и в двете посоки. Служителите трябва да знаят стратегията на компанията и да разбират добре връзката между нея и ежедневната им работа. Също така са необходими и механизми на обратна връзка, чрез които служителите сами да предлагат промени, които да доведат до по-качествени процеси.

Освен вертикално, по процеси, още по-важно е информацията да тече свободно и хоризонтално, между различните функции. Това е единственият начин за истинска интеграция на различните функции. Засилването и подобряването на комуникацията намалява и нуждата от множество нива в организационната йерархия. Компаниите, в които ЦУК работи добре, се характеризират с по-плоски структури, а мениджърите имат по-голям брой преки подчинени.

Информационните системи играят изключително важна роля за автоматизирането на тези информационни потоци, за интегриране на процесите и за опростяване на организацията. В момента в дружеството при някои позиции преобладават отговорностите, свързани с генерирането, обработването, препращането и анализирането на информация, като например въвеждане на поръчки или изготвяне на отчети и разчети. При наличието на добра автоматизация, информацията ще се генерира при извършване на самата оперативна работа,

а голям брой от отчетите ще се генерират динамично и автоматично. Поръчката ще се генерира в по-голямата си част от самия клиент, движенията на влаковете и на маневрите, както и изразходването на енергия или гориво, ще се проследява от сензори, свързани в мрежа, материалите ще се изписват със сканиране на баркод и цялата тази информация ще се събира на едно място, по единна логика, подчинена на мислене, ориентирано към процесите, на стратегията и на стремежа за усъвършенстване на качеството. Спестеното време трябва се използва за допълнителен анализ и обсъждане на идеи. В крайна сметка, измерването и проследяването води до вземането на обективни управленски решения, базирани на факти.

Внедряването на ЦУК в дружеството ще стане по план, който ще включва следните етапи:

1. Обсъждане на стратегията на дружеството с всички служители и обясняване на оперативния подход за Цялостно управление на качеството
2. Описание на настоящите процеси в дружеството
3. Дефиниране на първоначален стандарт за качество на всеки един от процесите и на набор от индикатори за проследяване на изпълнението
4. Структуриране и формализиране на хоризонталните информационни потоци
5. Внедряване на интегрирани информационни системи за автоматизиране на информационните потоци по процеси и между процесите
6. Промяна в организационната структура, с цел напасването ѝ към автоматизираните процеси и комуникационни потоци
7. Анализ и обсъждане на резултатите по процеси с всички участници, както и на начини за тяхното подобряване
8. Вземане на решение за необходимите промени и тяхното внедряване.

Подробното разработване и прилагане на този план ще бъде важен постоянен проект през почти целия период, обхванат в Плана за оздравяване и развитие на Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за периода 2015 – 2022 г.

IX. ПРИОРИТЕТИ

Изхождайки от формулираната визия и стратегическите цели на железопътния транспорт в Република България, отчитайки ролята на държавата, тенденциите в развитието на европейския транспортен пазар и SWOT анализа, са определени следните стратегически приоритети в сектора за периода до 2022 г.

1. Устойчиво развитие

От направения анализ на железопътния сектор следва, че Република България разполага с достатъчно гъста железопътна мрежа. Поради недостига на финансови средства и факта, че значителна част от железопътните линии са изградени преди повече от 50 години, с геометрични параметри, конструкция и съоръжения, подходящи за скорост до 100 км/ч, те са в незадоволително състояние и се нуждаят от спешни мерки, за да отговорят на съвременните изисквания. През последните години се отчита спад на търсенето на железопътни пътнически услуги, което се дължи и на външни фактори, а при товарните услуги се наблюдава засилване на конкуренцията между превозвачите и отнемане от пазарния дял на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

Необходимо условие за постигането на устойчиво развитие на железопътния транспорт е осигуряването на финансови средства за развитието и модернизацията на железопътната инфраструктура и осигуряването на качествен подвижен състав. Подобряването на инфраструктурата, новия подвижен състав и оптимизирането на трафика ще допринесе за повишаването на качеството на предлаганите железопътни услуги и цялостната ефективност на сектора.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията като институция, която изготвя и провежда политиката и насоките в железопътния сектор, следи за тенденциите в европейското развитие на сектора и се стреми да спомага за реализирането на краткосрочни и средносрочни цели за насърчаването и развитието на железниците в България. Модернизацията на инфраструктурата е ключов инструмент за постигане на ефективно използване на съществуващата мрежа и осигуряването на безопасен, сигурен и надежден железопътен транспорт.

Задълженията за предоставяне на обществени превозни услуги изискват осигуряването на финансови ресурси за субсидиране/компенсиране, позволяващо дългосрочното планиране и повишаването на качеството на предлаганите пътнически железопътни услуги. С оглед намаляване на финансовата тежест от страна на държавата, превозвача трябва да бъде стимулиран да провежда активна търговска политика, да оптимизира експлоатационните си разходи, да използва в максимална степен наличния капацитет, да повиши качеството на предлаганата услуги и увеличи приходите си. Ролята на държавата при контрола на предоставените услуги по договора трябва да се засили, за да бъдат максимално ефективно използвани предоставяните финансови средства.

Конкретни инфраструктурни проекти, които ще се изпълняват през програмен период 2014 – 2020 г. са идентифицирани в ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура”.

Следвайки водещите принципи за постигане на националната визия и стратегически цели за развитието на железопътната инфраструктура в България е необходимо на първо място да се гарантира устойчивост на транспортния сектор, която може да се постигне чрез:

- създаване на Единно европейско железопътно пространство без вътрешни граници в системата на железопътния транспорт чрез прилагане на задължителните стандарти за Трансевропейската транспортна мрежа (основна и разширена)
- повишаване на пропускателната способност и капацитета на националната железопътна система чрез модернизация и рехабилитация на железопътната мрежа и въвеждане на модерни системи за сигнализация и управление на трафика

- предлагане на конкурентоспособни търговски услуги
- постигане на баланс между различните видове транспорт включително чрез увеличаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт.

2. Конкурентоспособност

Железопътният транспорт, като част от икономиката на страната, е силно зависим от останалите сектори, както и от редица социални фактори (демографски, БВП на глава от населението и др.) Имайки предвид европейската политика в областта на транспорта и анализа на състоянието на железопътния транспорт в България, трябва да насочим усилията си към повишаване на конкурентоспособността на българската железница.

Конкурентоспособността на железопътните превози е ключов фактор за запазване и увеличаване на пазарния дял на сектора в общата транспортна система. Необходимо е използването на естествените предимства на железниците – ниска себестойност на услугите, висока ефективност при превозите на средни и дълги разстояния на големи количества товари, екологичност, надеждност, високо ниво на безопасност и възможност за изграждане на модерни ефективни логистични вериги.

Българското законодателство в областта на железопътния транспорт е в пълно съответствие с европейското. В Република България оперират 10 товарни и един пътнически оператора, при равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, а таксите за достъп до инфраструктурата са еднакви за всички категории влакове.

По отношение на конкурентоспособността е необходимо повишаване на инвестициите в железопътния сектор, постигане на пълна оперативна съвместимост с европейската железопътна мрежа, както и либерализиране на пазара чрез предоставяне на достъп на нови оператори до националната железопътна мрежа. Развитието на жп транспорта се обуславя от естествените му предимства – той е по-сигурен, по-щадящ за околната среда от автомобилния транспорт.

Водещо условие при избора на вид транспорт са неговите конкурентни предимства, които да отчитат не само цената на превозната услуга, но и по отношение на екологосъобразност, шумозамърсяване и енергийна ефективност.

При формиране на превозната цена за транспортна услуга следва да се отчитат и социалните разходи. Съгласно икономическата теория за общественото благосъстояние, потребителите на транспортната услуга трябва да заплащат всички допълнителни външни разходи, които са резултат от превозната дейност, но не са отчетени в себестойността на превоза. Интернализацията на външните разходи е фискален инструмент, чрез който се коригират несъвършенствата на пазара, нерационалното използване на ресурси при извършване на определена икономическа дейност. Тук приложение намира принципът “polluter pays” (замърсителят плаща), при който потребителят на дадена услуга заплаща всички външни разходи, свързани със съответната дейност. Прилагането на този принцип е и система за стимулиране, придава на транспорта по-природосъобразна форма и е водещ при определяне на източници за финансиране и за инвестициите в транспортния отрасъл.

По статистически данни за България (НСИ, 2013), автомобилният транспорт е източник на над 95% от азотните окиси, над 98% от неметановите органични съединения и на над 99% от въглеродния окис, емитирани от транспорта. Отчитайки, че автомобилният транспорт е сред основните замърсители на околната среда, възможна мярка за намаляване на вредните емисии е въвеждане на екологични такси, приходите от които да бъдат поне частично насочвани за развитие на по-екологични видове транспорт като железопътния.

Конкурентоспособността на пазара на транспортни услуги е зависима от провеждането на отговорна и дългосрочна транспортна политика. Ключов елемент е намирането на баланс при разпределението на транспортния пазар между пътната и железопътната услуга.

Към настоящия момент размерът на таксите за достъп и ползване на железопътната инфраструктура е несъпоставим с тези, прилагани за пътната инфраструктура. Пътните такси са твърде ниски, отчитат само частично разрушителното въздействие върху пътното платно, но не и въздействието върху околната среда, влиянието върху безопасността на пътуване и други фактори. Не се отчитат дължината на пропътуваното разстояние, масата на автомобила, брой оси, емисионния клас на превозното средство и много други параметри. Една от мерките за премахване на неравнопоставеността между таксите за достъп и използване на железопътната и на пътната инфраструктура може да бъде въвеждане на тол-такси. Статистиката показва, че 22 държави-членки на ЕС събират тол-такси от тежкотоварните автомобили, а 12 държави-членки – и от частните автомобили. Прилагането на тол-такси за магистрали и първостепенни пътища, първоначално поне за тежкотоварните автомобили, е израз на справедливост при прилагане политиките за начисляване на инфраструктурните разходи. Те неизменно въвеждат и насърчават спазването на принципите „потребителят плаща“ и „замърсителят плаща“, а и са от особено значение за ефективно използване на инфраструктурния капацитет, най-вече за транзитните товарни превози.

3. Ефективност

Постигането на високо ниво на ефективност в дейността на предприятията от сектора е от съществено значение за гарантирането на ръста на превозите в дългосрочен план. Процесът на либерализация на пазара, ограничаване на директната намеса на държавата и засилване на вътрешната и външна (другите видове транспорт) конкуренция е необходимо да се създадат условия за максимално ефективна употреба на ресурсите (материални, човешки и финансови). При набелязването на мерки следва да се търсят възможности за постигане на възможно най-голяма добавена стойност. Ефективността на железопътния транспорт има няколко основни насоки:

- повишаване на ефективността на използването на транспортната инфраструктура посредством: модернизация на инфраструктурата, създаване на модерна система за управление на трафика, увеличаване на приходите от собствена дейност и осигуряване на необходимите инвестиции за изпълнението на бъдещи транспортни проекти
- по-ефективно управление на търговските и държавни дружества в сектора
- повишаване производителността на труда и ефективността на персонала в железниците
- ефективно изразходване на финансовите средства за поддръжката и експлоатация на железопътната инфраструктура
- ефективно изразходване на средствата предоставяни от държавата по задълженията за обществени превозни услуги
- ефективно усвояване на европейските фондове за развитие на железопътната инфраструктура
- развитие и внедряване на високо технологични системи за ефективно управление на влаковото движение, гарантиращи висока степен на безопасност и оперативна съвместимост по правилата и стандартите на ЕС
- постигане на ефективно управление на железопътната мрежа и анализ на потоците за взимане на по-добри бизнес решения и постигане на максимална възвращаемост на направените инвестиции
- създаване и развитие на ефективни логистични вериги, чрез оптимална комбинация между видовете транспорт

- създаване на подходящи условия за устойчив ръст на вътрешните и външните превози
- повишаване на конкурентоспособността и устойчивото развитие на жп сектора чрез осигуряване на условия за лоялна конкуренция между и в различните видове транспорт.

Приетите от ЕК мерки, залегнали в железопътните пакети, оформят нормативната база, която трябва да постигне на национално ниво подобряване качеството на железопътни услуги чрез конкретни мерки, свързани с разширяването на конкуренцията в сектора, продължаване на реформите и решаването на редица проблеми, които стоят пред жп сектора в България. Прилагането на подобни мерки е от ключово значение за цялостното повишаване на ефективността на жп сектора.

За повишаване ефективността на националната железопътна система е необходимо и предприемането на следните мерки:

- оптимизация на мрежата до обхват, който да се експлоатира и поддържа с необходимото качество
- фокусиране на обслужването до основни коридори и ефективни вътрешни линии с оптимално използване
- изграждане на връзки, свързващи индустриални зони с националната железопътна мрежа
- за останалите линии от жп мрежа да се разгледат следните възможности:
 - концесия или друга форма на публично-частно партньорство
 - предоставяне на местните власти
 - консервация
 - закриване/ликвидиране
- въвеждане на нова единна Републиканска транспортна схема, съгласуване между разписанията на влаковете и автобусите с цел насочване на пътникопотока към железопътния транспорт
- модернизация на железопътната инфраструктура, внедряване на съвременни системи за управление на движението на влаковете и гарантиращи висока безопасност на трафика, в частност ефективно изпълнение на Стратегията и Националния план за внедряване на ERTMS
- въвеждане на високотехнологични иновативни транспортни системи.

Реализирането на описания по-горе комплекс от мерки ще допринесе за подобряване на цялостната ефективност и финансовата стабилност в сектора.

4. Интеграция на железопътния транспорт в общата транспортна схема

В пълно съответствие с националната визия и приоритети, мисията на железопътния сектор в Република България е да съдейства за икономическото и социално развитие на страната, като:

- осигурява надеждна транспортна услуга
- подпомага балансираното регионално развитие
- съдейства за пълноценното интегриране на железопътната инфраструктура на страната в Трансевропейската транспортна мрежа, отчитайки кръстопътното положение на България и нейния транзитен потенциал.

Принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт и особено загрижеността за околната среда трябва да бъдат спазвани при инвестирането в транспорта. Инвестициите следва да бъдат пренасочени към по-устойчиви и екологични видове транспорт с оглед България да изпълни своите цели по стратегията „Европа 2020“, свързани с емисии и енергийна ефективност. Това ще гарантира хармонично развитие на инфраструктурата за всички видове транспорт, като в същото време се поддържат пазарните принципи и се поощрява конкуренцията при удовлетворяването на конкретните национални транспортни нужди.

Недостатъчно ефективната Републиканска транспортна схема оставя 80% от гарите извън населени места без довеждащ транспорт и не позволява разгръщане на предимството на крайградските железопътни превози, които биха довели до намаляване на задръстванията на входовете и изходите на големите градове, ако се интегрират по-добре с общинските инфраструктурни планове. Балансът между видовете транспорт е нарушен в полза на автомобилния транспорт, което е в разрез с приоритетите на Европейския съюз и има траен негативен ефект върху околната среда.

Разработването на нова Републиканска транспортна схема ще допринесе за съгласуваното развитие на видовете транспорт, без да се дава преимущество на един или друг вид.

Една от важните мерки, които следва да бъдат предприети, е развитието на железопътната инфраструктура за интермодални превози посредством изграждане на нови терминали, товарни и логистични центрове. Създаването на ефективни логистични вериги изисква оптимална комбинация на видовете транспорт (комодалност), обмяната на добри практики за подобряване на стандартизацията и оперативната съвместимост между различните видове транспорт.

Интегрирането на българската железопътна система в европейската има няколко положителни измерения – подобряване и развитие на чисто физическите/инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските транспортни фирми. Интегрирането на транспортната мрежа на страната е необходимо условие за постигането на пълна (политическа, икономическа и социална) кохезия на България в рамките на разширена Европа и е в пълно съответствие с политиката на ЕС за преодоляване на инфраструктурния дисбаланс между централните и периферните райони на Общността. С оглед осигуряването на действителна свобода за движение на хора и стоки този приоритет е от изключителна важност за България, която след присъединяването към ЕС, вече е външна граница на Съюза.

5. Безопасност и оперативна съвместимост

Политиката по отношение на безопасността и оперативната съвместимост, следва да бъде насочена към въвеждането на съответната нормативна база и европейски стандарти и тяхното практическо приложение, което следва да доведе до подобряване на железопътната услуга и повишаване на доверието на потребителите.

Важен елемент от реализирането на държавната политиката в областта на железопътния транспорт е упражняване на ефективен контрол и спазване на националните и европейски стандарти за безопасност и техническа съвместимост. Значимостта на въпроса нараства с усилията за повишаване на скоростта на движение по железопътните линии посредством модернизирани съществуващата и изграждането на нова инфраструктурата, съчетано с обновяване на подвижния състав, което налага внедряването на системи за управление на движението с по-високо ниво на безопасност.

Изграждането на надеждна оперативно съвместима железопътна система с висока степен на безопасност ще окаже положително въздействие и върху търсенето на транспортни железопътни услуги посредством повишеното доверие на потребителите, произтичащо от намаляването на рисковете.

Разгледана в технически и икономически аспект, транспортната безопасност и сигурност в националния железопътен транспорт е основен катализатор за подобряване на крайните резултати от дейността на железопътните предприятия. Постигането и поддържането на нивата на безопасност са в пряка зависимост от успешното изпълнение на изискванията на техническите спецификации за оперативна съвместимост.

В икономически аспект, реализацията на оперативната съвместимост ще допринесе за подобряването на крайните резултати от дейността на стопанските структури, главно на основата на повишения интерес към железопътните услуги (за превоз на пътници и товари), създаване на възможности за оптимално използване на капацитета на железопътната инфраструктура, премахване на техническите бариери за превозвачите.

X. МЕРКИ ЗА ПОСТИГАНЕ НА СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ ЦЕЛИ И ПРИОРИТЕТИ

Таблица 3: Мерки за изпълнение на стратегическите цели и отговорни институции

| Стратегическа визия: България трябва да притежава конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и благоприятства развитието на бизнеса в страната | | |
|--|--|---|
| Стратегически цели | Мерки за постигане на целите | Отговорни институции |
| Постигане на интегрирана и оперативно съвместима железопътна система | Мярка 1.1 – Активно участие във формирането на европейска политика и укрепване на международното сътрудничество | МТИТС, ИАЖА, НКЖИ |
| | Мярка 1.2 – Реализиране на инфраструктурни проекти по протежението на основната и разширената Трансевропейска транспортна мрежа | МТИТС, НКЖИ, МФ |
| | Мярка 1.3 – Подобряване на трансграничните връзки и връзките с пристанища и летища | МТИТС, НКЖИ, МФ, ИАЖА |
| | Мярка 1.4 – Внедряване на ERTMS (ETCS и GSM-R) | МТИТС, ИАЖА, НКЖИ, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД |
| Постигане на устойчив и конкурентоспособен железопътен сектор | Мярка 2.1 – Оптимизиране на плановете за ремонт и поддръжка на железопътната инфраструктура и подвижния състав | МТИТС, ИАЖА, НКЖИ, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД |
| | Мярка 2.2 – Възлагане на дейностите по ремонт и поддръжка на новоизградената железопътна инфраструктурата на външни изпълнители | МТИТС, ИАЖА, НКЖИ |
| | Мярка 2.3 – Оптимизация на железопътната мрежа | МТИТС, ИАЖА, НКЖИ |
| | Мярка 2.4 – Осигуряване на равнопоставен достъп на всички железопътни оператори до железопътната инфраструктура | ИАЖА, НКЖИ |
| | Мярка 2.5 – Развитие на логистични връзки | МТИТС, ИАЖА, НКЖИ, МФ, Местни власти |

| Стратегическа визия: България трябва да притежава конкурентоспособна, финансово стабилна, безопасна и сигурна железница, която да удовлетворява потребностите на населението за качествен транспорт и благоприятства развитието на бизнеса в страната | | |
|--|---|---|
| Стратегически цели | Мерки за постигане на целите | Отговорни институции |
| | Мярка 2.6 – Подобряване маркетинговата политика в търговските и държавни предприятия в сектора | МТИТС, ИАЖА, НКЖИ, „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД |
| | Мярка 2.7 – Обновяване и модернизация на транспортния парк | МТИТС, „БДЖ – Товарни превози” „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД |
| | Мярка 2.8 – Осигуряване на качествени обществени пътнически жп превозни услуги на достъпни цени | МТИТС, НКЖИ, ИАЖА, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, Местни власти |
| Постигане на финансово стабилен железопътен сектор | Мярка 3.1 – Ефективно усвояване на средствата по европейските фондове | МТИТС, НКЖИ |
| | Мярка 3.2 – Подобряване на корпоративното ръководство и управление на търговските дружества и държавните предприятия в сектора | МТИТС, НКЖИ, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД |
| | Мярка 3.3 – Сключване на взаимно приемливо споразумение с кредиторите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за разсрочване/преструктуриране задълженията на групата | МТИТС, „Холдинг БДЖ“ ЕАД |
| | Мярка 3.4 – Освобождаване от неоперативни активи и оптимизиране на разходите | МТИТС, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, НКЖИ |
| | Мярка 3.5 – Извършване на структурни промени с цел подобряване на финансовото състояние на дружествата от железопътния сектор | МТИТС, НКЖИ, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД |
| | Мярка 3.6 – Развитие на публично-частното партньорство | МТИТС, НКЖИ, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД |

XI. ОЧАКВАНИ РЕЗУЛТАТИ И ИНСТРУМЕНТИ ЗА ПОСТИГАНЕТО ИМ

Един от основните приоритети на държавата в транспортния сектор е изграждането на конкурентоспособен, надежден и финансово стабилен железопътен сектор, който ще се цели да бъде постигнат посредством идентифицираните в настоящата стратегия мерки. Конкретните резултати от изпълнението се очаква да бъдат:

- Конкурентна българска железница, интегрирана и оперативно съвместима с европейската
- Цялостно модернизиране на направление сръбска граница – София – Пловдив – Бургас/Пловдив – Свиленград/турска граница
- Увеличени скорости и намалено време пътуване по основните направления
- Привлечен допълнителен транзитен товарен трафик
- Повишена конкурентоспособност на товарните превози
- Сигурни и качествени железопътни пътнически услуги
- Стабилно финансово състояние на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ
- По-висока производителност на персонала и активите в „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ
- Оздравяване и приватизиране на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
- Прилагане на ефективни стандарти за бизнес-планиране, маркетинг и управление
- Прозрачност в дейността на дружествата в сектора
- Намалена финансова тежест от страна на държавата по многогодишния договор за обществени пътническите услуги и многогодишния договор с управителя на инфраструктурата, увеличени приходи от собствена дейност на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и НКЖИ
- Увеличени частни инвестиции в жп сектора – изграждане на интермодални терминали, навлизане на нови превозвачи
- Намаляване на въглеродните емисии, намаляване на задръстванията от автомобилния транспорт в градските райони и по магистралите

Инструменти

Инструментите за постигане на посочените по-горе резултати са свързани основно с осигуряването на адекватно финансиране за изпълнението на мерките за изпълнение на стратегическите цели и приоритети за развитието на жп сектора за периода 2015 – 2022 г. За целта е нужно комбинирането на различни финансови схеми, механизми и източници. Средствата за финансиране на дейността на дружествата от жп сектора са както следва:

- Собствени приходи
- Средства от държавния бюджет – средствата се предоставят въз основа на дългосрочните договори между Държавата и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и НК „Железопътна инфраструктура“
- Средства от заеми
- Публично-частното партньорство, като алтернатива на публичното финансиране, е приложим и много подходящ инструмент за развитието на обектите от транспортната

инфраструктура. През 2013 г. беше изготвен проект на **Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България чрез механизмите на концесията**. Основната цел на документа е да посочи намеренията на българското правителство в средносрочен план да привлече частния сектор към изграждането и експлоатацията на значими обекти от национално значение в областта на транспортната инфраструктура

- ОПТТИ 2014 – 2020 предвижда завършване на основни национални и Общоевропейски транспортни направления на територията на страната. Основните инвестиции се насочват по направления с напреднала степен на изпълнение, в основни линии финансирани по ОПТ 2007 – 2013, целящо в максимална степен приключване на модернизацията им или тяхното доизграждане. Стратегията на ОПТТИ 2014 – 2020 осигурява приемственост и логична последователност на инвестициите от програмния период 2007 – 2013 г., което гарантира завършването на направленията, в които вече е инвестирано. В програмата са включени следните **приоритетни оси**, свързани с развитието на железопътния сектор:

1. Приоритетна ос 1 „Развитие на железопътната инфраструктура по „основната” Трансевропейска транспортна мрежа”, в която са включени следните проекти:

- Рехабилитация и модернизация на железопътния участък Пловдив – Бургас Фаза II (включително жп възел Пловдив и жп възел Бургас);
- Модернизация на жп линията София – Септември в участъка Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември.

2. Приоритетна ос 3 „Подобряване на интермодалността при превоза на пътници и товари и развитие на устойчив градски транспорт”

Примерни допустими дейности – изграждане на интермодален товарен терминал, реконструкция на ключови гарови комплекси по протежение на главните железопътни линии

3. Приоритетна ос 4 „Иновации в управлението и услугите – внедряване на модернизирана инфраструктура за управление на трафика, подобряване на безопасността и сигурността на транспорта”

Цели подобряване на управлението на транспорта чрез внедряване на иновации.

4. Приоритетна ос 5 „Техническа помощ“

Цели укрепване и повишаване на административния капацитет, както и ефективна подготовка, изпълнение, мониторинг, контрол, оценка и популяризиране на инвестициите в транспорта.

- Механизъм за свързване на Европа – финансирането за България по кохезионната част от МСЕ (в размер на 350 млн. евро) ще бъде насочено основно към железопътни проекти. Към настоящия момент на национално ниво е създаден координационен механизъм с ПМС № 76 от 04.04.2014 г. за преглед на проектната готовност и приоритизиране на проектите в сектор транспорт по Регламент 1316/2013 г.

ХІІ. ИНВЕСТИЦИОНЕН ПЛАН

1. ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА ЗА ПЕРИОДА 2015 – 2022 Г.

Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на железопътната инфраструктура включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на значителен по обем финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите.

Изграждането на интегрирана и оперативно съвместима железопътна мрежа на европейско ниво, както и подобряването на експлоатацията на тази мрежа, остават едни от най-важните цели, заложи в европейската транспортна политика. За България най-приоритетни са две от Трансевропейските направления от „основната“ мрежа – коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“ (покриващ трасето от границата с Румъния през Видин – София – Кулата и от София през Пловдив до Бургас и до Свиленград/турска граница) и коридор „Рейнско-Дунавски“. Като други участъци от общоевропейско значение за „основната“ мрежа са и направленията от София до сръбската граница и границата с Македония.

При подготовка и реализация на проекти за изграждане, модернизация и рехабилитация на железопътната инфраструктура се разчита преимуществено на финансиране от европейските фондове. Приоритетното подпомагане на железопътния сектор от страна на ЕС е от изключително значение, тъй като железниците притежават няколко уникални предимства пред другите видове транспорт, а именно:

- Екологично по-чист транспорт
- Многократно по-безопасен транспорт
- По-евтин транспорт
- Транспорт с по-висока енергийна ефективност

От ефективното използване на тези предимства ще зависи адекватното решаване на значими проблеми, свързани с безопасността на движението, премахването на „тесните места“, изграждане на липсващи връзки, подобряване на трансграничните преходи и с опазването на околната среда.

В таблицата по-долу е представен списък с идентифицирани проекти, необходими ресурси за тяхната реализация и източници на финансиране:

Таблица 4. Списък на инфраструктурни проекти, предвидени за изпълнение в периода 2015 – 2022 г.

| | Наименование на проекта | Етап/ програма | Общ бюджет без ДДС на проекта | Краен срок за изпълнение |
|---|---|---|---|--------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Модернизация на железопътен участък София – Септември подучастък Елин Пелин – Септември | <i>Фаза строителство</i> ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 | Индикативна стойност 1 455 784 411 лв. | 31.12.2021 г. |

| | | | | |
|---|---|--|---|---------------|
| 2 | Модернизация на железопътен участък София- Септември подучастък София – Елин Пелин | Фаза строителство „Механизъм за свързване на Европа“ национално съфинансиране | Индикативна стойност 114 890 695 лв. | 31.12.2021 г. |
| 3 | Рехабилитация на железопътен участък Пловдив – Бургас - фаза 2 | Фаза строителство ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 | Индикативна стойност 627 335 027 лв. | 31.12.2021 г. |
| 4 | Развитие на железопътен възел София: железопътен участък Централна гара София - Волюяк, вкл. гара Волюяк и централна гара София | Фаза строителство „Механизъм за свързване на Европа“ национално съфинансиране | Индикативна стойност 244 478 750 лв. | 31.12.2021 г. |
| 5 | „Модернизация на железопътната линия Видин – София: железопътен участък Видин – Медковец“ | Фаза строителство „Механизъм за свързване на Европа“ национално съфинансиране | Индикативна стойност 882 730 889 лв. | 31.12.2023 г. |
| 6 | Модернизация на жп линията София – Перник | Фаза строителство „Механизъм за свързване на Европа“ национално съфинансиране | Индикативна стойност 400 000 000 лв. | 31.12.2022 г. |
| 7 | Модернизация на жп линията Драгоман – София | Фаза строителство „Механизъм за свързване на Европа“ национално съфинансиране | Индикативна стойност 258 681 037 лв. | 31.12.2022 г. |

| | | | | |
|----|---|--|------------------------------------|---------------|
| 8 | Изграждане на интермодален терминал в гр. Русе | Фаза строителство ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 - 2020 | 50 851 580 лв. | 31.12.2020 г. |
| 9 | Рехабилитация на гарови комплекси по TEN-T мрежата II част | Фаза подготовка и строителство ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 | 40 000 000 лв. | 31.12.2020 г. |
| 10 | Изграждане на GSM-R мрежа (за отсечки, извън обхвата на проектите за модернизация на ж.п. инфраструктурата по приоритетна ос 1) | Фаза подготовка и строителство ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 | 56 000 000 лв. | 31.12.2020 г. |
| 11 | Техническа помощ за модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево | Фаза подготовка ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 | 11 281 875 лв. | 31.12.2017 г. |
| 12 | Проектиране и внедряване на Система за управление на влаковата работа (СУВР) в Национална компания „Железопътна инфраструктура” | ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. | 7 260 379 лв. | 31.12.2017 г. |
| 13 | Разширяване функционалния обхват на Географска Информационна Система (ГИС) на Национална компания „Железопътна инфраструктура” | ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. | 15 000 000,00 лв. | 31.12.2017 г. |
| 14 | Анализ и актуализиране на „Стратегия за интегриране на Българската железопътна инфраструктура в Европейската мрежа за интермодален транспорт” | ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. | Индикативна стойност 1 050 000 лв. | 31.12.2020 г. |
| 15 | Техническа помощ за обезпечаване на разходите, свързани с управлението, | ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” | Индикативна стойност 1 500 000 лв. | 31.12.2020 г. |

| | | | | |
|---|---|---|---|---------------|
| | индексирането, съхранението и внедряването на електронен архив на документите по проектите, финансирани от Европейските фондове | 2014 – 2020 г. | | |
| 16 | Проектиране, изграждане и внедряване на интегрирана система за билетоиздаване, информация за пътници и осигуряване на контролиран достъп до влаковете | ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура” 2014 – 2020 г. | Индикативна стойност 18 000 000 лв. | 31.12.2020 г. |
| <i>Проекти, планирани за реализация чрез национално финансиране и/или държавни заеми от МФИ, до 2022 г.</i> | | | | |
| 1 | Подготовка на жп участъците Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник | <i>Фаза подготовка</i> | Индикативна стойност 105 614 820 лв. | 31.12.2022 г. |
| 2 | Възстановяване на проектните параметри на ж.п. линията Русе – Варна | <i>Фаза строителство</i> | Индикативна стойност 749 082 890 лв. | 31.12.2022 г. |
| 3 | Модернизация и рехабилитация на железопътната линия София – Варна (участъци Мездра – Горна Оряховица и Горна Оряховица–Каспичан) | <i>Фаза строителство</i> | Индикативна стойност 1 113 663 250 лв. | 31.12.2022 г. |
| 3.1 | Модернизация и рехабилитация на железопътния участък Мездра – Горна Оряховица | <i>Фаза строителство</i> | Индикативна стойност 647 663 250 лв. | 31.12.2022 г. |
| 3.2. | Възстановяване на проектните параметри на железопътния участък Горна Оряховица - Каспичан | <i>Фаза проектиране и строителство</i> | Индикативна стойност 466 000 000 лв. | 31.12.2022 г. |
| 4 | Модернизация на железопътната линия Карнобат – Синдел (изграждане на тунел Лозарево – Прилеп) и на отсечки от линията | <i>Фаза строителство</i> | Индикативна стойност 338 400 000 лв. | 31.12.2022 г. |
| 5 | Техническа помощ за предпроектни проучвания за модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград | <i>Фаза подготовка</i> | Индикативна стойност 7 000 000 лв. | 31.12.2022 г. |
| <i>Проекти, планирани за реализация след 2022 г.</i> | | | | |
| 1 | Модернизация на жп линията Перник – Радомир | <i>Фаза строителство</i> <i>Национално финансиране</i> | Индикативна стойност 303 271 257 лв. | <i>N/A</i> |

| | | | | |
|---|--|--|--|------------|
| | | <i>и/или държавни заеми от МФИ</i> | | |
| 2 | Развитие на жп възел София | <i>Фаза строителство</i> <i>N/A</i> | Индикативна стойност без отсечката София – Волюяк: 419 625 303 лв. | <i>N/A</i> |
| 3 | Модернизация на жп участъци Медковец – Руска Бяла и Руска Бяла – Столник | <i>Фаза строителство</i> <i>N/A</i> | Индикативна стойност 2 933 745 000 лв. | <i>N/A</i> |
| 4 | Модернизация на железопътната линия Радомир – Гюешево | <i>Фаза строителство</i> <i>N/A</i> | Индикативна стойност 933 320 005 лв. | <i>N/A</i> |
| 5 | Модернизация на жп линия Русе – Горна Оряховица – Димитровград | <i>Фаза строителство</i> <i>N/A</i> | Индикативна стойност N/A. | <i>N/A</i> |

Източник: НК „Железопътна инфраструктура“

2. ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД ЗА ПЕРИОДА 2015 – 2022 Г.

2.1. Инвестиции в подвижен състав (тягов и нетягов)

Инвестиционната програма е разработена в **три варианта** на базата на извършено проучване относно възможностите за доставка на тягов и нетягов подвижен състав от ново поколение, необходимостта от ремонт и модернизация на съществуващия парк, изменението на пътникопотока и приходите в периода 2016 – 2022 г.

Таблица 5. Необходими инвестиции за периода 2016 – 2022 г.

| Сценарии на развитие в периода 2016 – 2022 | Обща стойност на ремонтната програма, лв. | Инвестиции в нов подвижен състав, лв. | Изменение на пътникопотока за периода, души |
|--|---|---------------------------------------|---|
| Реалистичен | 111 746 000 | 210 000 000 | 2 030 000 |
| Оптимистичен | 107 217 000 | 430 000 000 | 3 130 000 |
| Песимистичен | 112 066 000 | 210 000 000 | -4 170 000 |

Източник: „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД

Песимистичният сценарий⁴ е разработен при следните условия: инвестиционни ремонти на съществуващия подвижен състав в размер на 112,066 млн. лв. и закупуване на електрически състави от ново поколение на обща стойност 210 млн. лв. в условията на стагниращ пазар.

⁴ Разликата в общата стойност на ремонтната програма в сравнение с Реалистичния вариант се дължи на допускането, че електрическите локомотиви 44 и 45-а серия ще бъдат експлоатирани за по-дълъг период, което съответно увеличава необходимите средства за тяхната техническа поддръжка.

Реалистичният сценарий включва инвестиционни ремонти на съществуващия подвижен състав в размер на 111,746 млн. лв. и закупуване на електрически състави от ново поколение на обща стойност 210 млн. лв. в условията на умерено растящ пазар.

Оптимистичният сценарий предвижда инвестиционни ремонти на съществуващия подвижен състав в размер на 107,217 млн. лв., закупуване на електрически състави от ново поколение на обща стойност 400 млн. лв. и въвеждане в експлоатация на 16 бр. шинобуси за общо 30 млн. лв. в условията на силно растящ пазар.

При ползването на капиталов трансфер от **210 млн. лв. в песимистичния и реалистичния сценарий**, през периода 2016 – 2022 г. е възможна доставката на най-много 10 бр. ЕМВ състави с капацитет около 350 седящи места и 5 бр. ЕМВ състави с капацитет около 250 седящи места, като всички отговарят на изискванията за обслужване на влакове на средни и дълги разстояния. В песимистичния и реалистичния сценарий новият подвижен състав (15 бр. мотриси) ще бъде предназначен изключително за най-натоварените бързи влакове по модернизирания участък от София за Варна (през Пловдив), Бургас, Пловдив и Свиленград, както и за влакове в направленията по коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“, част от „основната“ Трансевропейска транспортна мрежа (от София за Видин и Петрич/Кулата).

При ползването на капиталов трансфер от **400 млн. лв. в оптимистичния сценарий**, през периода 2016 – 2022 г. е възможна доставката на още 6 бр. ЕМВ състави с капацитет около 350 седящи места и още 9 бр. ЕМВ състави с капацитет около 250 седящи места от същия тип. Допълнителният нов подвижен състав (още 15 бр. мотриси) ще реши проблема с подмяната на **всички амортизирани композиции** по модернизирания участък от София за Варна, Бургас, Пловдив, Свиленград, както и композиции в направленията от Русе за Варна, Бургас и София.

И в трите сценария прогнозните планове предвиждат разработване на тактов график в участъка София – Пловдив на всеки два часа.

Във всички случаи срокът за доставка на първата машина е в рамките на 24-36 месеца от момента на подписване на договора. Изпълнението на цялата поръчка може да се осъществи за 15–35 месеца от доставката на първия електромоторисен състав.

Изпълнителят следва да предложи гаранция на подвижния състав, както и опция за последващо сключване на договор за организиране, супервизия и осигуряване на необходимите резервни части за следгаранционна техническа поддръжка (планов и извънпланов ремонт) за период не по-малко от 10 години.

Доставката на състави от ново поколение може да се осъществи най-рано в края на 2018 г./началото на 2019 г., поетапно до средата на 2022 г., което ще съвпадне с довършването на рехабилитацията на железопътната инфраструктура и ще повиши скоростите на движение. Това ще подобри значително превозната услуга, предлагана от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

Като част от **оптимистичния сценарий на инвестиционната си програма** „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД разглежда и придобиването и въвеждането в експлоатация на шинобуси за нормално междурелсие. Закупуването и въвеждането в експлоатация на шинобуси би могло да се осъществи единствено чрез ползването на допълнителен капиталов трансфер за нов подвижен състав в размер на най-малко 30 млн. лв.

Стремежът на железопътните компании да намаляват своите експлоатационни разходи и в същото време да подобряват честотата на движение на влаковете и комфорта за пътниците

по второстепенните линии, както и необходимостта от маршрути по главните линии в определени часове на денонощието, когато пътничекото е малък, доведе до използването на едновозни дизелови мотриси, наричани шинобуси. Те обикновено са с 50-60 седалища места и с мощност на двигателя от 400 – 700 к.с. В зависимост от нуждата, шинобусите могат да пътуват самостоятелно или в комбинация с общо до 4 мотриси по системата „много единици”. Предимствата, които обуславят необходимостта от тяхното използване, са следните:

- Намаляване на времепътуването и увеличаване честотата на движението
- Поради по-малката си маса и голяма маневреност те намаляват времепътуването с около 20-25%, защото времето за потегляне и спиране е сведено до минимум и имат възможност да използват оптимално допустимата скорост по пътя. В един и същ участък за леките возила скоростта е по-голяма с 10-15 км/ч спрямо тази на обикновените влакове
- В допълнение тези возила могат да увеличат два до три пъти честотата на движението, поради ниските експлоатационни разходи за тях и ускореното обслужване на влаковете. Така ще се реши проблемът, пред който е изправено дружеството – липсата на необходимите връзки във възловите гари, в които в продължение на 5-6 часа през деня няма пътнически влак и по този начин потенциални клиенти на железницата са принудени да се насочват към конкурентния автомобилен транспорт
- Икономия на преки експлоатационни разходи – икономията ще е съществена в участъци с неравномерен пътничекото през денонощието, каквито са преобладаващата част от второстепенните направления, обслужвани от „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД.

Планира се модернизация на 12 бр. локомотиви серия 44 за обща сума от 60 млн. лв., като целта е да се намалят експлоатационните им разходи и да се повиши тяхната максимална скорост до 160 км/ч. Ще се рециклират и 30 броя вагони – 25 бр. от серия 2044 и 5 бр. от серия 8444 за общо 30 млн. лв. За сума от 10 млн. лв. ще се възстановят и четири ЕМВ и ДМВ, които са били увредени в процеса на експлоатация.

Инвестиционната програма предвижда и изграждане на едно хале за ремонт и поддръжка на ЕМВ, както и на хале за почистване и измиване на ЕМВ и подвижен състав. Ще се ремонтира част от сградния фонд на дружеството, както и железен път, който се ползва при оперативната работа на регионалните му подразделения. Общата сума се планира да бъде в размер на около 50 млн. лв.

Предвидени са и инвестиции в размер на 7 200 000 лв. при локомотивите за внедряване на бордово оборудване за ERTMS, както и на GSM-R, което ще осигури оперативна ефективност и ще повиши безопасността на превозите и ще изпълни европейските изисквания в тази област.

2.2. Инвестиции в интегрирани информационни системи

Важен фактор за оптимизиране на процесите и дейностите е внедряването на интегрирани информационни системи. Общата сума за периода 2016 – 2022 г. се предвижда да бъде 5 млн. лв. Вече е започнала разработката и внедряването в експлоатация на билетоиздаваща и информационна система, която ще даде възможност за увеличаване на точките за продажба, по-добър контрол и по-добра аналитична информация, така че ресурсите и картината на пътничекото по отделни категории пътници, категории влакове и релации, да бъдат разпределени по-ефективно. Това ще позволи по-гъвкаво ценообразуване, което ще даде от своя страна възможност на дружеството да бъде и по-конкурентно на пазара.

Другите основни модули, част от интегрираните информационни системи, ще обхванат следните дейности: управление на документооборота, което да осигурява регистриране на всички типове входни и изходни документи, включително електронни копия и управление на пътя на обработка на всеки документ, чрез насочване към определени служители и формулиране на конкретните им задачи; управление на финансите (финанси, инвестиции, счетоводство, контролинг), което да позволява вземане на ефективни стратегически решения на базата на аналитична информация на различни нива и по различни дейности, подобряване на сътрудничеството с клиентите и доставчиците по отношение на плащанията, намаляване на транзакционните разходи и увеличаване на оперативната ефективност; управление на договори, доставки, логистика, което да позволи оптимизиране на веригата на доставките и на процесите по закупуване и снабдяване; ще има възможност за планиране на доставките и на паричните потоци, въвеждане на ключови индикатори за изпълнение по дейности (KPI) по дейности, длъжности и процеси и измерване на резултатите; управление и развитие на човешките ресурси, което да осигури възможности за тяхното организационно развитие и планиране, за по-добър подбор, обучение и развитие на персонала, както и за организиране и проследяване на оценяването на служителите.

3. ПЛАН ЗА РАЗВИТИЕ НА „БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЗА ПЕРИОДА 2015 – 2022 Г.

Инвестиционната програма на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД за периода 2015-2022 година е разработена в три сценария. В тях според възможностите на формираните парични потоци са планирани инвестиции, както следва:

- **Реалистичен сценарий**

Необходимите средства по години за капитален ремонт, модернизация на съществуващи или закупуване на втора употреба локомотиви възлизат от 7 до 10 млн. лева годишно. За капитален ремонт цените са в границите на 650-750 хил. лева, за модернизация цените са 1 500 хил. лева, а за локомотиви втора употреба цените са много високи.

За ремонт и модернизация или закупуване на нови вагони /от някои специализирани серии/ също са необходими средства в границите от 9 до 11 млн. лева годишно. Капиталният ремонт на товарен вагон със смяна на талиги и боядисване струва 20-25 хил. лева, а закупуването на нов товарен вагон в зависимост от типа и серията е в границите на 80-100 хил. евро.

За целия период на стратегията има възможност да се модернизират 19 броя локомотиви и да се извърши капитален ремонт на 42 локомотива. Тази програма е реалистична и като се има предвид тежкото физическо състояние на локомотивния парк и фактът, че част от него ще се извади от експлоатация. Необходимият парк локомотиви в работа през периода 2016-2022 г. е 95 броя и възстановяването на 61 локомотива ще позволи да се подобри значително техническата готовност на експлоатационния парк, т.е. 64%. Това ще подобри качеството на предлаганата услуга.

За целия период на стратегията могат да се закупят 156 броя нови товарни вагони и да се извърши капитален ремонт на 1 645 вагона. Тази програма е реалистична, имайки предвид тежкото физическо състояние на товарните вагони, като и факта, че някои серии вече излизат от употреба и тяхното възстановяване е невъзможно. Необходимият работен парк е около 3 000 броя товарни вагони, като ежегодно се предвижда да се извършва обновяване на 257 вагона и среден ремонт в депа на дружеството на 400 – 450 вагона, или средногодишно на 657 вагона да се подобрят техническите характеристики, което е 22% от необходимия работен парк.

Таблица 6. Необходими инвестиции за периода 2016 – 2022 г.

| Инвестиции | мярка | 2 015 | 2 016 | 2 017 | 2 018 | 2 019 | 2 020 | 2 021 | 2 022 | 2015-2022 |
|------------------------------------|-----------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| ОБЩО в т.ч. за: | хил. лева | 9 440 | 17 670 | 18 006 | 18 213 | 19 947 | 20 653 | 20 758 | 19 540 | 144 227 |
| Локомотиви | хил. лева | 3 500 | 7 600 | 7 600 | 7 600 | 8 200 | 8 200 | 8 800 | 8 800 | 60 300 |
| Товарни вагони | хил. лева | 3 800 | 8 620 | 8 956 | 9 963 | 11 097 | 11 803 | 11 308 | 10 090 | 75 637 |
| ERP система | хил. лева | 300 | 1 000 | 1 000 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 3 300 |
| Доставка и монтаж на електромери | хил. лева | 1 040 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 040 |
| Доставка и монтаж на ГСМ | хил. лева | 400 | | | | | | | | 400 |
| Ремонт на железен път и съоръжения | хил. лева | 200 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 1 950 |
| Ремонт на сгради | хил. лева | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 1 600 |

Източник: „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

В Инвестиционната програма се планира изграждане на Система за планиране и управление на ресурсите (ERP), за която през първите две години са предвидени по 1 млн. лева. Предвидените средства за периода 2018-2022 г. са по 200 хил. лева на година.

През 2015 г. са планирани инвестиции в размер на 1 040 хил. лева за доставка и монтаж на електромери на 70 локомотива, с цел правилно отчитане на разходите за ел. енергия и ненатоварване на дружеството с непроизводителни разходи, произтичащи от неточно планиране и отчитане на електроенергията за тягови нужди.

През 2015 г. са планирани инвестиции в размер на 400 хил. лева за доставка и монтаж на гориво-раздавателни колонки, с цел правилно отчитане на разходите за дизелово гориво и спазване на изискванията на закона за ДДС /фискализация на гориво-раздавателните уреди/.

Ежегодно се правят капитални ремонти на железен път и сгради, които са в активите на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД. В плана за периода 2015-2022 г. за тези дейности са планирани по 200-250 хил. лева годишно. Поддържането на сградния фонд и на железния път в локомотивните и вагонни депа, е необходима предпоставка за осигуряване на безопасни условия на труд, съгласно нормативните документи.

На база формираните средства по години и възможностите за заплащане с контрагенти и доставчици на резервни части, материали и услуги, са разработени и другите два сценария Оптимистичен и Песимистичен на инвестиционния план на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД.

- **Оптимистичен сценарий**

В оптимистичния сценарий ежегодно са предвидени инвестиции в размер от 18 670 хил. лева за 2016 г. до 23 540 хил. лева за 2022 година.

Таблица 7. Необходими инвестиции за периода 2016 – 2022 г.

| Инвестиции | мярка | 2 015 | 2 016 | 2 017 | 2 018 | 2 019 | 2 020 | 2 021 | 2 022 | 2015-2022 |
|------------------------------------|-----------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| ОБЩО в т.ч. за: | хил. лева | 9 490 | 18 670 | 21 006 | 21 213 | 22 947 | 23 653 | 24 758 | 23 540 | 165 277 |
| Локомотиви | хил. лева | 3 500 | 8 100 | 9 600 | 9 600 | 10 200 | 10 200 | 10 800 | 10 800 | 72 800 |
| Товарни вагони | хил. лева | 3 800 | 9 120 | 9 956 | 10 963 | 12 097 | 12 803 | 13 308 | 12 090 | 84 137 |
| ERP система | хил. лева | 300 | 1 000 | 1 000 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 3 300 |
| Доставка и монтаж на електромери | хил. лева | 1 040 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 040 |
| Доставка и монтаж на ГСМ | хил. лева | 400 | | | | | | | | 400 |
| Ремонт на железен път и съоръжения | хил. лева | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 2 000 |
| Ремонт на сгради | хил. лева | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 1 600 |

Източник: „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

През планирания период могат да се извършат капитални ремонти на 1645 товарни вагони и да се закупят нови 139 вагона.

За периода 2015-2022 г. могат да се модернизират 20 локомотива и да се извърши капитален ремонт във външни заводи на 42 броя локомотиви. За целия период ще се възстановят техническите параметри на 62 локомотива, т.е. на 74% от необходимия експлоатационен парк.

- **Песимистичен сценарий**

През планирания период могат да се извършат капитални ремонти на 1 524 товарни вагони, и да се закупят нови 111 вагона. Необходимият работен парк е около 3 000 броя товарни вагони, като ежегодно се предвижда да се извършва обновяване на 234 вагона, планиран е и среден ремонт в депа на дружеството на 400 вагона или средногодишно на 634 вагона да се подобрят техническите характеристики, което е възстановяване на 21% от необходимия работен парк.

Таблица 8. Необходими инвестиции за периода 2016 – 2022 г.

| Инвестиции | мярка | 2 015 | 2 016 | 2 017 | 2 018 | 2 019 | 2 020 | 2 021 | 2 022 | 2015-2022 |
|------------------------------------|-----------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| ОБЩО в т.ч. за: | хил. лева | 9 440 | 15 450 | 17 550 | 16 750 | 16 750 | 17 750 | 18 250 | 19 250 | 131 190 |
| Локомотиви | хил. лева | 3 500 | 7 000 | 7 500 | 7 500 | 7 500 | 8 000 | 8 000 | 9 000 | 58 000 |
| Товарни вагони | хил. лева | 3 800 | 7 000 | 8 500 | 8 500 | 8 500 | 9 000 | 9 500 | 9 500 | 64 300 |
| ERP система | хил. лева | 300 | 1 000 | 1 000 | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 | 3 300 |
| Доставка и монтаж на електромери | хил. лева | 1 040 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 040 |
| Доставка и монтаж на ГСМ | хил. лева | 400 | | | | | | | | 400 |
| Ремонт на железен път и съоръжения | хил. лева | 200 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 1 950 |
| Ремонт на сгради | хил. лева | 200 | 200 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 | 2 200 |

Източник: „БДЖ – Товарни превози” ЕООД

За периода 2015 – 2022 г. могат да се модернизират 13 локомотива и да се извърши капитален ремонт във външни заводи на 50 броя локомотиви. За целия период ще се възстановят техническите параметри на 63 локомотива, което е 66% от необходимия експлоатационен парк.

И при трите сценария са планирани инвестиции за доставка и монтаж на уреди за измерване на електрическата енергия в локомотивите, за фискализация на гориво-раздавателните колонки, за ремонт на железен път и сгради и ERP информационни системи за периода 2016-2017 г.

При всички сценарии следва да се ремонтират локомотиви и вагони с най-неотложна нужда от ремонт, за да може бизнес дейността да се развива, за да се акумулират средства, които ще позволят формиране на приходи и обслужване на необходимите процеси и дейности в дружеството.

В Инвестиционната програма се планира изграждане на интегрирана ERP система, за която са предвидени през първите две години по 1 млн. лева. Предвидените средства за периода 2018 – 2022 г. по 200 хил. лева на година. С тази система се цели да се постигне по-ефективен контрол, чрез получаване на информация, в реално време за оперативното движение на ТПС, всички материални и трудови ресурси, финансови средства, парични потоци, складови наличности, влагани части при ремонтите на вагони и локомотиви, поддържане на минимални складови наличности и съответно по-оптимално използване на всички ресурси.

XIII. МОНИТОРИНГ И КОНТРОЛ

Мониторингът е процесът на систематично събиране и анализ на информация по време на изпълнение на железопътната стратегия, служещ за подготовка на решения в процеса на изпълнение на секторната политика или за нейната промяна при необходимост. В рамките на процеса се проследява напредъкът в реализацията на предвидените мерки, чрез наблюдение на основните индикатори за постигане на стратегическите цели, и се идентифицират възможни и съществуващи проблеми. Крайната цел на мониторинга е да се подобри ефективността и ефикасността на железопътния сектор.

Системата за мониторинг и контрол за изпълнението на заложените в стратегията мерки за постигане на стратегическите цели и приоритети на документа се състои в идентифицираните на ясно и точно измерими индикатори, които да са обективен показател за степента на изпълнение на стратегията.

Мониторингът за изпълнение на Стратегията се осъществява посредством прилагането на следните средства:

- Статистически данни за трафика по железопътната мрежа
- Технически данни за състоянието на инфраструктурата и подвижния състав
- Финансови данни (приходи/разходи) на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ
- Инвестиции в сектора
- Пазарен дял на железопътния транспорт и отделните оператори в сектора
- Анализ на тенденциите на основните показатели за сектора

За целите на контрола върху изпълнение на **Стратегията за развитие на железопътния транспорт на Република България за периода 2015 – 2022 г.**, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НК „Железопътна инфраструктура“ ще изготвят годишни доклади. Докладите ще съдържат информация за степента на изпълнение на заложените мерки, степента на изпълнение на индикаторите, постигнатите резултати, следващите стъпки и препоръки, които ще подпомагат процеса на вземане на управленски решения. Наблюдението осигурява полезна база за целите на оценката.

Оценка

Оценката е сравнение на постигнатите резултатите и стратегическите цели. Тя прави преглед на това какво организациите, които са отговорни за железопътния сектор, възнамеряват да направят за периода на Стратегията, какво е извършено в действителност и как е било извършено. Оценката трябва да се извършва систематично. Обикновено това става в края на всяка година от периода на изпълнение. Резултатите от оценката трябва да се вземат предвид при актуализация на съществуващата или разработване на нова стратегия.

Таблица № 9 Матрица за мониторинг на резултатите

| Индикатори | Област на приложение | Единица | (2014) база | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|----------------------|---------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Железопътна инфраструктура | | | | | | | | | | | |
| Индикатор 1.1 – Разгънатата дължина на железопътната мрежа | | км | 6517 | 6517 | 6517 | 6517 | 6517 | 6517 | 6517 | 6517 | 6517 |

| Индикатори | Област на приложение | Единица | (2014) база | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|-----------------------------------|-----------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Индикатор 1.2 – Построени нови участъци от жп мрежата | | км | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Индикатор 1.3 – Рехабилитирани/модернизирани жп линии | Рехабилит./модернизирани участъци | км | 134 | 134 | 473 | 473 | 683 | 894 | 1315 | 1737 | 2159 |
| Индикатор 1.4 – Електрифицирани жп линии | Електрифицирана/цялата жп мрежа | % | 70 | 70 | 71,5 | 71,5 | 71,5 | 71,5 | 71,5 | 71,5 | 71,5 |
| Индикатор 1.5.1 – Жп линии осигурени с ETCS | | км. | 304 | 304 | 436 | 436 | 436 | 567 | 832 | 1095 | 1358 |
| Индикатор 1.5.2 – Жп линии осигурени с GSM-R | | км | 67 | 67 | 301 | 301 | 301 | 669 | 1037 | 1405 | 1773 |
| Индикатор 1.6 – Изградени интермодални терминали | | бр. | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| Индикатор 1.7 – Реконструирани гарови комплекси | | бр. | 1 | 2 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 6 | 6 |
| Пътнически и товарни жп превози | | | | | | | | | | | |
| Индикатор 2.1 – Превозени пътници и извършена работа | По Договора за ЗОУ | път. хил. | 23565 | 24270 | 24270 | 24270 | 24270 | 24800 | 25300 | 25800 | 26300 |
| | | млн. ПКМ | 1548 | 1639 | 1639 | 1639 | 1639 | 1699 | 1759 | 1806 | 1867 |
| | Извън обхвата на договора | път. хил. | 1062 | 730 | 980 | 980 | 980 | 1000 | 1020 | 1050 | 1080 |
| | | млн. ПКМ | 154 | 101 | 134 | 136 | 140 | 145 | 152 | 161 | 167 |
| Индикатор 2.2 Превозени товари от „БДЖ – Товарни превози“ | Вътрешни превози | хил. тона | 6 351 | 6 205 | 3827 | 3904 | 3982 | 4062 | 4143 | 4225 | 4310 |
| | Международни превози | хил. тона | 2 307 | 2 295 | 1416 | 1 444 | 1 473 | 1 502 | 1 532 | 1 563 | 1 594 |

| Индикатори | Област на приложение | Единица | (2014) база | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|--|----------|-------------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| Индикатор 2.3 Извършена работа от „БДЖ – Товарни превози“ | Вътрешни превози | млн. ткм | 1 208 | 1 200 | 947 | 969 | 987 | 1 006 | 1 027 | 1 047 | 1 068 |
| | Международни превози | млн. ткм | 570 | 565 | 446 | 456 | 464 | 474 | 483 | 493 | 502 |
| Индикатор 2.4 – Бордово оборудване за ETCS и GSM-R | Локомотиви | бр. | | | 10 | 10 | 13 | 13 | 14 | | |
| Финанси и Човешки ресурси | | | | | | | | | | | |
| Индикатор 3.1 – Компенсирани разходи на дейности по ДООУ | Съотношени е спрямо базова година | % | 106 | 97 | 98 | 99 | 104 | 109 | 113 | 118 | 106 |
| Индикатор 3.2 Компенсирани разходи по договора с управителя на инфраструктурата | Съотношени е спрямо базова година | % | 54 | 39 | 44 | 52 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 |
| Индикатор 3.3 – Показател за дейността на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД | Разходи за дейността по Договора/Собствени приходи по Договора | | 3,75 | 3,73 | 3,65 | 3,64 | 3,65 | 3,55 | 3,51 | 3,50 | 3,45 |
| Индикатор 3.4 – НКЖИ персонал (средносписьчен) | | бр. | 11820 | 11203 | 10733 | 10263 | 9793 | 9793 | 9793 | 9793 | 9793 |
| Индикатор 3.5 – „Холдинг БДЖ“ ЕАД персонал (средносписьчен) | „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД | бр. | 6105 | 5897 | 5054 | 4954 | 4854 | 4729 | 4579 | 4504 | 4454 |
| | „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД | бр. | 3761 | 3374 | 1920 | 1920 | 1920 | 1920 | 1920 | 1920 | 1920 |
| Индикатор 3.6 – Брой заети на 1 км. железен път НКЖИ | персонал/железен път- | | 2.84 | 2.77 | 2.66 | 2.54 | 2.43 | 2.43 | 2.43 | 2.43 | 2.43 |

| Индикатори | Област на приложение | Единица | (2014) база | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|----------------------|---------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Индикатор 3.7 – Производителност на персонала на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД,, | 1000 пкм/персонал | | 279 | 295 | 351 | 358 | 367 | 390 | 417 | 437 | 457 |
| Индикатор 3.8 – Производителност на персонала на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД,, | 1000 ткм/персонал | | 473 | 523 | 725 | 742 | 756 | 771 | 786 | 802 | 818 |

Рискове

Изпълнението на стратегията е затруднено, тъй като разработването на документа е предприето като спешна и неотложна мярка в период на финансови ограничения. Всеки един стратегически документ, в който са заложили конкретни цели и мерки (технически, финансови, организационни), крие потенциален риск. За успешното изпълнение на стратегията е необходимо единен процес на управление и ръководни принципи и указания за прилагане и управление на риска. Управлението на риска означава определянето, оценяването и приоритизацията на рисковете, следвано от прилагането на ресурси, за да се намали, контролира вероятността и влиянието на заплахите или да се увеличи до най-голямата възможна степен реализацията на възможностите по време на изпълнението на поставените цели.

В таблица са представени възможните рискове, свързани с изпълнението на Стратегията за развитие на железопътния транспорт в Република България за периода 2015 – 2022 г. Рисковете са разпределени в четири ключови групи: политически, финансови, технически и социални.

Таблица № 10. Рискове, свързани с изпълнението на стратегията

| № | Политически |
|-----------|--|
| 1 | Промяна на политиката на правителството в областта на транспорта |
| 2 | Засилване на автомобилното лоби |
| 3 | Забавяне на законодателните мерки |
| Финансови | |
| 1 | Невъзможност за достигане до споразумение с кредиторите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД |
| 2 | Липса на средства за реализация на инфраструктурни проекти |
| 3 | Липса на средства за поддръжка на съществуващата и новоизградена инфраструктура |
| 4 | Липса на средства за планови ремонтни дейности и подновяване на подвижния състав |
| 5 | Спад на приходите от собствена дейност на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ |

| Технически | |
|-------------------|---|
| 1 | Забавяне при реализацията на инфраструктурните проекти |
| 2 | Ниско качество на изпълнение на инфраструктурните проекти, занижен строителен контрол |
| 3 | Неспазване на стандартите за безопасност и оперативна съвместимост |
| 4 | Недостигане на проектните параметри заложи в Регламент 1315/2013 |
| Социални | |
| 1 | Демографски |
| 2 | Увеличаване делът на използване на лични МПС и автобусен транспорт |
| 3 | Намаляване на пазарния дял на железопътния транспорт |

Основните рискове за неизпълнение на залегналите в стратегията индикатори за изпълнение на мерките за постигане на стратегическите цели и приоритети са свързани основно с осигуряването на активна и последователна държавна политика за сектора.

С оглед преодоляване на рисковете, свързани с неизпълнение на заложените мерки в стратегията, е нужно провеждането на дългосрочна, последователна и адекватна за заложените в стратегическите цели и приоритети политика по отношение на финансирането на развитието на железопътния сектор посредством дългосрочните договори между Държавата и НКЖИ и Държавата и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

Като част от анализа на идентифицираните по-горе финансови рискове, свързани с оценка на размера и съответно покриване на недостига на средства при обслужване на дългосрочните кредити на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, разработените три сценария за развитието и очакваните резултати до 2022 г. – **Песимистичен, Реалистичен и Оптимистичен** са комбинирани с четири варианта за оценка на размера на въпросния недостиг и съответно необходимостта от допълнителна държавна подкрепа за решаване на проблема със свръхзадължениостта на групата.

Възприет е следният подход:

- **Песимистичният сценарий** за основните оперативни и финансови показатели е комбиниран с най-песимистичния вариант за развитие на разговорите с кредиторите, а именно **без** постигане на договореност за разсрочване на задълженията, както и **без** осъществяване на приватизация на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
- **Реалистичният сценарий** за основните оперативни и финансови показатели е комбиниран с всичките възможни 4 варианта на развитие на разговорите с кредиторите и приватизацията на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД
- **Оптимистичният сценарий** за основните оперативни и финансови показатели е комбиниран с един от „средните“ варианти за развитие на разговорите с кредиторите, а именно **без** постигане на договореност за разсрочване на задълженията, но с осъществяване на приватизация на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.

Основните хипотези и допускания във въпросните 4 варианта за развитие на разговорите с кредиторите, са както следва:

- **Първи вариант е без сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД**

Вариантът предвижда текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW IPEX Bank и Втория облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т.ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически

превози” ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за анализирания период от дружествата и реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради непостигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015 г. на основание по аналогия на влезли в сила осъдителни решения през 2013 г. на Върховния съд в Лондон.

- **Втори вариант е без сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД**

Вариантът предвижда текущо изплащане на падежиращите вноски по заемите към KfW IPEX Bank и Втория облигационен заем, съгласно условията на сключени заемни споразумения, в т.ч. и пропорционалния размер на просрочената главница за периода. Собствените средства се формират от продажбата на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД, формирания свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за анализирания период от дружествата и реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони. Направено е допускане, че поради непостигане на съгласие за разсрочване на дълга с притежателите на издадени от дружеството облигации по Втора емисия облигации, са начислени дължими лихви за забава в размер на 8%, считано от 01.07.2015 г. на основание по аналогия влезли в сила осъдителни решения през 2013 г. на Върховния съд в Лондон.

- **Трети вариант е със сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и без приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД**

Разсрочване на заемите към KfW IPEX Bank и Втория облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 3 години. Разплащането на главници по заема към KfW IPEX Bank започва от м. юни 2016 г., а по Втория облигационен заем започва от м. февруари 2016 г. Собствените средства се формират от свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД, продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за анализирания период от дружествата и реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони.

- **Четвърти вариант е със сключване на споразумение за разсрочване на дълга с кредиторите и с приватизация на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД**

Разсрочване на заемите към KfW IPEX Bank и Втория облигационен заем за срок от 5 години или удължаване на оригиналния матуритет на заемите с 3 години. Разплащането на главници по заема към KfW IPEX Bank започва от м. юни 2016 г., по Втория облигационен заем започва от м. февруари 2016 г. Собствените средства се формират от продажбата на „БДЖ – Товарни превози” ЕООД; формираният свободен паричен ресурс от основна дейност на „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД; продажба на движимо имущество като основни средства и като скрап за анализирания период от дружествата, реализация на заложено обезпечение на 3 405 броя товарни вагони.

Във всички сценарии и варианти е предвиден механизъм и за уреждане на задълженията на „Холдинг БДЖ” ЕАД към НКЖИ и НАП основно по схемата „дълг срещу собственост”.

На база на сценариите и вариантите в бизнес-плана на Групата на „Холдинг БДЖ” ЕАД са изчислени нуждите на Групата от допълнително финансиране от държавата. Тези нужди са обобщени в следната таблица, която описва собствения принос на дружествата, вече одобрената държавна помощ за погасяване на дългове към кредитори, планираните плащания и необходимостта от допълнително финансиране от държавата.

Таблица 11: Обобщение на нуждата от допълнително финансиране на групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД

| Сценарии → | Песимистичен | Реалистичен вариант 1 | Реалистичен вариант 2 | Реалистичен вариант 3 | Реалистичен вариант 4 | Оптимистичен |
|---|-------------------------------|----------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Парични потоци ↓ | Без прод. ТП Без разсрочв. | Без прод. ТП Без разср. | С прод. ТП Без разср. | Без прод. ТП С разсрочв. | С прод. ТП С разсрочв. | С прод. ТП Без разср. |
| 1. От основна дейност | 29,984,000 | 34,453,000 | 33,543,000 | 89,177,000 | 87,213,000 | 33,543,000 |
| 2. От продажби на недвиж. имущество | 6,843,632 | 11,343,632 | 9,843,632 | 11,343,632 | 11,343,632 | 8,843,632 |
| 3. От приватизация на БДЖ-ТП ЕООД | 0 | 0 | 108,000,000 | 0 | 108,000,000 | 108,000,000 |
| 4. От продажба на зал. обезпечение на 3045 тов. вагони | 18,165,750 | 18,165,750 | 18,165,750 | 18,165,750 | 18,165,750 | 18,165,750 |
| 5. Общо за Групата (1 + 2 + 3 + 4) | 54,993,382 | 63,962,382 | 169,552,382 | 118,686,382 | 224,722,382 | 168,552,382 |
| 6. От одобрена държ. помощ за плащания към кредитори от 2016 г. нататък | 132,000,000 | 132,000,000 | 132,000,000 | 132,000,000 | 93,558,574 | 132,000,000 |
| 7. За плащания на лихви | 38,331,945 | 38,229,064 | 32,045,812 | 37,409,304 | 28,505,360 | 31,976,134 |
| 8. За плащания на главници | 289,775,596 | 289,775,596 | 289,775,596 | 289,775,596 | 289,775,596 | 289,775,596 |
| 9. Общо плащания (7 + 8) | 328,107,541 | 328,004,661 | 321,821,408 | 327,184,900 | 318,280,956 | 321,751,730 |
| 10 . Необходимост от допълнително финансиране от държавата (9 – 5 – 6) * | 141,114,159 | 132,042,279 | 20,269,026 | 76,498,518 | 0 | 21,199,348 |

**Забележка: Допуснато е, че гласуваните в Бюджет 2015 г. 40 млн. лева за „Холдинг БДЖ“ ЕАД по мярката „debt cancellation“ за плащане към кредиторите ще бъдат реално отпуснати и съответно платени към кредиторите.*

Източник: Холдинг „Български държавни железници“ ЕАД

XIV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Постигането на стратегическите цели и приоритети за развитие на железопътния транспорт в периода 2015 – 2022 г. е възможно чрез реализирането на комплекс от мерки, чието изпълнение в голяма степен е обвързано от държавната политика в сектора.

С цялостната си дейност дружествата от сектора трябва да се стремят да създават условия за потребителите на железопътен транспорт не само в България, в пълен унисон с общоевропейската политика, с което ще допринесат за практическото изграждане на **Единно европейско железопътно пространство** (както е дефинирано в Директива 2012/34). С общи усилия на всички фактори в сектора ще се постигне подобряване на цялостното състояние и устойчивост на железопътния сектор в Република България.

Интегрирането на българската транспортна система, и в частност на железниците, в европейската, има няколко положителни измерения – подобрене и развитие на чисто физическите/инфраструктурни връзки и постигане на оперативна съвместимост, привличане на международен трафик през страната и повишаване конкурентоспособността на българските транспортни фирми. Интегрирането на транспортната мрежа на страната е необходимо условие за постигането на пълна (политическа, икономическа и социална) кохезия на България в рамките на разширена Европа и е в пълно съответствие с политиката на ЕС за преодоляване на инфраструктурния дисбаланс между централните и периферните райони на Общността.

СПИСЪК НА ИЗПОЛЗВАНИТЕ СЪКРАЩЕНИЯ

| | |
|-----------|--|
| МТИТС | Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията |
| ИАЖА | Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ |
| МФ | Министерство на финансите |
| НКЖИ | Национална компания „Железопътна инфраструктура“ |
| ЕК | Европейска комисия |
| ЕС | Европейски съюз |
| ЕФСИ | Европейски фонд за стратегически инвестиции |
| ЕИБ | Европейска инвестиционна банка |
| БВП | Брутен вътрешен продукт |
| БДС | Брутна добавена стойност |
| ПАБ | Полуавтоматична блокировка |
| СН | Средно напрежение |
| НН | Ниско напрежение |
| ДМВ | Дизелови мотрисни влакове |
| ЕМВ | Електрически мотрисни влакове |
| КРІ | Ключови индикатори за изпълнение (Key performance Indicators) |
| ERP | Система за планиране и управление на ресурсите (Enterprise Resource Planning) |
| НСИ | Национален статистически институт |
| ДЗОУ | Договор за задължения за обществени услуги |
| ЗОП | Закон за обществени поръчки |
| ИТС (ITS) | Интелигентни транспортни системи |
| ОПТ | Оперативна програма „Транспорт“ |
| ОПТТИ | Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ |
| С-OSS | Обслужване на коридора на едно гише (Corridor One-Stop-Shop) |
| ERTMS | Европейска система за управление на железопътния трафик (European Rail Traffic Management System) |
| TEN-T | Трансевропейска транспортна мрежа (Trans-European Transport Network) |
| GSM-R | Глобална система за мобилни радиокомуникации за железниците (Global System for Mobile Communications – Railways) |
| RIS | River Information Services (Речни информационни услуги) |