

ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА НАЦИОНАЛНАТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

Йордан Миланов*

УВОД

Взаимоотношенията между транспортната система и другите отрасли на националната икономика са твърде специфични, което се определя от особеностите на превозната дейност, свързано с производствено-икономическите връзки между отраслите на производството, отделните региони и страни. Най-характерното за тези взаимоотношения е връзката на транспортната система с всички други стопански отрасли в качеството ѝ на необходим компонент на всеки производствен и търговски процес. Връзките между транспортната система и останалите стопански отрасли и системи са сложни и многостранни. Развитието на транспортната система, обемът на работата и направленията на превозите зависят и се определят не само от развитието, но и от териториалното разположение на другите стопански системи, и обратното: развитието на транспорта оказва значително влияние не само за нарастване на обема на производството, но и за неговото териториално структуриране.

Важното стопанско и социално значение на транспортната система определя голямия интерес на Европейския съюз (ЕС) към разработването на цял комплекс от мерки за осигуряване на нейното ефективно развитие и функциониране. През 1994 г. бе проведена Втората общоевропейска транспортна конференция, която определи приоритетните трасета на общоевропейските транспортни коридори в Централна и Източна Европа. С това се постави началото на координираните усилия на Евросъюза за по-нататъшното развитие и усъвършенстване на транспортните системи в Централна и Източна Европа с оглед на тяхното интегриране в общоевропейското икономическо пространство. Акцентите в тези усилия са: изграждането на рационални съотношения между отделните видове транспорт; стимулиране на конкуренцията между транспортните фирми; намаляване на вредното въздействие на транспорта върху околната среда и др.

Присъединяването на България към ЕС постави редица важни задачи пред развитието на националната транспортна система в условията на евроинтеграция. Във връзка с това сегашният етап на развитие на интеграцията на българската с европейската транспортна система изисква концентриране на усилията в следните приоритетни направления за развитие на националната транспортна система:

- преструктуриране на националния транспорт;
- развитие на транспортната инфраструктура и изграждане на трансевропейските транспортни коридори на територията на Република България;
- внедряване на нови транспортни технологии.

* Йордан Миланов е доктор по икономика, хоноруван преподавател в катедра "Икономика на транспорта" при УНСС; тел.: 0888/570-450, e-mail: dandi_tr@dir.bg

В представената студия е направен опит за последователно анализиране на така формулираните направления и за определяне на основните им насоки за развитие. В съответната последователност тези перспективи за развитие на националната транспортна система определят и структурата на изследването.

1. ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА НАЦИОНАЛНИЯ ТРАНСПОРТ

В условията на пазарна икономика ролята на държавата се свежда преди всичко до създаването на еднакви рамкови условия (правни, икономически, социални и др.) за осъществяването на лоялна конкуренция между транспортните фирми. Но това не е достатъчно: ролята на държавата трябва да се изразява и в изпълнението на определени регулиращи функции. Например отрасловото реструктуриране на транспортната система, изразяващо се в ограничаването на силното нарастване на автомобилния транспорт и свързаните с това отрицателни последици за обществото (замърсяване на околната среда, нарастване на пътнотранспортните произшествия и пр.) и насърчаването на относително по-бързото развитие на железопътния транспорт, може да се осъществяват само на национално равнище с активната намеса на държавата.

В страните от ЕС този проблем се решава чрез преки инвестиции за развитие на железниците и чрез провеждането на политика за стимулиране търсенето на железопътни превози. В повечето страни държавата поема главната отговорност в областта на развитието и поддържането на националната железопътна инфраструктура.

С появата и бързото развитие на автомобилния транспорт, особено след Втората световна война, монополът на железопътния транспорт като единствен основен превозвач по суша се ликвидира за сравнително кратък период. В повечето страни коренно се променят производствените, пазарните и политическите условия, които в началото са съдействали за развитието на организационно единни железопътни предприятия. В условията на конкуренция с автомобилния транспорт пазарният дял на железопътния транспорт съществено намалява, което принуждава железопътните предприятия в редица страни да демонтират или временно да преустановяват експлоатацията на нерентабилни железопътни линии. Необходимостта от увеличаване на държавните субсидии, нужни за осъществяване на нормална превозна дейност, принуждава правителствата на отделните страни да търсят ефективни варианти за развитие и реструктуриране на железопътния транспорт. Силен тласък в тази насока даде приемането на Директива 440 на Европейската комисия от 1991 г. В нея се препоръчва на европейските страни да засилят самостоятелността на железниците, за да могат те да се развиват като пазарно ориентирани търговски предприятия, да поощряват вътрешната и външната конкуренция, да поемат успешно конкуренцията на автомобилния транспорт, да намаляват финансовото обременяване на държавата и др. Възлов момент в Директива 440 е изискването за отделяне на железопътната инфраструктура от експлоатационната дейност. Същевременно тя предвижда възможност за осигуряване на значителна свобода при реформирането на националните железници от отделните страни на ЕС. По тази причина избраните от отделните страни модели на реструктуриране се различават значително един от друг.

Първата железопътна реформа в Европа е проведена в Швеция. Възлов момент в реформата е разделянето на железния път от експлоатацията и въвеждането на комерсиални рамкови условия за експлоатационната дейност. Инфраструктурата е отделена в държавно предприятие, което се грижи за нейното управление и поддържане. Срещу ползването ѝ то получава такси, но заедно с това и субсидии от държавата за развитието и модернизирането на жп мрежата. Експлоатационната дейност се извършва от друго железопътно предприятие (шведски железници), което формално не е приватизирано, но има пълна свобода по отношение на определянето на тарифите, организацията и технологията на превозите, използването на ресурсите и пр. То си запазва монопола за извършването на товарните превози в цялата страна, а по отношение на пътническите превози – само по главните жп линии. Експлоатационните права по регионалните жп линии са предоставени на създадените регионални служби за пътнически превози към провинциите. На принципа на поръчките те могат да възлагат извършването на превозите на шведските железници или на друго железопътно предприятия. По този начин в пазарния сегмент на градските и крайградските превози е създадена възможност за конкуренция между отделните предприятия при извършването им. Тези превози се субсидират от държавата.

Тази организационна структура, която съществува вече близо две десетилетия, според някои специалисти¹ дава положителни резултати: финансовото състояние на шведските железници се е подобрило чувствително и те са стабилизирали позициите си на транспортния пазар. Твърде бавен обаче е процесът на създаване на конкуренция по главната жп мрежа на Швеция.

Като най-положителни страни на шведския модел могат да се посочат: а) ясни изисквания към шведските железници за повишаване качеството на превозите; б) предвиждане на определени ангажменти на държавата за разширяване и модернизиране на железопътната инфраструктура; в) възможност за предвиждане на съществени инвестиции за повишаване екологичността на транспорта и др.

Недостатък на шведския модел обаче е влошаването на връзката между експлоатацията и инфраструктурата. Все още не е налице добър синхрон между двете предприятия при разработването на стратегически цели, годишни планове и пр.

За най-радикална се счита реформата на британските железници. При британския модел на реструктуриране не се преминава през отделни етапи на счетоводно и организационно разделяне. Той предвижда едновременно институционално обособяване на голям брой различни железопътни дейности и прилагане на различни форми за тяхното приватизиране. В същото време британският модел е инструмент за обширна приватизация, за въвеждане на конкуренция и на законодателство, ограничаващо монополното положение на досегашните държавни железници. Инфраструктурата е обособена в отделно предприятие, което е приватизирано и работи изцяло на комерсиален принцип. То се финансира от таксите за право на ползване на трасетата и от продажба или даване под аренда на недвижими имоти и не получава директни субсидии от държавата. Товарните превози се извършват от прива-

¹ Лазер, К. Ф., Опит и проблеми при дерегулацията на железниците в Европа, сп. „Железопътен транспорт“, бр. 6, 1998, с. 8–10.

тизирани предприятия – три за превоз на масови товари с маршрутни влакове, две за превоз на вагонни пратки и комбинирани превози и две – за експресни, дребни и пощенски пратки. За извършването на товарни превози е въведен свободен достъп за нови превозвачи, предлагащи транспортни услуги. Превозните цени се определят свободно.

При пътническите превози железопътната мрежа е разделена на 25 региона, в които частни превозвачи осъществяват превозна дейност на основата на лицензии за срок най-малко от 7 години. За даването на лицензии и определянето на експлоатационните условия при извършването на пътническите превози е създадена специална служба към Министерството на транспорта. Подвижният състав за пътническите превози е преминал в три приватизирани предприятия, които го отдават под аренда на получилите лицензии превозвачи.

За контролиране на достъпа до железопътната мрежа, размера на таксите за ползване на железопътните линии и за защита интересите на потребителите е създаден независим регулиращ орган. Отделно от него е създадена железопътна инспекция, която контролира спазването на предписанията за осигуряване безопасността по движението.

Организационната структура на британските железници, макар и изцяло изградена на пазарен принцип, е доста усложнена и създава някои трудности. По-конкретно при пътническите превози се наблюдава известна концентрация на 25-те регионални лицензии в ръцете на приватизирани предприятия за автобусни превози, поради което възникват опасения, че в редица региони ще настъпи намаляване на конкуренцията между железопътния и автомобилния транспорт. Затруднения възникват и при пътническите превози на далечни разстояния поради различните тарифни системи, прилагани от отделните превозвачи. Освен това отделянето на пътническия подвижен състав от експлоатационните предприятия създава условия за увеличаване на разходите.

При товарните превози преобладаващата част от продадените лицензии са преминали в ръцете на една компания, която от своя страна е дъщерно предприятие на американска фирма. Поради това възникват опасения за монополизирание на пазара на товарни превози и ограничаване на конкуренцията.

Предприятието, стопанисващо инфраструктурата, отчита печалба, но по същество таксите за ползване на жп мрежа при извършване на пътнически превози идват от държавния бюджет, тъй като считаните за нерентабилни експлоатационни предприятия, извършващи тези превози, получават субсидии от държавата. В резултат на всичко това реструктурирането на британските железници не е довело засега до очакваните експлоатационни и икономически резултати.

Основният проблем на реформата е, че началните резултати далеч не отговарят на високите очаквания. Създадената тежка структура изисква сложна координация и е свързана със значителни разходи. Монополното положение на предприятието, стопанисващо инфраструктурата, създава сериозни затруднения за железопътните превозвачи, които не могат да съществуват без държавни субсидии. Не са постигнати очакванията и по отношение на засилване конкуренцията на транспортния пазар.

Железопътната реформа в Германия преминава през три основни етапа. Първият етап има подготвителен характер и започва от 1996 г. Основната цел през този етап е да се отделят предприемаческите дейности (превозната дейност, железният път и другите сродни дейности) от тези в общественения сектор (държавните задачи, управлението на кадрите в условията на съществено намаляване на числеността на персонала, а също и управлението на дълговете). На този етап се обособяват структурно следните организации:

а. Акционерно дружество „Германски железници“, обхващащо следните предприемачески дейности: пътнически превози на далечни разстояния; пътнически превози на къси разстояния, товарни превози; железен път; пътнически гари, които са с напълно обособени счетоводства.

б. „Федерална железопътна служба“, поемаща държавните задачи, свързани с вземането на решения по проектите за развитие на железопътната инфраструктура, даването на лицензии за извършването на превозна дейност и осъществяването на технически контрол.

в. „Федерално железопътно имущество“, което поема следните задачи:

- управление на дълговете на германските железници, натрупани до началото на реформата;

- управление на кадрите с оглед повишаване ефективността на предприемаческите дейности;

- управление на специалното имущество и др.

На втория етап се изгражда т. нар. целева структура. От началото на 1999 г. се въвежда нова структура на германските железници като многостепенен концерн под ръководството на Холдинг. Към концерна се обособяват пет самостоятелни акционерни дружества (Карго АД, Пътувания и туризъм АД, Регио АД, Гари и сервиз АД и Мрежа АД). Основните задачи на самостоятелните акционерни дружества се заключават в следното:

- стратегическо развитие на съответната бизнес дейност;

- осигуряване на съществуващите и създаването на нови, обещаващи успех позиции и услуги, които са способни да устояват на конкуренцията на транспортния пазар;

- осигуряване на висока ефективност на предоставяните услуги;

- планиране и контрол на инвестициите и др.

Третият етап се заключава в ликвидиране на холдинга и обособяване на акционерните дружества като напълно независими търговски организации. В процеса на дерегулиране и обособяване на отделните бизнес дейности се пристъпва към привличане на нови акционери.

Като положителни резултати от реформата на германските железници се отчитат следните позитивни ефекти: увеличаване на обема на товарните и пътническите превози и на приходите от тях; намаляване на разходите за труд и материали. Тези резултати са постигнати вследствие от усилията на държавата за финансово оздравяване на железопътния транспорт.

Реформирането на френските железници датира от 1997 г. със създаването на публичното предприятие „Френска железопътна мрежа“. То е с промишлен и търгов-

ски характер и има за предмет на дейност модернизирането, развитието и поддържането на единната железопътна инфраструктура на Франция. Финансовите средства на предприятието се формират от такси за ползване на инфраструктурата, финансови помощи от държавата и общините и др. Поради високите изисквания за безопасност, технологичното единство и непрекъснатостта на обществените услуги в железопътния транспорт е възложено на експлоатационното предприятие, респ. френските национални железници, да осъществява управлението на трафика, а също да осигурява функционирането и поддържането на техническите и осигурителните съоръжения срещу заплащане от страна на предприятието „Френска железопътна мрежа“. Извършването на инфраструктурни дейности от експлоатационното предприятие определя реформата на френските железници като най-слабо радикална.

Съществен проблем на преструктурирането на железниците в отделните европейски страни е, че допълнителните разходи във връзка с обусловената от пазара външна координация трябва да бъдат балансирани с очакваните предимства от едно повишаващо производителността и поощряващо иновациите конкурентоспособно решение. В полза на разделянето и на допълнителните конкурентни решения при повечето европейски железници говори натрупалата се в продължение на десетилетия бюрократична закостенялост на старите структури, почти напълно отсъстващото ориентиране на предлаганите услуги към даденостите на търсенето им и вследствие на това – непрекъснато растящият дефицит и увеличаващите се дългове, които в крайна сметка не могат повече да бъдат финансирани.

От краткия анализ на преструктурирането на европейските железници може да се направи извод, че няма единен и общоприет модел за неговото успешно реализиране. Всяка страна прилага различни подходи с оглед постигането на главната цел – повишаване на ефективността и конкурентоспособността на железопътния транспорт. Въпреки неизбежните трудности, съпътстващи преструктурирането, повечето специалисти смятат, че бъдещото развитие на железопътния транспорт не трябва да запазва досегашния модел на интегрирани и организирани като администрация държавни железници, тъй като структурите в старата организационна форма не са подходящи за ефективно производство и осъществяване на превозни услуги в рамките на изгражданите на принципите на свободната конкуренция транспортни пазари. Връщането към модел без елементи на конкуренция, отбелязва д-р К. Ф. Лазер, би означавало окончателно да се сложи край на ерата на железопътния транспорт².

Всички тези постановки напълно важат и за **железопътния транспорт на България**. От създаването си през 1888 г. досега Българските държавни железници са се развивали, както и повечето железопътни администрации в света, като типичен модел на монополна железница. През целия този период те са били в една или друга степен финансово подпомагани от държавата при изграждане на железопътната мрежа, доставката на подвижен състав, внедряването на осигурителна техника, електрификацията и удвояването на железопътните линии и др. Същевременно възникващият дефицит на пътническите превози, в резултат от провежданата соци-

² Лазер, К. Ф., Опит и проблеми при дерегулацията на железниците в Европа, сп. „Железопътен транспорт“, бр. 9, 1998 г.

ална политика, е бил покриван от приходите от товарните превози и от държавния бюджет.

След 1990 г. финансовото състояние на българските държавни железници рязко се влошава, което е резултат от икономическата криза, обхванала страната във връзка с прехода от централизирана планова към пазарна икономика. Рязко намалява обемът на товарните и пътническите превози. Съответно на това чувствително се намаляват и приходите от превозна дейност, а големият размер на постоянните разходи и инфлационните процеси рязко увеличават общия дефицит на националния железопътен транспорт. Следователно и пред българските железници възниква проблемът не дали е необходимо реструктуриране, а как по-рационално то да се осъществи.

С приемането на специален закон от 1996 г. на българските държавни железници се дава статут на национална компания с търговска насоченост и пълен обхват на железопътните дейности: превозване на пътници и товари, инфраструктурни и промишлени дейности. С този закон ясно се регламентират взаимоотношенията между държавата и националната компания „Български държавни железници“.

Важен етап в усъвършенстването на структурата на националния железопътен транспорт е премахването през 1998 г. на едно от управленските равнища. За целта се закриват железопътните управления в София, Пловдив, Горна Оряховица и Варна. Това означава на практика преминаване от тризвенна към двузвенна структура на управление. Същевременно се осъществяват и следните структурни промени:

- създават се шест поделения за товарни превози, съответно в Мездра, Горна Оряховица, Варна, София, Пловдив и Бургас;
- създават се три поделения за пътнически превози (в София, Пловдив и Горна Оряховица);
- секциите, вагонните райони и локомотивните депа преминават на пряко подчинение на съответните дирекции в Главното управление на железниците;
- оперативните служби от железопътните управления запазват функциите си, но преминават към дирекция „Движение“;
- службите по безопасността преминават от железопътните управления към отдел „Безопасност“ в Главното управление (Генерална дирекция) на железниците;
- железопътните заводи се преобразуват с оглед на бъдещата им приватизация и др.

По-важните резултати през този етап се заключават в следното: първо, създават се условия за обособяване на основните бизнес дейности в новите поделения за товарни и пътнически превози; второ, оптимизира се структурата с формирането на нова система за йерархично управление на дейностите в железопътния транспорт със засилени вертикални връзки; трето, постига се технологичен минимум на числеността на персонала.

Най-важният етап от реструктурирането на железопътния транспорт започва след приемането на 15 ноември 2000 г. на Закон за железопътния транспорт, който определя условията и реда за изграждане, поддържане, развитие и използване на железопътната инфраструктура, условията за достъп до нея и др. В него е постановено обектите на железопътната инфраструктура и земята, върху която те са изградени, да са публична собственост, а стопанисването им да се осъществява от съответна национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НК ЖИ).

Непосредственото управление и координация на дейностите в системата на железопътния транспорт се осъществява от железопътната администрация със статут на изпълнителна агенция по Закона за администрацията със седалище София и с териториални звена.

Основният предмет на дейност на НК ЖИ се заключава в следното:

- осигуряване използването на железопътната инфраструктура от лицензирани превозвачи при равнопоставени условия;
- извършване на дейности по развитието, ремонта, поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура;
- събиране на инфраструктурни такси в размер, определен от Министерския съвет, по предложение на министъра на транспорта;
- разработване на графиците за движение на влаковете, съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози – и с общините;
- управление на влаковата работа по железопътната инфраструктура при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност;
- приемане и изпълнение на всички заявки, произтичащи от задълженията за обществени услуги;
- изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за земята и обектите на железопътната инфраструктура.

Всички превозвачи, които притежават лицензия и сертификат за безопасност, имат право на равнопоставен достъп до железопътната инфраструктура, както и да я използват при извършването на превозната им дейност.

При разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура се предоставя достъп до нея с приоритет за:

- превози, предназначени за изпълнение на задълженията за извършване на обществени превозни услуги;
- услуги, които се предоставят в отделни сегменти на железопътната инфраструктура, построени или развити за извършване на специфични дейности (по специализирани високоскоростни отсечки, товарни линии и др.).

Във връзка с използването на инфраструктурата възникват взаимоотношения между НК ЖИ и превозвача, които се уреждат с писмен договор, сключван за срока на валидност на лицензията при спазване на организацията на движение. Предвижда се превозвачите да заплащат инфраструктурна такса на НК ЖИ за използването на железопътната инфраструктура. Лицензията за извършване на железопътни превози на пътници и товари се издава от Министъра на транспорта или от упълномощено от него длъжностно лице. Условие за издаване на лицензията е кандидатът да има добра репутация, да е стабилен във финансово отношение, да притежава необходимата професионална компетентност и да декларира готовност за застраховане на гражданската отговорност.

Железопътните превозвачи са фирми, чиято основна стопанска дейност е предоставянето на железопътни транспортни услуги за превоз на пътници и товари във вътрешно или в международно съобщение при задължително осигуряване на локомотиви за теглене на превозните средства.

Превозвачите самостоятелно определят своя бизнес план, своите инвестиционни

и финансови програми, както и начините на изпълнението им съобразно с условията на пазара.

Законът за железопътния транспорт е основата за институционалното реструктуриране на българските железници. В него е отразен преди всичко опитът на Великобритания и Швеция.

В условията на институционално реструктуриране на националния железопътен транспорт държавата поема следните задължения: а) осигуряване на равнопоставеност между отделните видове транспорт в рамките на транспортната система; б) създаване на всички необходими условия за развитие и модернизиране на националната железопътна инфраструктура като част от европейската; в) осигуряване на възможности за финансово стабилизиране на основния превозвач – БДЖ ЕАД, с оглед подобряване на условията за инвестиране с цел повишаване качеството на превозите; г) поемане на натрупаните от БДЖ ЕАД задължения, свързани с инфраструктурата.

За осигуряване изпълнението на така посочените задължения съгласно Закона за железопътния транспорт от 2000 г. държавата в лицето на Министерството на транспорта създава изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, която:

- контролира достъпа до железопътната инфраструктура и изпълнението на задълженията за обществени услуги;
- проверява изпълнението на изискванията за издаване на лицензии на превозвачите и на лицата, извършващи проверка на возилата за техническа изправност и транспортна годност;
- събира такси за издаване на лицензиите в размер, определен от Министерския съвет, по предложение на Министъра на транспорта;
- издава документи за правоспособност на персонала в железопътния транспорт;
- води регистър на подвижния състав на лицензираните превозвачи и набира статистически данни за дейността им;
- разработва и предлага за утвърждаване от Министъра на транспорта проекти на подзаконови актове в областта на железопътния транспорт и др.

Законът възлага на Министъра на транспорта да провежда държавната политика в областта на железопътния транспорт, като: а) предлага за утвърждаване от Министерския съвет на програми за развитие на железопътната инфраструктура и на железниците като цяло; б) осигурява изпълнението на поетите от държавата ангажменти, произтичащи от двустранните и многостранните международни споразумения в областта на железопътния транспорт и на железопътната инфраструктура; в) издава Правилник на НК ЖИ, назначава и освобождава генералния директор и управителния съвет; г) изпълнява и други дейности, свързани с взаимоотношенията и координацията на дейности от взаимен интерес между Министерството на транспорта и другите министерства, отнасящи се до железопътния транспорт.

В съответствие с положителния опит на развитите европейски страни е целесъобразно да се осигурява правилно развитие и ефективно функциониране на основния превозвач – БДЖ ЕАД. Това може да се осъществява в следните насоки:

Първо: Размерът на пътния данък за автомобилния транспорт да създава равнопоставеност в конкуренцията с железопътния транспорт.

Второ: Държавата да осигурява финансова самостоятелност за пътническия железопътен транспорт, като изпълнява изцяло задълженията си за обществените услуги.

Наред с това е необходимо да се усъвършенства управленската структура на БДЖ ЕАД в следните насоки:

- структурите на основните железопътни бизнес дейности да бъдат изградени по подобие на тези в конкурентните видове транспорт със съвременен мениджмънт, компютъризирани системи за оперативно управление на превозната дейност и собствен железопътен подвижен състав;

- в процеса на реструктуриране и обособяване на основните бизнес дейности да се запазят интеграционните връзки в железопътния транспорт, които са свързани с изискването за обща транспортна и телекомуникационна инфраструктура;

- в железопътните бизнес дейности на БДЖ ЕАД да се изградят подходящи маркетингови и спедиторски структури, които да донесат успех в условията на конкуренция с другите видове транспорт и другите железопътни превозвачи;

- в БДЖ ЕАД да се осъществяват онези корпоративни дейности, които са свързани с управлението на финансите и човешките ресурси на железопътния транспорт, както и с контрола по безопасността на превозите.

Наред с институционалното в железопътния транспорт се осъществява и процес на продуктово реструктуриране, изразяващо се в промяна на съотношението между основните видове продукция – товарна и пътническа, като се увеличава дялът на пътническите превози, както и в промяна на съотношението вътре между отделните видове товарна и пътническа продукция. Целта на подобно реструктуриране е порационално да се използват изградените производствени мощности на железопътния транспорт, да се намаляват разходите, да се увеличават приходите и в крайна сметка да се повишава ефективността и конкурентоспособността на превозите.

Увеличаването на относителния дял на пътническите превози в приведената железопътна транспортна продукция, която се получава чрез сумиране на произведените тонкилометри и пътничкилометри, съвсем не означава, че ще намалява интересът към привличането на по-големи количества товари за превоз. Товарните превози и в бъдеще ще съставляват над 50 % от приведената железопътна транспортна продукция и ще бъдат главен източник на приходи за основния железопътен превозвач – БДЖ ЕАД.

Товарите, превозвани по железопътния транспорт у нас, в зависимост от тежестта им се диференцират на три организационни форми – дребни пратки, вагонни пратки и маршрутни пратки. За дребни пратки се считат товарите, чиято тежина е до 5 тона. Те се превозват със сборни (омнибусни) вагони. Вагонната пратка е в количество, което заема товароспособността на отделен вагон, а маршрутната пратка заема товароспособността на няколко вагона или на цял влаков състав. Посочените организационни форми предопределят и специфичната организация на влаковото движение. Промените в организацията и технологията при извършването на товарните превози по посочените организационни форми определят съдържанието на т. нар. технологично реструктуриране на железопътния транспорт.

Преходът към пазарно стопанство е съпроводен със **значително реструктуриране и на автомобилния транспорт**. То се изразява главно в увеличаване броя на частните автомобилни фирми, които се специализират за извършване на определени видове превози (товарни, пътнически, таксиметрови и пр.), а също и за превози във вътрешно и международно съобщение. Значителна част от автомобилните фирми извършват и спедиционна дейност.

Независимо от факта, че стойността на обектите в автомобилния транспорт е сравнително ниска, а липсата на постоянни устройства и съоръжения води до по-бърза обрщаемост на вложения капитал, приватизацията и в този вид транспорт се оказва продължителен и труден процес. Причината за това се крие преди всичко в големия брой автомобилни фирми в началото на прехода към пазарна икономика, в постоянния дефицит и задлъжнялост на редица фирми, както и в сравнително високата степен на изхабяване на дълготрайните материални активи и др.

Като основни тенденции в реструктурирането на автомобилния транспорт през последните години следва да се посочат:

- през периода 1991 – 1993 г. на практика се стигна до създаването на прекомерно голям за мащабите на нашата страна брой автомобилни фирми с ограничени възможности и потенциал за по-нататъшно развитие при съвременните условия и конюнктура на пазара;

- през следващите периоди след 1993 г. този процес показва тенденция към затихване, като през 1999 г. дори е налице обратното явление: ликвидиране (чрез закриване) или сливане на значителен брой частни фирми;

- посочените явления на реструктурирането в автомобилния транспорт се развиват стихийно, т.е. без да е налице необходимата стратегия за противодействие на конкуренцията на пазара, унификация на изискванията спрямо превозвачите, защита на потребителите и др.

Реструктурирането на автомобилния транспорт се е осъществявало при отчитане на факта, че съществува изграден транспортен пазар, който трябва да се развива и функционира на основата на европейските стандарти, за да се осигури добро транспортно обслужване на икономиката и населението, като същевременно са защитени интересите на превозвачите в лицето на съответните автомобилни фирми.

Съществуващото разнообразие на частни фирми, около 95 % от които са с по 1–2 автомобила, не се отразява положително върху цялостното състояние и развитие на автомобилния транспорт в страната. Необходимо е да се пристъпи към консолидация на частните фирми по пътя на изграждане на консорциуми, обединения на превозвачи и други ефективни форми за подобряване на тяхната жизненост и конкурентоспособност при съвременните условия на транспортния пазар.

Със създаването на сравнително големи по размери автомобилни фирми ще се решат значителна част от проблемите, които засега задържат ефективното развитие на автомобилния транспорт в страната. На първо място ще се създават условия за изграждане на рационална структура на товарния и пътническият автомобилен парк в съответствие с характеристиките на обслужваните товаропотоци и пътничкопотоци в отделните райони на страната. На практика това ще се осъществи чрез изграждането на рационално съотношение между автомобилите с различна товарос-

пособност, респ. автобусите с голяма и малка пътниковместимост, а също и между универсалните и специализираните автомобили и т.н.

В големите и модерно обзаведени автостопанства се осигурява по-рационална структура на дълготрайните материални активи. Преструктурирането в тази посока ще се изразява в увеличаване на относителния дял на дълготрайните материални активи, осигуряващи техническото обслужване и ремонта на автомобилния подвижен състав на съвременен техническо и технологично равнище.

Не е за подценяване и възможността в големите автомобилни фирми да се прилагат рационални методи за експлоатация на автомобилите, повишаваща техните конкурентни качества.

За осигуряване на ефективна експлоатация на автомобилния парк и насочване на разходите за извършване на превозите е необходимо да се осъществява ускорена реконструкция и разширяване на пътната мрежа на страната.

Преструктурирането на речния транспорт е насочено преди всичко към подобряване на икономическите резултати от неговата превозна дейност. По-конкретно това може да се осъществява в следните насоки:

Първо, постепенно въвеждане в експлоатация през следващите години на самоходни кораби. Безспорен е фактът, че превозите с несамоходни кораби са по-евтини, особено при прилагане метода на тласкането вместо на влаченето, но поради малките скорости на движение времето за доставка на товарите се удължава. Ето защо, за да бъде конкурентоспособен, речният транспорт трябва да разполага не само с несамоходни, но и с известен брой самоходни кораби.

Второ, подобряване структурата на речния флот чрез намаляване на относителния дял на корабите за насипни и наливни товари за сметка на увеличаване дела на контейнеровозите, на Ро-РО корабите и др.

Трето, въвеждане в експлоатация на нови пътнически кораби, което е необходимо не само за нуждите на туризма, но и за транспортното обслужване на населението от крайдунавските райони на страната.

Важна задача на преструктурирането на речния флот е и подобряването на възрастовата структура на флота, която засега е твърде неблагоприятна (вж. таблица 1).

Характерно е, че три от общо 9 самоходни кораби или 33,3 % са въведени в експлоатация преди 1949 г. Значителен е и броят на сухотоварните кораби, въведени в експлоатация през периода 1950 – 1959 г. и 1960 – 1969 г. През тези два периода са влезли в експлоатация и 80 % от несамоходните наливни кораби. Високата възраст на използваните кораби се отразява неблагоприятно върху конкурентоспособността на речния транспорт.

Възможностите за най-рационално използване на речните пристанища са ограничени от капацитета на довеждащата сухопътна инфраструктура, особено железопътната, която е недостатъчна и ограничава перспективното развитие на пристанищата въпреки благоприятното им географско разположение. Значително по-добри са възможностите за извършване на комбинирани товарни превози от типа автомобилен-речен транспорт и железопътен-речен транспорт.

Таблица 1

Плавателни съдове на товарния речен транспорт към 31.12.2006 г.
по вид и периоди на построяване*

Вид на плавателните съдове	Мярка	Периоди на построяване					
		до 1949	1950 – 1959	1960 – 1969	1970 – 1979	1980 – 1989	1990 – 2006
Самоходни сухотоварни с товароподемност	бр.	3	1	–	2	4	–
	т	4050	970	–	1981	5488	–
Фериботи с товароподемност	бр.	–	–	1	1	–	1
	т	–	–	1232	202	–	1162
Несамоходни сухотоварни с товароподемност	бр.	–	6	40	42	46	17
	т	–	5867	47 514	71 783	80 586	29 315
Несамоходни наливни с товароподемност	бр.	–	4	4	–	–	2
	т	–	3866	3875	–	–	2700
Влекачи и тласкачи с мощност	бр.	1	1	8	14	6	5
	квт	450	441	5217	12 798	8009	6942

* **Източник:** Статистически годишник на Р България, 2007 г.

Необходимостта от реструктуриране на пристанищните съоръжения налага да се либерализира достъпът до пазара на пристанищните услуги и по-конкретно – да се диференцират видовете такива услуги. Целесъобразно е да се облекчат и ускорят процедурите за издаване на разрешения за достъп до пазара на пристанищни услуги. В последно време изпъква необходимостта от изграждане на бизнес ориентирана структура, която на корпоративен принцип да е отговорна за поддържането и стопанисването на речните пристанища.

Както и в речния транспорт, възрастовата структура на **морския транспорт** е твърде неблагоприятна (вж. таблица 2).

Таблица 2

Кораби на морския транспорт към 31.12.2006 г. по вид и периоди на построяване*

Вид на корабите	Мярка	Периоди на построяване			
		1960 – 1969	1970 – 1979	1980 – 1989	1990 – 2006
Товарни кораби – общо	бр.	9	22	33	14
с бруто регистър тонове	т	75 694	339 611	379 432	166 750
Сухотоварни – общо с бруто	бр.	9	19	16	13
регистър тонове	т	75 694	312 056	244 943	157 035
Фериботни	бр.		2		
с бруто регистър тонове	т	–	19 213	–	–
Контейнеровози	бр.	–	–	11	1
с бруто регистър тонове	т	–	–	117 331	9715
Ро-Ро кораби	бр.	–	1	–	–
с бруто регистър тонове	т	–	8342	–	–
Танкери	бр.	–	–	6	–
с бруто регистър тонове	т	–	–	17 158	–
Пътнически кораби	бр.	–	1	1	–
с пътнически места	бр.	–	60	20	–

* **Източник:** Статистически годишник на Р България, 2007 г.

По-голямата част от корабите на морския флот са стари (на възраст над 20 години), което увеличава експлоатационните разходи и застрахователните вноски. Поради неблагоприятната възрастова структура някои застрахователи отказват да застраховат корабите на параходство „Български морски флот“ или ги застраховат при значително по-голяма застрахователна сума.

Нерационална е и структурата по видове кораби в сравнение със структурата на флота в ЕС. В българския морски флот преобладават корабите за насипни и наливни товари, а контейнеровозите, Ро-Ро и другите съвременни кораби заемат незначителен относителен дял.

Върху развитието на националния морски флот през последните години са оказвали неблагоприятно въздействие редица фактори, по-съществени от които са:

- загуба на пазари поради отказ от поддържане на редовни линии или прекъсване на експлоатацията на съвместни линии с други страни;
- високи данъчни ставки и отсъствие на държавно стимулиране на развитието и обновяването на флота;
- отсъствие на достатъчно кредити и др.

При съществуващите тенденции в развитието на националния морски транспорт като основни задачи на неговото реструктуриране могат да се посочат следните:

- максимално използване на националния морски флот за превоз на транзитни товари и износ на транспортни услуги;
- осигуряване на максимално ефективно използване на инфраструктурата на морския транспорт;
- развитие на контейнерните превози и прилагане на транспортната схема „от врата до врата“ с оглед оптимизиране на операциите по претоварването;
- развитие на морския транспорт с оглед защитата и поддържането на търговската политика на страната (наличието на флот значително разширява пазара на всяка страна и поради това той се счита като продължение на експанзията на страната на световния пазар);
- осигуряване на инвестиции за строителство и закупуване на нови кораби със средна товароподемност за превоза на контейнери, автомобили и други товари в района на Черно и Средиземно море;
- създаване на парк от специализирани кораби само за фрахтовия пазар, превозващи контейнери, автомобили, сгъстен или течен природен газ, кораби за превоз на специфични товари или на техника, обемни и извънгабаритни товари и пр.

Обновяването на корабния парк трябва да се разбира не само като отчисляване на стари кораби, а преди всичко като въвеждане на нови перспективни типове кораби, съобразно с условията на експлоатацията им.

Във връзка с реструктурирането на морския транспорт се налага да се избере най-рационалната организационна форма за експлоатация на морските търговски кораби, както и да се постигне оптимално съчетание между тях. Това налага правилна преценка на техните предимства и недостатъци, съобразяване с конкретните експлоатационни условия и др.

Предимствата на линейното корабоплаване и по-специално – редовното обслужване на определени пристанища, създават възможност за съгласуване времето на пристигане на товарите в даденото пристанище с времето за тяхното претоварване, което обикновено е свързано с облекчен финансов режим, осигуряващ намаляване на общите разходи. Освен това линейното корабоплаване създава условия за избиране на рационален тип кораби за обслужване на съответната линия, чиито технико-икономически показатели отговарят както на характера на товаропотоците, така и на конкретните условия на обслужването на направления.

При трамповото корабоплаване корабите най-често се използват за превозване на масови товари между различни пристанища и различни транспортни дестинации в зависимост от нуждите и договореността между продавача и купувача. Тази организационна форма намира приложение, когато товаропотоците по дадено направление са незначителни или имат случаен и сезонен характер.

При танкерното корабоплаване обикновено се превозват нефт или нефтопродукти само в едното направление, което повишава икономическата ефективност от експлоатацията на танкерите. Затова при определяне на икономическите резултати от използването на флота трябва да се правят подробни технико-икономически изчисления, като се вземат предвид разстоянието на превоза, видът на товара, про-

дължителността на престоя за измиване на танкера след превоза и свързаните с това разходи. Характерно за танкерите е, че поради специализацията в устройството си натоварването и разтоварването се извършват бързо, благодарение на което рязко се намаляват престойте на плавателните съдове в пристанищата.

Контейнерното корабоплаване може да се разглежда като разновидност на линейното. То се извършва със специализирани кораби (контейнеровози), с които се превозват контейнери. С това значително се ускоряват товаро-разтоварните операции и се намалява времето на оборота на корабите, което съдейства за увеличаване на тяхната превозна способност. Същевременно се повишава пропускателната способност на пристанищата и се ускорява доставката на товарите до товарополучателите.

Фериботното може да се разглежда също като разновидност на линейното корабоплаване. Превозът на товари се осъществява с вагони, натоварени на специализирани кораби – фериботи. То притежава предимствата на контейнерните превози, но има и съществени недостатъци, най-същественият от които се заключава в превозването на много голяма тара, респ. собствено тегло на превозните средства.

Като се вземат под внимание най-новите тенденции в развитието на международния фрахтов пазар, може да се направи извод, че най-перспективната форма на корабоплаване са контейнерните и танкерните превози.

През последните години се наблюдава тенденция на реструктуриране и на **въздушния транспорт**. Първата стъпка в това отношение се състоеше в отделянето на инфраструктурата (летищата) от експлоатацията на въздушните линии. Втората стъпка бе създаването на множество авиационни фирми и разбиването на монопола в областта на въздухоплаването. Повечето от тях обаче са малки и притежават по едно или две въздухоплавателни средства.

В условията на конкуренция с големи чужди авиокомпаниии съществен проблем е реструктурирането на националните авиопревозвачи. Съществуващите авиокомпаниии са твърде малки за европейските мащаби. През последните 3 – 4 години общо 12 авиокомпаниии се занимават с редовни и чартърни пътнически превози, като превозват до 1,5 млн. пътници годишно. В съответствие с европейския опит е целесъобразно окрупняване на авиопревозвачите до 3 – 4. Това може да се осъществи чрез сливане или със създаването на съответните видове съюзи подобно на европейските им конкуренти. Ускоряване на този процес се налага поради обстоятелството, че в момента ситуацията при полетите от България до повечето европейски страни е неблагоприятна за нашите превозвачи. Над 70 % от всички пътници до Виена, Лондон, Париж, Франкфурт, Милано и Прага се превозват от 6 големи чуждестранни авиокомпаниии (British Airways, Austrian Airways, Air France, Lufthansa, CSA и Alitalia). След дерегулацията на пазара те ще продължат да оперират по тези линии и за нашите авиокомпаниии ще бъде много трудно да ги конкурентират.

За да бъде в състояние дадена авиокомпания да функционира успешно на транспортния пазар в условията на европейската интеграция, тя трябва да предлага на своите потенциални клиенти качествен продукт. Предлагащото на услуги с ниска себестойност отдавна не е достатъчно условие за успех. Маркетинговата ориентация на авиокомпаниите се променя много динамично под влияние на нарастващата роля на клиента.

Важна задача на перспективното развитие на националния въздушен транспорт е преструктурирането на самолетния парк. Сред въздухоплавателните средства, опериращи по редовни линии на средни разстояния, с най-добри показатели се характеризира Boeing 737-300. Неговата икономичност по отношение на изразходваното гориво е почти два пъти по-голяма в сравнение с ТУ-134 и ТУ-154. За да се подготвят за дерегулацията на пазара, националните авиокомпани трябва да се ориентират към обновяване на парка. Освен Boeing 737-300 сравнително подходящи за нашите условия са самолетите Boeing 737-400, SAAB и BAЕ.

Важен проблем на преструктурирането на националния въздушен транспорт е изграждането на съвременна авиационно-техническа база, осигуряваща високо качество на ремонта на самолетите. От друга страна, с преминаването на нашите превозвачи към европейски и американски марки ще се увеличат значително разходите за средни и капитални ремонти, които се извършват в бази, лицензирани от производителите на самолетите.

В последно време все по-осезателно изпъква необходимостта от внедряването на спътникови системи за управление и осигуряване на безопасността на летателните апарати, на система за организация на полетите, както и на единна информационна система за следене на въздушното движение на територията на Европа.

2. РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ИЗГРАЖДАНЕ НА ТРАНСЕВРОПЕЙСКИТЕ ТРАНСПОРТНИ КОРИДОРИ НА ТЕРИТОРИЯТА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Изграждането на съвременната транспортна инфраструктура е резултат на продължително историческо развитие. Темповете на изграждане на железните и шосейните пътища са особено високи в началото на XX век, след което те съвсем закономерно намаляват, като през последните години могат да се определят като незначителни.

Транспортната инфраструктура на страната включва железопътната и пътно-шосейната мрежа заедно с гравитиращите към нея обекти и съоръжения, пристанищата на морския и речния бряг, а също и летищата на въздушния транспорт.

Развитието и усъвършенстването на пътната инфраструктура са решаващи условия за прилагането на комбинирани транспортни технологии с участието предимно на железопътен и автомобилен транспорт. Транспортните връзки между нашата страна и страните от ЕС в бъдеще ще се осъществяват предимно от комбинирания транспорт и в много по-малка степен – с участието само на един вид транспорт³.

Във връзка с изграждането и функционирането в бъдеще на трансевропейските транспортни коридори пред пътната инфраструктура на страната се поставят редица нови изисквания. В тази насока силно ще нараства значението на определени железопътни и пътно-шосейни отсечки, влизащи в състава на националната транспортна мрежа.

³ Бакалова, В., Развитие и усъвършенстване на пътната инфраструктура на Р България в условията на европейската интеграция, Научни трудове на УНСС, том 1/2001, с. 200.

Наред с шосейните пътища **железопътната мрежа заема основно място в пътната инфраструктура на страната**. Именно железопътната мрежа свързва всички райони на страната в единно цяло. Същевременно тя осигурява редица връзки със съседните страни, а чрез тях и с останалите европейски държави. По такъв начин железопътната мрежа играе важна роля за осъществяване както на вътрешните транспортно-икономически връзки между различните териториални единици в страната, така и на превозите на товари и пътници в международно съобщение. От това се определя и нейното особено важно значение за европейската интеграция на националния транспорт.

Състоянието и развитието на железопътната мрежа се характеризира с помощта на редица показатели: дължина – общо, в т.ч. текущ път и гарови коловози, а също и дължина на жп линии с ширина на междурелсието 1435 мм 760 мм, двойни, електрифицирани и съоръжени с автоматична блокировка жп линии.

За характеризиране състоянието на националната железопътна мрежа може да се използват данните в таблица 3.

Таблица 3

Национална железопътна мрежа през периода 2000 – 2006 г.*

Показатели	Дължина на железопътната мрежа към 31.12 в километри по години	
	2000	2006
Общо	6518	6238
Текущ път	4320	4259
Нормални (1435 мм), в т.ч.:	4075	4031
двойни	968	948
електрифицирани	2744	2854
Теснопътни (760 мм)	245	228
Гарови коловози	2198	1979
Железопътни линии, съоръжени с автоблокировка	1103	1666
Текущ път на 1000 км ² територия	38,9	38,4

* **Източник:** Статистически годишник на Р България, 2007 г.

През разглеждания период дължината на националната железопътна мрежа намалява с 4,3 %. Това намаление е главно за сметка на гаровите коловози, относителният дял на които към общата дължина на националната железопътна мрежа намалява от 33,7 % през 2000 г. на 31,7 % през 2006 г. Относителното намаление на дължината на гаровите коловози е отрицателна тенденция в развитието на инфраструктурата на железопътния транспорт, която трябва да бъде преодоляна през следващите години.

Недостатък на така формираната се железопътна мрежа е неравномерното ѝ разположение по територията на страната. При средна гъстота 38,4 км на 1000 км² територия в Рило-Родопския район тя е не повече от 16 км на 1000 км², а в Югоизточна България – едва 7 км на 1000 км² територия.

През периода 2000 – 2006 г. дължината на текущия железен път се запазва почти непроменена (намалението от 4320 км през 2000 г. на 4259 км през 2006 г. е незначително в процентно изражение – 1,4 %). В редица европейски страни намалението на железопътния транспорт е забележима тенденция, особено ако се разглежда в рамките на по-продължителни периоди. Това е резултат от засилената конкуренция на автомобилния транспорт, която причинява намаляване на обема на товарните и пътническите превози по голям брой направления на железопътната мрежа. Независимо от това гъстотата на железопътната мрежа в повечето европейски страни се запазва на значително по-високо равнище в сравнение с нашата страна.

Относителният дял на електрифицираните железопътни линии от 63,5 % през 2000 г. нараства на 67,1 % през 2006 г. Този дял е твърде висок и изпреварва средноевропейското равнище. В повечето европейски страни и особено във Великобритания, Португалия и Унгария относителният дял на електрифицираните железопътни линии е значително по-малък от този в България.

Удвоените железопътни линии съставляват 22,3 % от общата дължина на текущия път. Икономически целесъобразно е този дял да бъде увеличен само при по-значително нарастване на обема на превозите, при което ще стане възможно вложените инвестиции за железопътно строителство да се възстановят в рамките на приемлив срок.

Автоблокировката осигурява значително увеличение на участъковата скорост на влаковете и на пропускателната способност на съответните железопътни участъци, с което се спомага за ефективното развитие на комбинирания транспорт. Твърде положителна тенденция е увеличаването на дължината на железопътните линии, съоръжени с автоматична блокировка, която се увеличава от 1103 км през 2000 г. на 1666 км през 2006 г., респ. с 51,1 %. През разглеждания период относителният дял на железопътните линии, съоръжени с автоблокировка, към общата дължина на текущия железен път се увеличава от 25,5 на 39,1 %.

Положителен момент е, че нормалните 1435 км железопътни линии съставляват основната част (94,5 %) от общата дължина на текущия железен път. В същото време така изградената железопътна мрежа страда от съществения недостатък, че не е достатъчно отворена към пътната инфраструктура на съседните страни. Освен това тя не реализира в необходимата степен изгодите от благоприятното разположение на страната, а техническите и експлоатационните параметри на отделните железопътни линии са далеч под средното европейско равнище.

По-нататъшното развитие и усъвършенстване на железопътната мрежа е важна предпоставка за успешното протичане на процесите на интеграция на националния с европейския транспорт и по-конкретно – за развитието на комбинирания транспорт между България и страните от ЕС. Особено важна задача е изграждането на съоръжения (тунели, мостове и др.) със съответно значение за функционирането на трансевропейските транспортни коридори и за усъвършенстване на железния път с оглед изискванията на високоскоростното движение на влаковете.

Във връзка с развитието на комбинираните превози с участието на железопътния транспорт нараства необходимостта от изграждането на терминали в различни райони на железопътната мрежа. По принцип терминалите трябва да се разполагат на съществуващи гари, които са благоприятно разположени по магистралните железопътни линии и по пътя на масовите потоци от товарни автомобили на по-далечни разстояния.

Важно значение за развитието на интеграционните процеси със страните на ЕС има и пътно-шосейната мрежа. Наличието на подходящи пътно-шосейни връзки е необходимо условие за осъществяването на превозите до и от тези страни.

Пътищата, осигуряващи извършването на международни автомобилни превози, могат да се разделят на две основни групи.

Към първата група се отнасят пътищата с непрекъснат международен трафик. По-конкретно това са:

- пътища, категоризирани в европейската пътна мрежа (автомагистрали и част от пътищата I и II клас, провеждащи директно основната част от международните транспортни потоци);
- пътища от различен клас, довеждащи автопотоците от граничните контролно-пропускателни пунктове до главните международни артерии.

Демографските, търговските и туристическите връзки между балканските страни са утвърдили различни пътища от републиканската пътна мрежа като естествени направления за международната транспортна дейност. В близките години ще нараства значението на пътно-шосейната инфраструктура и за осъществяване на връзките между все по-голям брой европейски държави.

За характеризиране състоянието на пътно-шосейната мрежа на страната може да се използват данните в таблица 4.

Таблица 4

Републиканска пътна мрежа към 31.12 според класа на пътя*

Показатели	Години	
	2000	2006
Общо	37 301	19 276
Автомагистрали	324	331
Първокласни	3011	2961
Второкласни	3832	4012
Третокласни	11 897	11 972
Четвъртокласни	18 237	–
Пътища на 1000 км ² територия	336,0	173,7

* **Източник:** Статистически годишник на Р България, 2005 г.

Основната причина за рязкото намаляване на дължината на пътно-шосейната мрежа през 2006 спрямо 2000 г. е изваждането от 2002 г. на четвъртокласните пътища, което е съобразено с европейските изисквания. Отрицателна тенденция през периода е намаляването на първокласните пътища, въпреки че в по-голям размер в сравнение с това намаление е нарастването на второкласните пътища. Неблагоприятна тенденция е и много бавното нарастване на дължината на автомагистралите, които през 2006 г. съставляват едва 1,7 % от общата дължина на шосейните пътища на страната. През същата година делът на първокласните пътища е 15,4 %, на второкласните – 20,8 %, и на третокласните – 62,1 %. След изваждането им от състава на републиканската пътна мрежа четвъртокласните пътища са предадени за управление на общините и образуват основната част от т. нар. местни пътища.

Освен от съотношението между различните класове пътища качествено състояние на националната пътно-шосейна мрежа се определя и от вида на настилката (таблица 5).

Таблица 5

Републиканска пътна мрежа към 31.12.2006 г. според вида на настилката*

Показатели	Километри	%
Пътища – общо, от тях:	19 276	100,0
а) с настилка, в т.ч.	18 986	98,5
асфалтова	18 716	97,1
паважна	81	0,4
трошенокаменна	152	0,8
баластрена	37	0,2
б) без настилка	290	1,5

* **Изчисления** на автора по данни на Статистически годишник на Р България, 2007 г.

Относителният дял на пътищата без настилка е незначителен, но още в близките години те трябва да бъдат асфалтирани, защото е недопустимо в републиканската пътна мрежа на страна от ЕС да съществуват пътища без настилка. Положителен момент е, че изключително преобладава делът на пътищата с асфалтова настилка, докато другите настилки (паважна, трошенокаменна и баластрена) не осигуряват добри резултати от експлоатацията на автомобилния транспорт.

Състоянието и перспективното развитие на пътно-шосейната мрежа е отражение и функция на икономиката на страната, на състоянието и изменението на вътрешните транспортни връзки, както и на развитието и усъвършенстването на транспортната система като цяло.

Важен проблем в областта на изграждането на инфраструктурата за осъществяване на транспортните връзки със страните на ЕС е развитието на основната мрежа от шосейни пътища на Република България и интегрирането ѝ с европейската пътна мрежа. Това се отнася преди всичко за международните пътища, по отношение на които се поставят по-високи технически изисквания за сигурността на движени-

ето, безпрепятственото пресичане на транспортните потоци и опазването на околната среда.

Съществена част от националната транспортна инфраструктура са пристанищата (морски и речни). Най-големите морски пристанища на България – Варна и Бургас, участват при осъществяването на около 60 % от националния външнотърговски стокообмен. Двете пристанища разполагат с възможности за обработка на генерални, насипни, наливни товари, контейнери и др. Те са разположени на значителна площ, разполагат с добре развита инфраструктура и складова база, а също и със съвременна претоварна техника. Пристанищата Варна и Бургас са рационално разположени спрямо пътната и железопътната мрежа на страната. Близостта им до главните руски, грузински и украински пристанища ги превръща в основни транспортни възли за достъп до страните на Черноморския регион, Средиземно море и Близкия изток.

В обхвата на пристанищен комплекс, респ. търговско дружество, Варна се включват пристанищата Варна-изток, Варна-запад, ТЕЦ Варна, Балчик, фериботно пристанище и пристанище Тополите. Като цяло пристанищният комплекс разполага със значителни резерви от производствени мощности, които позволяват да се поема допълнителен, в т.ч. и транзитен товаропоток, през отделните му пристанища.

Пристанище Варна-изток е специализирано за обработка на генерални товари и контейнери. От насипните товари се обработват зърнени храни. Дължината на кейовия фронт е 2300 м, а максималната дълбочина – 23 фута. Пристанището разполага с 12 корабни места за товарно-разтоварна дейност, едно – за спомагателен флот и още едно – за пътнически превози.

От своя страна пристанище Варна-запад е специализирано за обработка на генерални, насипни и течни химически товари, както и на контейнери. Общата дължина на кейовата му линия е 3200 м, а максималната дълбочина – 30 фута. Разполага с 18 товарни корабни места.

Пристанище ТЕЦ Варна включва дълбоководен кей и е специализирано за разтоварване на каменни въглища за нуждите на топлоелектрическата централа. Проектирано е за обработка на кораби с дедует 50 000 т, а капацитетът му позволява да се разтоварват над 3 млн. т годишно.

Фериботното пристанище е уникално инженерно съоръжение в Черно море, което съществено обогатява техническите възможности на Варненския пристанищен комплекс. Построено е през 1998 г. като част от фериботната връзка Варна – Иличовск с преработвателна способност 3,5 млн. т товари годишно. С влизането в експлоатация на линията Иличовск – Варна – Потти (Батуми) пристанището се превръща във важен логистичен център, осигуряващ най-късия път между Европа и Азия. Тук е единственото по рода си специализирано съоръжение за смяна на колоосите на вагоните от европейския стандарт (1435 мм) на стандарта на страните от бившия Съветски съюз (1524 мм).

Пристанище Балчик е предназначено за обработка на генерални и насипни (главно зърнени храни) товари. То разполага само с едно корабно място с дължина 164 м и дълбочина пред кейовата стена 23 фута.

Варненският пристанищен комплекс представлява значителен интерес не само за националните, но и за чуждестранните превозвачи предвид следното:

- разполага с добре изградена довеждаща пътна и железопътна инфраструктура;
- наличие на фериботна връзка с Украйна и перспектива за създаване на такава с Русия чрез Новоросийск, както и на нова фериботна линия, свързваща България, Украйна и Грузия;
- възможност за обслужване на пътния и железопътния трафик по направление Адриатика – Черно море и др.

Бургаският пристанищен комплекс включва пристанище „Изток“, пристанище за насипни товари, пристанище „Запад“, нефтопристанище „Росенец“, а също и пристанищата Несебър, Поморие, Созопол, Царево и Ахтопол.

Пристанище „Изток“ обработва предимно генерални товари - метали, дървен материал, хартия, торове, храни и машини. Разполага с 16 корабни места, от които 10 са за извършване на товарно-разтоварни операции, а останалите са предназначени за спомагателния флот на пристанището. Кейовият фронт е с дължина от 1550 м, а максималната дълбочина е 30 фута.

Пристанището за насипни товари обработва основно каменни въглища, руди и концентрати, кокс, клинкер и др. Дължината на кейовия фронт е 750 м, с дълбочина пред корабните места от 15 до 33 фута. Пристанището разполага с 6 корабни места, от които 4 са за товарно-разтоварна дейност с насипни товари, едно е специализирано за течни химически продукти и едно – за спомагателния флот.

Пристанище „Запад“ е специализирано за обработка на метали, Ро-Ро кораби и контейнеровози. Дължината на кейовия фронт е 890 м, при дълбочина от 19 до 33 фута. Пристанището разполага с добре развити пътни и железопътни подходи и механизация. Благодарение на благоприятното си географско разположение то се е утвърдило като важен експлоатационен пункт за износ на метали.

Нефтеното пристанище „Росенец“ е най-голямото българско пристанище за обработка на нефт и нефтопродукти. То разполага с три корабни места с дълбочина от 21 до 38 фута, което позволява да се обработват танкери с дължина от 120 до 160 м и товароподемност до 100 000 т, и с директна връзка с пътната инфраструктура на страната.

Малките пристанища (Несебър, Поморие, Созопол, Царево и Ахтопол) са под юрисдикцията на пристанище Бургас, което планира, ръководи и координира тяхната дейност. Заедно те обслужват различни видове товари, без да се конкурират едно с друго.

В близките години се очаква да се увеличават превозите на стоки в контейнери от и за България. Ето защо по-нататъшното развитие на българските морски пристанища трябва да бъде насочено към привличане на по-голям обем транзитни товари за превоз с контейнери. За целта те трябва да развиват своята инфраструктура и технологията за обработка на товарите.

Важен проблем е и най-пълното изучаване на възможностите на пристанищната и железопътната инфраструктура, за да се ускорява обработката на товарите. Това ще е особено необходимо в бъдеще, когато ще се увеличават потребностите на националното стопанство от превози по море.

През последните години обемът на извършената работа в речните пристанища на река Дунав е чувствително намален главно поради значителното намаляване на

вноса от Русия и Украйна на масови товари като каменни въглища и кокс, руди и концетрати и др. Речните пристанища разполагат с резерви за допълнителна обработка на товари, но възможностите за пълното им използване са ограничени от капацитета на довеждащата сухопътна инфраструктура, особено на железопътната, която е недостатъчна и ограничава бъдещото натоварване и развитие на пристанищата въпреки благоприятното им географско разположение. Значително по-добри са възможностите за извършване на комбинирани превози от типа автомобилен – речен и железопътен – речен транспорт.

В обхвата на Русенския пристанищен комплекс се включват пристанищата Русе, Свищов, Сомовит, Силистра и Тутракан. Важното стратегическо значение на пристанище Русе се определя от следните по-важни моменти:

- разположено е на два от трансевропейските транспортни коридори, преминаващи през страната: № 7 (най-евтината транспортна връзка между Западна Европа и държавите от Изтока) и № 9, свързващ Севера и Юга на Европа;
- съществуват благоприятни възможности за привличане на транзитни товари през пристанището и др.

Чрез реконструкция, модернизация и ново строителство в пристанище Лом може да се осигури повишаване на интензивността и качеството на обработката на товарите, която ще се извършва от специализирани терминали. С това ще се повишава конкурентоспособността на пристанището и привлекателността му както на запад, така и на изток по р. Дунав. Изграждането на терминала за комбинирани превози е важна задача в перспективното развитие на пристанището.

С изключение на Видин и Оряхово всички дунавски пристанища имат достатъчен свободен капацитет за обработка на допълнителни количества товари. Пълният капацитет на речните пристанища обаче не може да се използва пълноценно поради ограничеността на довеждащата инфраструктура, главно на железопътната. Все по-остро се налага необходимостта от сигурна сухоземна комуникация – пътна и железопътна, между речните пристанища, която да създава гъвкавост и сигурност в работата. Най-добри перспективи за привличане на допълнителни количества товари от гледна точка на пазарното търсене имат пристанищата Русе и Лом.

Основните летища на страната са София, Варна, Бургас и Пловдив. Първите три отговарят на изискванията на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО) и са признати за международни летища първа категория.

Летище София разполага с една писта с изкуствено покритие (асфалтобетон с дължина 2800 м и ширина от 45 м). Южният район на летището се състои от основен терминал, правителствен терминал и технически стоянки на самолетите. Северният район обхваща основен терминал и предхангарни площадки.

Пътническият терминал е реконструиран през 2001 г. Новите съоръжения осигуряват много добро ниво на обслужване на пътниците. Предоставяните удобства и услуги са на равнището на съвременните европейски летища. Новото оборудване осигурява висока степен на безопасност, ефективен граничен контрол и ефикасна работа на митницата. Стандартите и условията на товарния терминал обаче не отговарят на препоръките на ИКАО.

Пистата и пътеките за рулиране на летището не съответстват на стандартните

изисквания. Съществуващата дължина на пистата (2800 м), покритието и възможностите на пътеките за рулиране представляват сериозно ограничение за перспективното развитие на летището.

Основно техническо изискване по отношение на летище Варна е то да се приведе в пълно съответствие със стандартите на ИКАО. Пистата за излитане и кацане е с дължина 2500 м и отговаря на изискванията на ИКАО. Дължината на пистата обаче е недостатъчна за неограничено опериране на всички типове самолети.

Действащият пътнически терминал на летище Варна е построен през 1972 г., след което претърпява няколко реконструкции и разширения. Нивото на обслужване на пътниците през пиковите часове (около 1000 заминаващи и 800 пристигащи) не отговаря в необходимата степен на изискванията на ИКАО, поради което не се осигурява пълен комфорт на пътниците.

Летище Бургас разполага със съвременно навигационно оборудване. Дължината на пистата е 3200 м, т.е. значително по-голяма от тази на летище Варна.

За летищата Варна и Бургас, които имат изключително сезонно натоварване, са разработени генерални планове за перспективно развитие и реконструкция. Развитието на авиационната дейност в курортни градове, каквито са Варна и Бургас, е пряко зависимо от състоянието на туризма.

Перспективното решаване на проблемите на летище Варна може да се постигне по пътя на разширяване на пътническия терминал за пристигащи и заминаващи. В по-далечна перспектива ще се наложи да се изгради нов летен терминал, за което са налице необходимите свободни терени. При проектирането му ще се използва опитът на летищата на Палма де Майорка, на Анталия и на най-големите португалски курорти. Разработва се и концепция аеропорт Варна да стане целогодишно международно летище.

Летище Пловдив разполага с писта за излитане и кацане на самолетите, чиято дължина е 2500 м. Пътническият терминал на летището не осигурява необходимия стандарт за обслужване на пътниците, то се използва като фидерно по отношение на София при лоши метеорологични условия и екстремни ситуации. Разработен е перспективен план за развитие на летището и е създадено смесено дружество с държавно и общинско участие за неговото изпълнение. До летище Пловдив вече ще се стига по обновен двулентов път. Рехабилитацията на отсечката между летищния комплекс и главното шосе Пловдив – Асеновград се оказва особено наложителна поради увеличения обем работа на летището през активния зимен сезон, когато на него кацат чартърни самолети с почиващи в курортите Пампорово и Боровец.

Транспортният коридор представлява сложна система, изградена в дадено направление от различните елементи на транспортната инфраструктура – шосета, железопътни линии, тръбопроводи, водни и въздушни пътища. Той се обособява като определена ивица на територията, наситена с транспортна инфраструктура, с мрежи и съоръжения, предоставящи разнообразни възможности за потребителите на транспортни услуги.

Вариантните схеми за реализация на трансевропейските транспортни коридори зависят от вида, момента и продължителността на осъществяване на конкретни инф-

раструктурни проекти, засягащи част от инфраструктурата на даден коридор на територията на определена държава. Транспортните коридори трябва да се развиват по предварително оптимизирани вариантни схеми, като се изхожда от структурата на трафика. Във връзка с това са необходими системни и цялостни проучвания на състоянието на транспортния пазар.

Трансевропейските транспортни коридори се формират от елементите на транспортната инфраструктура, обслужващи осъществяването на международните транспортни връзки на страната.

Инфраструктурните елементи на трансевропейските транспортни коридори са два вида – линейни и точкови. *Линейни елементи на транспортните коридори са:*

а. Международни пътища, към които се отнасят:

– пътищата, категоризирани в европейската пътна мрежа, респ. главните международни пътни направления;

– пътищата от висок клас – първокласни и второкласни, участващи в преразпределението и реструктурирането на международните транспортни потоци на територията на страната и довеждащи ги до точкови елементи с международно значение.

б. Части от железопътната мрежа на страната:

– главните железопътни линии, категоризирани в европейската железопътна мрежа, като всички международни линии и линии за комбинирани превози, получили съответната европейска номерация;

– главните и страничните железопътни линии, довеждащи международните транспортни потоци до точкови инфраструктурни елементи с международно значение.

в. Естествени и изкуствени плавателни пътища, както и фериботните линии, обслужващи международните релации.

Към точковите елементи на трансевропейските транспортни коридори се отнасят:

– международните морски и речни пристанища;

– регионалните морски и речни пристанища, чиято дейност е трайно свързана с обслужването на международния трафик;

– фериботните пристанища, обслужващи международни линии;

– рамките за обслужване на Ро-Ро кораби;

– международните летища;

– международните железопътни гари и гарите с трайно утвърден международен трафик (зараждащ се и погасен); гарите, обслужени от международни пътнически и товарни влакове;

– терминалите за големотонажни контейнери и терминалите за комбинирани превози;

– международните автогари;

– обектите на обслужващата инфраструктура (гранични контролно-пропускателни пунктове, митници, бензиностанции др.).

Трансевропейският транспортен коридор трябва да се разглежда като сложна комуникационна система. Освен пътната (железопътната, воднотранс-

портната) връзка в него се включват телекомуникациите, далекосъобщенията, преносът на енергоносители, т.е. това е система за пренос на транспортни, съобщителни и енергийни комуникации.

Приоритетното изграждане на един или друг транспортен коридор не зависи само от желанието на дадено правителство, а от общите тенденции в определен регион. Интеграционните процеси в европейски план са едни от най-важните международни фактори, влияещи върху развитието на транспортната инфраструктура. Те са продиктувани от отварянето на икономиките на страните от Източна Европа към европейския и световния пазар, от засилването на търговските взаимоотношения с партньори от ЕС и цялостната проевропейска ориентация. Очакванията са транспортните коридори да съдействат за ускоряване на икономическото развитие в районите на тяхното влияние.

Възловото географско положение на България определя факта, че пет от общо десет трансевропейски транспортни коридори преминават през нейната територия. По-конкретно това са:

- *транспортен коридор № 4:* Дрезден – Прага – Братислава-Будапеща – Крайова – Видин – Лом – София – Солун – Истанбул;
- *транспортен коридор № 7:* речната система Рейн – Майн-Дунав;
- *транспортен коридор № 8:* Дуръс – Тирана – Скопие – Гюешево – Перник – София – Пловдив – Варна – Бургас;
- *транспортен коридор № 9:* Хелзинки – Санкт Петербург – Псков – Киев – Кишинев – Букурещ – Русе – Велико Търново – Стара Загора – Хасково – Кърджали – Маказа – Комотини – Александруполис;
- *транспортен коридор № 10:* Будапеща – Нови Сад – Белград-Ниш – София – Димитровград – Истанбул.

С особено важно значение за нашата страна е транспортен коридор № 8. Дължината му, определена по оста на функциониращото пътно трасе, е 1137 км. Тя е разпределена между отделните страни, както следва: България – 670 км (59 %), Македония – 315 км (28 %) и Албания – 152 км (13 %).

Основните инфраструктурни обекти, които формират транспортен коридор № 8 на територията на България, са:

- а) главните железопътни линии София – Кюстендил – Гюешево; София – Пловдив – Капитан Андреево; Пловдив – Стара Загора-Бургас; Карнобат – Варна;
- б) участъците от първокласни пътища, включени в европейската пътна мрежа по направленията: София – Кюстендил – Гюешево (Е 871); София – Пловдив – Свиленград (Е 80); Поповица – Стара Загора – Бургас (Е 772), автомагистрала „Тракия“ (София – Пловдив – Оризово); Бургас – Варна (Е 81);
- в) международните пристанища Варна и Бургас;
- г) международните летища София, Пловдив, Варна и Бургас.

Важен момент при изграждането на транспортен коридор № 8 на българска територия е осигуряването на бъдещите железопътни връзки между България и Македония, от една страна, и Македония и Албания, от друга. Това се налага от следните съображения:

- липсва директна връзка между железопътните мрежи на трите страни, без което не би могло да функционира цялостно транспортен коридор № 8;

– Македония няма директен морски излаз, а новите железопътни връзки ще осигурят по-ефективни транспортни комуникации на съседната държава с международните черноморски пристанища Варна и Бургас и с адриатическото албанско пристанище Дуръс;

– улеснява се граничната обработка на товарите в сравнение с превоза им по автомобилен транспорт и др.

Осъществяването на бъдещите железопътни връзки между България и Македония е немислимо без провеждането на реконструкция и капитален ремонт на линията Радомир – Кюстендил – Гюешево. Съществуващите ѝ параметри не позволяват да се постигат високи скорости на движение, отговарящи на съвременните изисквания. От друга страна, няма необходимият габарит за влаковете състави, които ще извършват комбинирани превози по коридора. За да се постигнат скорости на движение от порядъка поне 100 – 130 км/ч, трябва да се реконструират кривите с малък радиус, тунелите, а също и по-голямата част от мостовете. В участъка от македонската граница до Радомир трябва да се изгради ново трасе между границата и гара Земен, като се вземе под внимание местоположението на новата гара Кюстендил и се реконструира съществуващата железопътна линия между Земен и Радомир.

В участъка от Пловдив до Бургас е целесъобразно да се изградят по ново трасе междугарията Скуtare – Михайлово – Калитиново – Безмер и Ямбол – Зимница. Останалите отсечки от този участък трябва да претърпят подходяща реконструкция.

Пряко свързани с натоварването на железопътната линия са бъдещите функциониращи фериботи (Ро-Ро и Ро-Ла превози), които ще свържат Варна и Бургас с други черноморски пристанища, както и тези, осигуряващи връзките на Дуръс с италианските и други средиземноморски пристанища.

Стратегическото отклонение на автомагистрала „Тракия“ Оризово – Истанбул създава възможност за бърза транспортна връзка с основните инфраструктурни обекти на европейската и малоазиатската част на Турция.

В обхвата на транспортен коридор № 8 се включват зоните на Адриатическо, Средиземно, Черно и Каспийско море. При неговото функциониране ще се обхванат териториите на Албания, Македония, България, Грузия, Армения, Азербайджан, Туркмения, Узбекистан и др. След влизането в експлоатация на коридора разстоянията на превозите между посочените региони и страни ще се съкратят чувствително. С две фериботни прехвърляния товарният автомобилен трафик от Каспийския регион ще достигне до Централна и Западна Европа.

Друг особено важен за нашата страна транспортен коридор е № 4, който от европейското направление Дрезден – Прага – Братислава – Будапеща – Крайова се насочва към нашата страна през Видин – Лом, а оттам – през София към Солун. Предвидено е и отклонение от София към Пловдив – Истанбул. Безспорно най-голямо значение за нашата страна има отсечката Видин – София – Кулата с дължина 446 км, в т.ч. 352 км по международен път Е 79 с две платна, 22 км също по път Е 79 с четири платна и 72 км по автомагистрала А-2.

Важно място при изграждането на транспортен коридор № 7 на българска територия заема железопътната линия Видин – София – Кулата. Железопътната линия

от Видин до София може да се раздели на две основни направления: Видин – Мездра в по-голямата си част е с ниски технически параметри, а съществуващите тунели в района на Димово са еднопътни и имат ограничен строителен габарит. Елементите на надлъжния профил не отговарят на съвременните технически изисквания за организиране на високоскоростно движение на влаковете. За да се постигнат желаните резултати, е необходимо да се изгради ново трасе по участъка от Видин до Брусарци, а по участъка Брусарци – Мездра трябва да се извърши реконструкция за достигане на скорости, не по-малки от 160 км/ч. Новото трасе на участъка Видин – Дунавци – Арчар – Септемврийци – Брусарци ще намали съществено времепътването.

Съществуващата железопътна линия Мездра – София е с 22 тунела при преобладаващи криви с малки радиуси. Изчерпани са всички технически решения за реконструкция с цел повишаване на скоростите на движение. Ето защо, макар и при необходимост от големи инвестиции, в перспектива ще е необходимо да се изгради нова железопътна линия по следното трасе: Мездра юг – Ребърково – Типченица – Литаково – проход Витиня, която през Саранци ще се свърже със съществуващата подбалканска линия. С това ще се създадат условия за намаляване на времепътването както между София и Видин, така и от София до Русе и Варна.

Влаковото движение в участъка София – Перник в момента се осъществява по две железопътни линии: София – Владая – Перник и София – Волуяк – Перник. По направлението през Владая железопътната линия преминава през най-голямото свлачище на Балканския полуостров, поради което всяко строително мероприятие може да доведе до непредвидими последици. Съществуващата железопътна линия по направлението през Волуяк преминава през изключително слаби терени и върху стари минни галерии, в резултат на което чувствително се влошават техническите параметри на трасето. По тази причина ще бъде наложително в перспектива да се изгради железопътна линия по ново трасе от Волуяк до Батановци.

Съществуващата железопътна линия Благоевград – Кулата е изградена на левия бряг на река Струма, като са прокопани множество тунели със стария габарит. При трасиране на железопътната линия на десния бряг на реката броят на тунелите ще се сведе до минимум, с което ще се намали и строителната стойност на участъка. Наред с това са необходими модернизирани на телекомуникационната мрежа на линията, подобряване на осигурителната техника, строителство на нови и реконструкция на съществуващи надземни и подземни съоръжения (мостове, тунели, подпорни стени) и др. С модернизацията ще трябва чувствително да се увеличи средната скорост на движение на влаковете, което ще осигури както ускоряване на доставката на превозваните товари, така и увеличаване на пропускателната и превозната способност на линията. Всичко това ще съдейства за увеличаване на трафика, което е особено важно от гледна точка на икономическите интереси на страната.

Транспортен коридор № 7 (Рейн – Майн – Дунав) е важен трансевропейски плавателен път. Той осигурява възможност за преминаване на товарите от страните на Централна и Източна Европа по р. Дунав и през канала Рейн – Майн до Атлантическия океан. При една целенасочена реконструкция на пристанищата Русе и Лом ще се създаде възможност за осъществяване на комбинирани превози по направле-

нията Русе – Варна, Лом/Видин – Солун и др. Значението на транспортен коридор № 7 за нашата страна значително ще се увеличи при евентуалното изграждане в перспектива на плавателен канал Русе – Варна.

Транспортен коридор № 9 преминава на територията на страната по международен път Е 85 с четири платна на 56 км. Това е най-късият път от Балтийско до Бяло море, който ще играе важна роля за развитието на икономиките на източноевропейските страни. Голяма част от трасето по този коридор е функционирала и в миналото за осъществяване на връзките на нашата страна с бившия Съветски съюз. През последните години той също изпълнява важни функции за страната, като осигурява връзките с Русия и Украйна. Коридорът пресича териториите на Финландия, Русия, Украйна, Молдова, Румъния, България и Гърция.

Железопътната инфраструктура на коридор № 9 на българска територия е представена от линията Русе – Димитровград-Свиленград. Най-проблемна за тази линия е отсечката Велико Търново-Дъбово, за която са характерни множеството криви с малки радиуси, тунели с недостатъчен строителен габарит и недопустимо големи наклони. Ефектът от проведените досега реконструкции е твърде малък. Определено може да се твърди, че това е най-капиталоемката линия по цялата железопътна мрежа. Затова не трябва да се подценява възможността за преминаване на Стара планина по ново трасе, която е осъществима в по-далечна перспектива.

Изграждането на пътно-шосейно направление Русе – Пиргово – Ботин – Новград – Хаджидимитрово – Горна Студена – Сломер – Левски – Троян – Кърнаре – Дъбене – Долна махала – Пловдив ориентира коридора през Пловдив, а оттам – до Първомай – Ябълково – Хасково – Кърджали – Подкова – Златоград – Александропулис. В по-далечна перспектива по това направление може да се изгради и железопътна линия. При това трябва да се вземе под внимание и обстоятелството, че участъкът Русе – Левски скъсява разстоянието между София и Русе, с което се намалява времепътуването. От друга страна, продължаването на железопътната линия от Подкова до Златоград създава реална възможност за връзка с железопътната мрежа на Гърция, респ. Александропулис.

Важно значение за нашата страна има и транспортен коридор № 10 (Залцбург – Любляна – Белград – Ниш – Скопие – Солун) с отклонението Ниш – София, чрез което се осъществява връзка с транспортен коридор № 4 и № 8. Всъщност този коридор с отклонението за София представлява най-прекият и традиционен път между Западна Европа и Близкия Изток. Коридорът пресича териториите на Австрия, Словения, Хърватия, Сърбия, Македония, Гърция и България.

Железопътната инфраструктура на коридор № 8 включва участъка между сръбската граница (Калотина) и София. Неблагоприятно обстоятелство е, че линията от Калотина до Волуяк е с големи наклони и остри криви. Досегашните мерки за повишаване на скоростите не са дали задоволителни резултати. В бъдеще все по-остро ще изпъква необходимостта от провеждане на цялостна реконструкция на участъка.

Развитието на инфраструктурата на трансевропейските транспортни коридори в бъдеще ще се осъществява при отчитане действието на следните фактори:

- наличие и структура на очакваните транспортни потоци между отделните европейски страни и региони;

- вътрешни и външни производствени и търговски връзки на страните;
- икономически и природен потенциал на страните и регионите, през които преминава транспортният коридор;
- наличие на производствена, социална и пазарна инфраструктура;
- структура, параметри и натоварване на транспортните линии на страната;
- екологично състояние на териториите и компонентите на природната среда – води, почви, въздух, ландшафт, попадащи в зоната на влияние на транспортните коридори.

Характерно е, че с приближаването им към Балканския полуостров възможните маршрути на трансевропейските транспортни коридори все повече се разклоняват. Това създава предпоставки за изграждане на алтернативни транспортни релации с цел привличане на транзитни превози, които са най-предпочитаната част от транспортния трафик. При това положение съседните държави, и на първо място – Гърция и Румъния, противопоставят свои транспортни маршрути, които са алтернативни на маршрутите през България. В такава конкурентна среда икономическите интереси на нашата страна налагат да се осъществява ускорено изграждане на инфраструктурата на европейските транспортни коридори на българска територия. За целта ще са необходими твърде големи инвестиции, което налага разходите за изграждане на транспортната инфраструктура да се разпределят при предварително обоснована най-целесъобразна етапност.

3. ВНЕДРЯВАНЕ НА НОВИ ТРАНСПОРТНИ ТЕХНОЛОГИИ

Потребностите на общественото развитие в началото на третото хилядолетие изискват и същевременно създават условия за развитието на транспортна система, която разполага с потенциал да посрещне предизвикателствата на увеличения транспортен трафик. Необходимостта от създаването на такава система налага търсенето на качествено нови решения за по-рационално използване на съществуващата инфраструктура, обвързано с по-доброто опазване на околната среда. Напълно естествено е, че при такива условия новите транспортни технологии набират преднина пред конвенционалните видове транспорт, тъй като съчетават предимствата на всеки отделен вид транспорт и позволяват да се намалят неговите недостатъци. Характеристиките и особеностите на новите транспортни технологии ги правят най-ефективни при обслужването на външнотърговския стокообмен.

Свободното пазарно пространство и задълбочаването на европейската икономическа интеграция предполагат по-интензивни икономически връзки за осигуряване на взаимен достъп до ресурсите и потенциала на Европа. На тази основа възниква обширен транспортен пазар, за който е характерно конкурентното предлагане на различни видове транспорт.

Утвърждаването на новите транспортни технологии се обуславя от техните безспорни предимства. Значителните икономии на течни горива, възможностите за превозване на широка гама товари, намаляването на вредните емисии в атмосферата и други съществени предимства на новите транспортни технологии са предпоставка за разширяване на тяхното приложение.

Добрите перспективи на новите транспортни технологии се определят и от обстоятелството, че те съответстват на все по-широкото приложение на логистичните решения за безскладово производство и свързаното с това рязко повишаване на изискванията на клиентите към качеството на транспорта по отношение преди всичко на скоростта, редовността и сигурността на товарните превози и условията за тяхното извършване. Развитието на новите транспортни технологии за превоз на товари осигурява по-голяма конкурентоспособност на превозвачите, по-пълно задоволяване на изискванията на потребителите, повишаване качеството на предлаганата транспортна услуга и в крайна сметка – приобщаване на националния транспорт към европейската транспортна система.

Новите транспортни технологии през последните години намират конкретна проява в развитието на следните технологични системи за превоз на товари: контейнерна, палетно-пакетна, контрейлерна, фериботна и лихтеровозна.

През последните две – три десетилетия **контейнерните превози** получиха голямо развитие не само в европейски, но и в световен мащаб благодарение на безспорните си предимства пред традиционния начин за превоз на товари. Контейнерните превози са особено ефективни, когато товарът от изпращача, за да стигне до получателя, трябва да се превози с два или повече видове транспорт (автомобилен – железопътен – воден). В тези случаи претоварване от един вид транспортно средство на друго се извършва на контейнера, а товарът, който е поместен в него, се запазва от повреди и разпиляване.

С използването на контейнери многократно се намалява престоят на превозните средства за извършване на товарно-разтоварните операции, който се определя от времето, необходимо за натоварване или разтоварване на контейнерите. Това време е многократно по-малко от времето за натоварване или разтоварване на превозните средства по традиционните начини. Така се ускорява оборотът на транспортните средства (автомобили, вагони и пр.).

Използването на контейнери чувствително намалява потребността от строителство на покрити складове за съхраняване на превозваните товари, тъй като контейнерите се складираат и обработват на открити площадки. Освен това те се превозват в открит подвижен състав, който е по-евтин в сравнение с покрития.

Предимство на контейнерната технологична система е и това, че нейното приложение изисква по-малко работници за извършване на товаро-разтоварни операции в сравнение с традиционния начин на превоз.

Особено голямо разпространение получиха големотонажните контейнери (с товароспособност 20, 30 или 40 тона). Във връзка с това се изгради гъста мрежа от железопътни и автомобилни контейнерни терминали за обработка на контейнерите.

Контейнерната система е качествено нова технология за превоз на товари, която коренно изменя традиционната технология на транспортиране. При контейнерните превози производителят, респ. товародателят, превозвачът и товарополучателят са свързани в единна верига и образуват цялостна система. Тя се характеризира с техническо и технологично единство и обвързаност на параметрите на техническите средства и съоръжения при извършване на превозите.

В зависимост от условията на превозване, манипулиране и съхраняване товарите се делят на единични, насипни, течни и газообразни. Най-голяма е номенклатурата

на единичните товари, за които е характерно, че имат определена форма и размери и обикновено се обработват поединично. Като единични се разглеждат и насипните, течните и газообразните товари, когато са опаковани, например циментът в торби, брашното в торби или пакети, сярната киселина в бидони, други течности във варели и т.н.

Голямото разнообразие на единичните товари, многочислените операции, които трябва да се извършват с тях, различните условия и изисквания, които те предявяват към обработването, съхраняването и транспортирането, дълго време са задържали комплексната механизация на тези процеси. Цялостното решаване на проблема се осъществява чрез уедряването на единичните товари въз основа на въвеждането на стандартни палети и пакети. **Палетизацията и пакетизацията** са методи за рационално механизано обработване на товарите в уедрени палетни и пакетни товарни единици.

Формирането на уедрените товарни единици може да се извършва ръчно, механизано и автоматизирано. При това се вземат под внимание: а) възможностите за механизация и автоматизиране на процесите по формирането им; б) предпоставките за механизано обработване предимно с универсални подемно-транспортни машини; в) възможностите за премахване или олекотяване на транспортната опаковка на товара; г) необходимостта от максимално използване на превозните средства съобразно с техните параметри и др.

Широко приложение в транспортната практика намери и пакетното превозване на товарите. С прилагането му се осигурява намаляване до 2 – 3 пъти на разходите за извършване на товаро-разтоварни операции. В същия размер се намаляват и престоите на превозните средства за извършване на тези операции. С 20 до 30 % се увеличава преработвателната способност на товаро-разтоварните фрахтове. Пакетизацията се прилага най-често при превозите на черни метали (прокат), тръби, листов стомана и др., дървен материал (объл, фасониран, дървесни плоскости), различни видове строителни материали и др.

Първоначално тази система се появява в САЩ като комбинирани превози с използване на автомобилен и железопътен транспорт. Впоследствие се появяват **две разновидности на контрейлерната система**. Първата е комбинация на автомобилно ремарке или полуремарке и вагон. В Европа тази система получава наименованието „Пиги-бек“. Втората е комбинация между контейнер (контрейлер със свалена ходова част) и вагон платформа, получила названието „Флекси-ван“. В зависимост от техническите средства и начина на натоварване и разтоварване на контрейлерите във и от вагоните съществуват различни разновидности на тези две основни системи.

Най-характерното за *системата „Пиги-бек“* е, че контрейлерите се натоварват върху вагоните от седлови автовлекач посредством челна рампа. Поставените на коловоза платформени вагони за натоварване с контрейлери са съединени помежду си така, че по цялата композиция се образува непрекъснат път, по който се движат ремаркетата и влекачите.

При *системата „Флекси-ван“* контрейлерът се движи по шосе, теглен от влекач, като с предната си част контрейлерът лежи на седлото на влекача, а със задната

си част – върху колесарка, с която е свързан подвижно. При натоварването на вагон влекачът и ремаркетът застават перпендикулярно със задната част на ремаркетът в средата на платформения вагон.

Необходимостта от бързо превозване на товари на големи разстояния през морета и океани, както и от гледна точка на използването на по-евтиния воден път, наложи прилагане на контрейлерни превози и по схемата „автомобил-кораб“. За целта намират приложение специализирани „Ро-Ро“ кораби за превоз на контрейлери и контейнери. Това са многопалубни кораби, на които чрез наклонени рампи от кея с помощта на влекачи контрейлерите се натоварват на палубата на кораба, където се закрепват за превоз по вода.

Благодарение на съществените си предимства контрейлерните превози се утвърждават като високоефективна транспортна технология.

През последните две – три десетилетия **фериботните превози** се развиват с високи темпове. В последно време те се използват не просто за преодоляване на водни прегради от сухопътни транспортни средства, но и за избягването на претоварни операции по прехвърлянето на товарите от сухопътен на воден транспорт и обратно. Не е за пренебрегване и обстоятелството, че в редица случаи фериботните връзки осигуряват значително намаляване на разстоянието от началния до крайния пункт на превоза. Не са редки и случаите, когато с организирането на фериботни превози се освобождава превозна способност на сухопътните магистрали. Характерно за фериботните превози е наличието на специализирани комплекси от брегови устройства и съоръжения, осигуряващи бързо и безпрепятствено преминаване на сухопътните превозни средства от брега на кораба и обратно.

Организирането на фериботни връзки е възможно при наличието на специализирани фериботни кораби, предназначени за превозване по разписание на сухопътни превозни средства на собствен ход. Необходими са съответните брегови съоръжения, респ. фериботен комплекс, включващ сгради, съоръжения и устройства, предназначени за въвеждане на кораба и извеждане на съответните сухопътни превозни средства.

Целесъобразността от организирането на морски фериботни линии се определя от действието на голям брой фактори, по-съществени от които са: наличие на стабилни товаропотоци, конкурентоспособност на фериботните превози в сравнение с другите възможни начини и средства за преодоляване на водни прегради (мостове, тунели, обикновени кораби и др.); възможности за използване на железопътни връзки и автомобилни пътища, свързващи пристанищата с районите на зареждане и погасяване на товаропотоците; наличие на необходимия подвижен състав и др.

Лихтеровозната система е предназначена за превоз на товари по речни и морски пътища. Характерно за нея е, че от едно или няколко речни пристанища товарите се натоварват в специални шлепове, наречени „лихтери“, които по възприетите начини (чрез тласкане или влачене) се придвижват до устието на реката, където директно се претоварват на специализиран морски кораб – лихтеровоз. Лихтеровозът превозва лихтерите до съответното морско пристанище или до устието на река, където ги сваля направо на вода, за да се разтоварят в пристанището или за да продължат движението си по река.

Лихтерите представляват несамоходни плавателни съдове, респ. шлепове, които от технологична гледна точка могат да се използват като плаващи контейнери. Тяхната товароподемност най-често е в границите от 250 до 400 тона, но за далечни презокеански превози обикновено се използват големи лихтери с брутна маса над 1000 тона.

Лихтерите трябва да бъдат евтини и същевременно удобни както за натоварване на различни видове товари, така и за поставянето им на кораба-лихтеровоз. Затова те се строят с правоъгълна и правостенна форма, понякога с малко закръгление в краищата на дъното.

Наблюдава се значително разнообразие на типовете лихтеровози – по конструкция, начин на натоварване, товароподемност, разположение на лихтерите на кораба и други технически особености.

Натоварването и разтоварването на лихтерите на лихтеровоза може да се извършват по два основни начина: през борда на лихтеровоза или през кърмата му. Бордовият и кърмовият вариант се прилагат в зависимост от товароподемността и размерите на лихтерите. Ако не превишават 250 тона, те могат да бъдат повдигани през борда на лихтеровоза със стрелите на мощни кранове. При по-големите лихтери се прилага кърмовият начин на натоварване и разтоварване.

В страните на ЕС се отделя голямо внимание на развитието на новите транспортни технологии, които се разглеждат като неразделна част от проблема за развитието и усъвършенстването на комбинирания транспорт.

Широка известност през последните десетилетия получи контейнерната транспортна система на британските железници, която позволява железопътните превози да обхващат повече товародатели и товарополучатели, както и да се ограничава сферата на действие на автомобилния транспорт. Системата предвижда използване на сравнително малки по състав контейнерни влакове, които се движат между определени опорни гари. До другите гари, открити за преработка на контейнери, последните се доставят с местни влакове. Основна предпоставка за функционирането на системата е построяването на голям брой специализирани платформени вагони с устройства за претоварване на контейнери. Системата на движение на специализирани контейнерни влакове намира приложение във Франция, както и в други европейски страни. Съвременната тенденция на развитие на контейнерните превози е насочена както към разширяване на номенклатурата на товарите, превозвани в контейнери, така и към обхващане на контейнеризацията на нови райони в Европа и в световен мащаб.

Още през 50-те години на миналия век в отделни европейски страни започват първите опити за организиране на международна система за съвместно използване на палетни съоръжения. Това става възможно на основата на:

- международното стандартизиране на размерите, техническите изисквания, материалите, начина на изработване, приемане и маркиране на палетните съоръжения за съвместно използване;
- създаването на нормативна база за взаимоотношенията между страните при съвместното използване на палетните съоръжения;
- регулирането на митническите формалности при движението на палетите в международно съобщение.

Вторият важен момент при създаването на международна палетна система е разработването на Европейската конвенция за митнически режим на използваните палетни съоръжения в международните превози, която се ратифицира и влиза в сила от 1962 г. На основата на тази конвенция и на единните норми за палетите по същото време се създава т.нар. Европейски палетен пул.

Първата система за контрейлерни превози в Европа е системата UFR във Франция. При нея се използват автомобилни ремаркета и железопътни платформи със специална конструкция. Ремаркетата в предната си част имат прикрепени две метални колела с вътрешни реборди, а на задните джанти от външната страна са прикрепени други две такива колела. Металните колела са с по-малък диаметър от гумените, поради което при движение на ремаркетото по пътищата те не опират в пътното платно. Платформените вагони са двuosни, като по дължината си имат монтирани специални релси с ширина на междурелсието, равна на ширината на междуосието на металните колела на ремаркетата. С помощта на преходен мост (рампа) на заден ход ремаркетата се избутват от влекача върху платформата, стъпили с металните си колела на релсите, като в това положение гумените колела не опират в пода на вагона. След натоварването ремаркетата се заstopоряват за вагона с помощта на специални устройства.

Ремаркетата (контрейлерите), които се използват, са специално пригодени за тази система. Те са с намалени габарити, за да могат, след като се натоварят на вагона, да се вместят в товарния габарит на железопътните линии. Това е и основният недостатък на тази система, в резултат на който се получава твърде неблагоприятното съотношение между товароспособността и собственото тегло (тарата) на ремаркетото.

За избягване на посочения недостатък на системата UFR в Европа се появяват нови и по-съвършени системи за превоз на контейнери. Такава е например т.нар. система „Кенгуру“. Системата позволява да се използват едноосни или двuosни стандартни автомобилни ремаркета или полуремаркета. Тяхната височина при натоварването им на вагоните се редуцира за сметка на специалната конструкция на пода на вагона, който може да бъде поставен ниско, с наклоняваща се централна част, коритообразен или с вдлъбнатина (джоб) между надлъжните греди на вагона, в която влизат колелата на полуремаркетата.

В последните две десетилетия в Европа по системата „Пиги-бек“ се организира превозването на автомобилни превозни средства (автомобили, автомобили с ремаркета и влекачи с полуремаркета). За целта се използват специални нископлатформени вагони. Натоварването и разтоварването на автомобилния подвижен състав в началната и крайната гара се извършват чрез челни рампи, които се закрепват за крайните вагони на влаковата композиция.

В резултат на провежданата транспортна политика на ЕС **новите транспортни технологии все по-тясно се обвързват със задачата за увеличаване на обема и повишаване ефективността на комбинираните товарни превози.** Определен принос за практическата реализация на тази политика имат следните фирми:

а. *Фирма „Хайер“ (Хамбург)* – за международни товарни превози, извършваща годишно 45–50 хил. превоза с контейнери и полуремаркета. Фирмата използва спе-

циален многофункционален контейнер за течни продукти. Превозването му с железопътен транспорт в редица случаи се оказва по-изгодно, тъй като на един вагон се натоварват два големотонажни контейнера, докато с автомобили може да се превозват само по един такъв контейнер поради ограниченията за максимално натоварване.

б. Фирма „Семат“ (Италия), извършваща комбинирани превози от Централна и Северна Европа през Италия за Гърция. Контейнерите се превозват с бързи влакове до пристанищата Анкона, Бари и Бриндизи, където се прехвърлят по ферибот за Патрос или Пирея.

в. Фирма „Интерконтейнер-Интерфриго“, осигуряваща ежедневна железопътна връзка тип „Совалка“ между Ротердам (Нидерландия) и Швейцария. Фирмата използва и контейнерен експрес до Унгария (гара Шопран), с който се превозват контейнери от и до други страни (Румъния, България, Гърция и др.).

г. Фирма „Трансфракт“ (Германия). Тази фирма е притежание на немските железници и извършва главно комбинирани превози с контейнери между железопътен и морски транспорт. Тя се състои от две поделения – национално и международно. Националното се е присъединило към обособената от немските железници фирма за товарни превози (DB Kargo). Международното поделение („Трансфракт Интернешънъл – TFGI“) съществува като самостоятелна фирма и разширява транспортната мрежа за комбинирани превози (железница и море) от Германия към Нидерландия, Белгия, Франция, Полша, Великобритания. Всяка година фирмата превозва около 500 хил. контейнера. Директните влакове от морските пристанища Хамбург и Бремен доставят контейнерите до получателите максимално сигурно и икономично за минимално време. Клиентите правят заявките си до 18 часа на деня и фирмата гарантира транспорта с фиксирано време за превоз, активно наблюдение на процеса и информиране за часа на пристигане на контейнерите. Самостоятелно или в сътрудничество с други фирми тя е изградила мрежа от контейнерни совалкови влакове, които свързват голям брой европейски стопански центрове.

Наред с успехите в практическата дейност по прилагането на новите транспортни технологии в страните на ЕС се провежда и активна изследователска дейност, резултатите от която гарантират разработването на нови решения за повишаване ефективността на контейнерните и контейлерните превози.

Началото на контейнерните превози в нашата страна е поставено още през 1954 г., когато започва внедряването на универсални еднотонни контейнери на колелца и на контейнери с товароспособност 3 и 5 тона, в които се превозват предимно дребни пратки.

По-сериозен тласък в развитието на комбинирания транспорт обаче се наблюдава едва през периода 1971 – 1980 г., когато започват да се прилагат универсални големотонажни контейнери с брутна маса 20 т, а също така и специализирани превозни и товаро-разтоварни средства за транспортиране и претоварване на контейнерите. Важен етап в развитието на контейнерната технологична система е периодът 1981 – 1990 г., когато основният дял от контейнерните превози започва да се осъществява със специализирани контейнери с брутна маса 20 т и 30 т.

През последните години са внедрени в експлоатация контейнери тип IC по ISO за насипни товари. Те се използват предимно за безамбалажно превозване на изкус-

твени торове за селското стопанство. Успешно се внедряват и универсални малотонажни контейнери с товароспособност 1250 кг по UIC, а също и контейнери с максимална брутна маса 3 и 5 т.

Контейнерните терминали представляват експлоатационни пунктове, снабдени със специализирано оборудване за механизирана обработка на контейнерите, за тяхното съхраняване, търговското им оформяне и документиране. В тях се осъществява сложно взаимодействие между различни видове транспорт, техника за обработка, товародатели и товарополучатели. Важно изискване е контейнерният терминал да има връзка с енергийната, съобщителната и информационната система на страната.

В таблица 6 са посочени основните параметри на железопътните контейнерни терминали в България.

Таблица 6

Параметри на железопътните контейнерни терминали*

Контейнерни терминали	Размери на контейнерната площадка		Подкранов път		Контейнеровместимост на площадката		
	дължина, м	ширина, м	дължина, м	ширина, м	дължина, редове	ширина, редове	височина, редове
София	175	14	175	30	25	4	3
Пловдив – Филипово	146	14	140	30	20	3	3
Плевен – запад	225	14	220	25	30	4	3
Г. Оряховица – Честово	200	10	200	30	25	3	3
Враца	90	13	90	25	12	4	3
Стара Загора	180	20	180	30	25	4	3
Димитровград	160	10	150	20	20	3	3

* **Източник:** Данни на БДЖ ЕАД.

Пристанищните контейнерни терминали са най-големите и най-сложните звена на контейнерната технологична система. В тях се включват един или повече кейове със: необходимия брой корабни места; кейове и тилова механизация за товарене, разтоварване и обработване на контейнерите; открити площадки за складиране и сортиране на контейнери; ремонтни работилници; пункт за почистване и дезинфекция на контейнерите, административна сграда; митническа служба и др.

В пристанищните контейнерни терминали се обработват основно контейнери с вносно-износни и транзитни товари. Морските контейнерни терминали са разположени на територията на пристанищата Варна-изток, Варна-запад и Бургас-запад.

Варна-изток е старо пристанище и в началото корабите са се обработвали с универсални пристанищни кранове. Впоследствие част от територията на пристанището се специализира като контейнерна площадка за обработка и складиране на контейнери с експортни и импортни товари. Площадката е с добро коловозно развитие и разполага със специализиран кейов контейнерообработващ кран.

Пристанище Варна-запад е разположено на Варненското езеро на 30 км навътре в сушата. Разполага с няколко специализирани корабни места, в т.ч. и с контейнерен терминал, който е с кейов фронт от 300 м и е съоръжен с два специализирани крана.

Контейнерният терминал на пристанище Бургас-запад е съоръжен с кейов универсален кран. Контейнерите могат да се складира на височина до 6 реда и се обработват с вилкови повдигачи. Терминалът се използва и като депо за контейнери.

Пристанище Русе е най-активното българско речно пристанище. В него са организирани речни контейнерни превози на вносно-износни товари. Среднотонажните контейнери се обработват с универсални пристанищни кейови кранове и универсална тилова механизация.

Вече може да се смята за изградена основната материално-техническа база за осъществяване на вътрешни и международни контейнерни превози. Тя дава възможност чрез използването на подходяща механизация в съществуващите терминали освен големотонажни контейнери да се обработват и други технически средства като сменяеми каросерии, полуремаркета и др. С това ще се създават необходимите материално-технически условия за прилагане и на контейлерната технологична система.

За начало на фериботната технологична система на територията на Република България може да се смята 1954 г., когато са организирани фериботни превози по река Дунав между Видин и Калафат. От началото на 1978 г. в редовна експлоатация влиза международната морска фериботна линия Варна – Иличовск, обслужвана от четири фериботни кораба. За известен период от време след 1990 г. по линията остават да работят два фериботни кораба, но в последно време нормалният ритъм е възстановен и линията отново се обслужва от четири кораба, всеки от които е с капацитет 108 вагона. Освен с вагони фериботните кораби могат да бъдат дотоварвани и да превозват товарни автомобили. Превозната способност на фериботната линия е 3,5 млн. т товари годишно в двете посоки.

Във фериботния комплекс са изградени необходимите съоръжения за подаване и извеждане на вагоните от корабите, за смяна на талигите за вагони с различна ширина на междуосието. От началото на 1999 г. е открита нова фериботна линия Варна – Потти – Батуми, по която се превозват и големотонажни контейнери. С разширяването на икономическите връзки на България със страните от Черноморския басейн може да се очаква откриването и на други фериботни линии.

С развитието и усъвършенстването на приложението на новите транспортни технологии на българска територия ще се ускорят процесите на интеграция на националната с европейската транспортна система.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В основните насоки за развитие на националната транспортна система през последните години се забелязват положителни тенденции.

Предстои обаче да бъдат решени редица актуални проблеми с оглед успешното завършване на транспортната евроинтеграция.

Необходимо е преди всичко да се използват най-пълно възможностите за усъвършенстване на транспортните връзки на България с останалите страни от ЕС. За целта е необходимо да се осигури приоритетно изграждане на трасетата на трансевропейските транспортни коридори на наша територия. Във връзка с това следва да се развива и усъвършенства цялостната транспортна инфраструктура.

Твърде актуални са и проблемите в областта на реструктурирането на националния транспорт. Тук предстои целенасочена дейност във всички видове транспорт. Преди всичко е необходимо успешно и резултатно да се завършат процесите на дерегулация и либерализация на транспортния отрасъл. Необходими са и законодателни мерки за привеждане на състоянието на националния транспорт в съответствие с европейските изисквания за сигурност и екологичност.

През последните години се полагат целенасочени усилия и се вземат резултатни мерки за внедряване на новите съвременни транспортни технологии. Важен проблем е обстойното проучване и реализиране на възможностите за финансиране на тези технологии по линията на европейските оперативни програми, най-вече – оперативен програмен транспорт и екология.

Успешното решаване на така изложените проблеми ще осигури през следващите години постепенното пълно интегриране на националната транспортна система в европейската. С това ще се осигури най-пълно използване на предимствата от геополитическото положение на страната ни на югоизточна врата на ЕС и „мост на три континента“.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бакалова, В., Развитие и усъвършенстване на пътната инфраструктура на Р България в условията на европейската интеграция, Научни трудове на УНСС, том 1, 2001.
2. Галабурда, В. Г., Единная транспортная система – М.: Транспорт, 1999.
3. Кирова, А., Дерегуляция на транспорта в България - начало на преход към пазарна икономика (Научно-практическа конференция „Развитие и реструктуриране на транспорта в България”), С., 1996.
4. Лазер, К. Ф., Опит и проблеми при дерегулацията на железниците в Европа, сп. „Железопътен транспорт“, бр. 6, 1998.
5. Магадамов, А. Р., Координация работы различных видов транспорта, М., 1982.
6. Мутафчиев, Л., Европейската транспортна система и някои проблеми на развитието на железопътния транспорт, сп. „Железопътен транспорт”, бр. 5, 2000.
7. Мутафчиев, Л., Транспортната система на България и насоки за нейното развитие и усъвършенстване, Научни трудове на УНСС, том I, С., 1998.
8. Beagly, T. L., The challenge of railway policy in Europe, Transport Reviews, 1996, vol. 14.
9. Pindyck Robert, Transport economics forecast and policy, North-Holland Publishing Co., 2001.

ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА НАЦИОНАЛНАТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА

Резюме:

Предлаганата студия е посветена на актуални проблеми на националната транспортна система, решаването на които е необходима предпоставка за успешната транспортна евроинтеграция. Във връзка с това са разгледани насоките за реструктуриране на националния транспорт по отделни видове – железопътен, автомобилен, морски, речен и въздушен, с оглед на тенденциите за развитие на европейския транспорт. Последователно са изяснени възможностите за развитие на националната транспортна инфраструктура и изграждането на европейските транспортни коридори на територията на Република България. Значително място е отделено на ролята и значението на внедряването на новите транспортни технологии като важно условие за повишаване конкурентоспособността на българските превозвачи. В заключение са определени основните параметри за развитие на националната транспортна система с оглед привеждането ѝ в съответствие с европейските стандарти за качество на превозите.

PERSPECTIVES FOR THE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL TRANSPORT SYSTEM

Abstract:

The proposed work is dedicated to important problems of the National Transport System development. The decision of these problems is necessary for the successful transport euro integration. According to that, the ways for reconstruction of the national transport are observed in the means of different kind of transport – railway, automobile, sea, river and air transport. In accordance to the tendencies of the European transport development, step by step the possibilities for the development of the national transport infrastructure are explained in the frame of construction of the European transport corridors in the Bulgarian territory. A lot of research work is done to show the importance of the implementation of the new transport technologies as important factors for improving the competitive power of the Bulgarian transport companies.

In conclusion, the main parameters for the development of the National Transport System are determined in the aim of its accordance to the European Transport Quality Standards.