



ИЗВЪН РЕЛСИ

(Кратък преглед на ж.п. транспорта в България за 2000 – 2009 г.)

Институт за пазарна икономика
www.ime.bg

Февруари 2010

Цветелина Ненова
Петър Ганев

За ИПИ

Мисията на ИПИ е да развива и защитава пазарните подходи за преодоляване на предизвикателствата, пред които гражданите на България и в региона са изправят. Тази мисия се преследва още от 1993 г., когато Институтът е официално регистриран като неправителствена организация.

Целите на ИПИ са да предоставя независима оценка и анализ на политиката на правителството, както и да служи като трибуна за обмяна на възгледи и мнения на икономисти и наблюдатели по различни въпроси.

ИПИ е носител на:

- ✓ **Златен ключ 2008** на Програма Достъп до Информация (ПДИ) за упоритото търсене на документи по реда на Закона за достъп до обществена информация;
- ✓ **Неправителствена организация на годината 2007** на мрежата Stockholm Network за разпространението на идеите за свободен пазар и личен избор в Европа;
- ✓ **Медия за 2007** на мрежата Stockholm Network за успешната работа на Института с медиите и популяризиране на идеите чрез различни информационни формати;
- ✓ Награда **Темпълтън** за 2006 на фондация Атлас за дългогодишните си усилия и принос за поддържане на принципите на свободата и пазарната икономика;
- ✓ **Специалната награда** за 2001 на Министерски съвет за цялостен принос в развитието на гражданското общество в България.

Публикации на ИПИ през 2009:

- ✓ **Ефекти** от повишаване на минималните осигурителни прагове през 2009, март 2009
- ✓ **Субсидии и данъчни облекчения оцеляват родното земеделие**, май 2009
- ✓ **Ден на свобода от правителствена намеса**, май 2009
- ✓ **България в международните класации (70 мерки за повишаване на благосъстоянието в България)**, юни 2009
- ✓ **Оптималният размер на държавата**, юни 2009
- ✓ **Оценка на въздействието на регулирането на адвокати, нотариуси, фармацевти, одитори, архитекти и счетоводители**, юли 2009
- ✓ **Местни условия за правене на бизнес**, юли 2009
- ✓ **Стотици милиони изтичат през данъчни "преференции"**, октомври 2009

СЪДЪРЖАНИЕ

РЕЗЮМЕ	4
1. Структура на железопътния транспорт в България.....	6
2. Динамика на превозените пътници и товари	8
3. Държавно подпомагане на ж.п. транспорта	11
4. Рентабилност на държавните ж.п. предприятия	14
5. Стратегия за развитие на сектора?	17
6. Изводи и препоръки.....	18
АНЕКС: Опити за намаляване на държавната намеса в ж.п. транспорта в други страни	19
Източници на информация.....	24

РЕЗЮМЕ

Развитието на железопътния транспорт в България започва като частна инициатива с построяването на първата ж.п. линия, свързваща Русе и Варна, от английска компания с главни акционери Уилям Гладстон и братя Баркли през 1865 г. Около 150 години по-късно, българският железопътен транспорт е почти изцяло държавно начинание, чието качество не е на нужното ниво, а в същото време сериозна тежест се стоварва върху българският данъкоплатец.

Процесът на либерализация в България върви бавно, като често се говори за евентуални бъдещи структурни промени, но реалните действия за малко. През 2002 г. България разделя оператора (БДЖ) и управителя на инфраструктурата (НКЖИ), а през 2004 г. БДЖ се разделя на пътнически и товарни превози. Единствено пазарът на товарни превози е либерализиран от началото на 2007 г. Освен от държавата в момента товарни превози се извършват от още четири лицензирани оператора, който през последните 2 години навлязоха сериозно на пазара и вече извършват 15% от работата.

За разгледания период от 2000 до 2009 г. държавата е наляла над 2,1 млрд. лв. в ж.п. транспорта, като само за изминалата 2009 г. сумата е почти 400 млн. лв. или 0.6% от БВП на страната. Общия размер на парите за ж.п. сектора е трудно проследим, като тук включваме субсидиите за текуща дейност на БДЖ и НКЖИ, капиталовите трансфери за БДЖ и НКЖИ, както и компенсациите за намаления и безплатни пътувания. Въпросните 400 млн. лв. налети от държавата през 2009 г. се разпределят общо взето по равно между двете държавни компании. Наред с това финансовите резултати на двете компании далеч не са добри, като само за 2008 г. загубата на НКЖИ е над 100 млн. лв. През последните години загубите на пътническите превози на БДЖ донякъде се компенсират от печалбите при товарните превози.

Анализът на железопътния транспорт показва спешната нужда от реформи в сектора. До момента изказванията на вземащите решения от новото правителство предлагат частични промени – частична промяна в собствеността на товарното поделение на БДЖ, промяна в начина на управление на компанията за постигане на относително по-висока доходност, предлагане на нови услуги, съобразени с търсенето на пазара. Възможно е тези промени да доведат до повишение на ефективността и рентабилността на предприятията, но надали ще намалят чувствително държавните разходи за ж.п. транспорта.

Освен това всички решения за този сектор, предложени до момента, предлагат краткосрочни до средносрочни мерки. Не се предвиждат структурни реформи в сектора, които да имат дългосрочен ефект върху развитието му. Държавата не възнамерява да ограничи своята намеса в ж.п. транспорта, а допускането на частни превозвачи на пазара за пътнически превози все още не се коментира и остава някъде далеч в бъдещето. Именно това навлизане на частни превозвачи обаче е единственият начин дългосрочно качеството на ж.п. превозите да нарасне. За да се развива секторът, той трябва да работи на пазарен принцип – това кои компании и кои подотрасли се развиват да зависи от търсенето и конкуренцията, а не от одобрението, планирането и субсидирането от страна на правителството.

Основните стъпки за постигане на ефективност в ж.п. транспорта са:

- 1.** Оптимизация на дейностите и намаляване на персонала;
- 2.** Ограничаване на обслужваните от държавните предприятия линии – само икономически обосновани превози;
- 3.** Драстично намаляване и последващо напълно премахване на държавните субсидии за ж.п. транспорта;
- 4.** Не частична, а пълна приватизация на БДЖ, която да включва БДЖ - Товарни превози, БДЖ – Пътнически превози и БДЖ – Тягов подвижен състав;
- 5.** Осигуряване на напълно свободен достъп на частни превозвачи до пазара на ж.п. превози, като превозвачите сами избират кои линии ще обслужват (на база доколко са рентабилни);
- 6.** Избор на частен или няколко частни оператора за железопътната инфраструктура чрез открит търг и за определен срок от време, който да позволява възвръщаемост на инвестицията;
- 7.** Свободно определяне на цените на превозите от пазарните участници. Ако се установи консенсус (какъвто към момента няма), че държавата трябва да подпомага определени социални групи, то това трябва да става чрез директни помощи за ползвателите, а не чрез субсидии за определени компании, които да имат ексклузивното право да извършват общественополезната услуга;
- 8.** Улесняване на процедурата по предоставяне на информация и взаимодействие между регулаторната агенция и желаещите да извършват превози, както и по-лесно и бързо издаване на лицензи на частни превозвачи.

1. Структура на железопътния транспорт в България

Развитието на железопътния транспорт в България започва като частна инициатива с построяването на първата ж.п. линия, свързваща Русе и Варна, от английска компания с главни акционери Уилям Гладстон и братя Баркли през 1865 г. Съгласно закон приет през 1885 г. държавата изцяло поема строителството и експлоатацията на ж.п. мрежата в България (съществуващите линии са национализирани). Създава се вертикално интегрираната компания Български държавни железници (БДЖ), която извършва пътническите и товарни превози и същевременно управлява и развива ж.п. мрежата.

Съвременните промени в българския ж.п. транспорт са следствие от преговорите за приемане на България в Европейския съюз и отразяват налаганата от ЕС политика в този сектор. Началото на реформирането на ж.п. транспорта в страните от Европейския съюз (ЕС) е поставено през 1991 г. с приемането на Директива 91/440. Тя изисква железниците на Общността да се реструктурират в **независими от държавата организации**, извършващи дейността си на търговски принцип. Директивата препоръчва инфраструктурата да се отдели от превозната дейност с оглед постигане на **по-голяма прозрачност** при използване на държавните средства и **измерване на финансовите резултати** от двата вида дейности. Друго изискване е осигуряване на **свободен достъп** до инфраструктурата на ж.п. превозвачите от други страни членки за извършване на международни комбинирани превози.

Тази директива е последвана от издаването на две *Бели книги* (1992 и 2001 г.) за развитието на сектора, както и поредица директиви, регламенти и други документи. Основните направления на европейската политика по отношение на ж.п. транспорта са възраждане на този вид транспорт поради положителните му социални ефекти и либерализиране на пазара¹ с цел създаване на силни европейски ж.п. компании. Що се отнася до второто, целите, дефинирани във втората Бяла книга, са либерализация на товарните превози до началото на 2007 г. и либерализация на международните пътнически превози до 2010 г.

В съответствие с изискванията на ЕС през 2002 г. България разделя НК БДЖ на две независими държавни компании – *оператора БДЖ ЕАД* и *управителя на инфраструктурата Национална компания „Железопътна инфраструктура“ (НКЖИ)*. От 2004 г. операторът разделя дейността си на пътнически и товарни превози, а през 2007 г. БДЖ ЕАД се реструктурира в три дъщерни дружества – *„БДЖ Пътнически превози“ ЕООД*, *„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД*, *„БДЖ – Тягов подвижен състав (локомотиви)“ ЕООД*. Целта на реструктурирането е осигуряване на прозрачност на финансирането и предотвратяване на кръстосано субсидиране на пътническите превози от товарните превози.

Пазарът на товарни превози е либерализиран от началото на 2007 г. Освен от държавната „БДЖ – Товарни превози“ в момента товарни превози се извършват от четири лицензирани оператора – Българска железопътна компания АД, Булмаркет – ДМ ООД (и двата получили лиценз през 2005 г.), Газтрейд АД и Унитранском АД (лицензирани през 2008 г.).

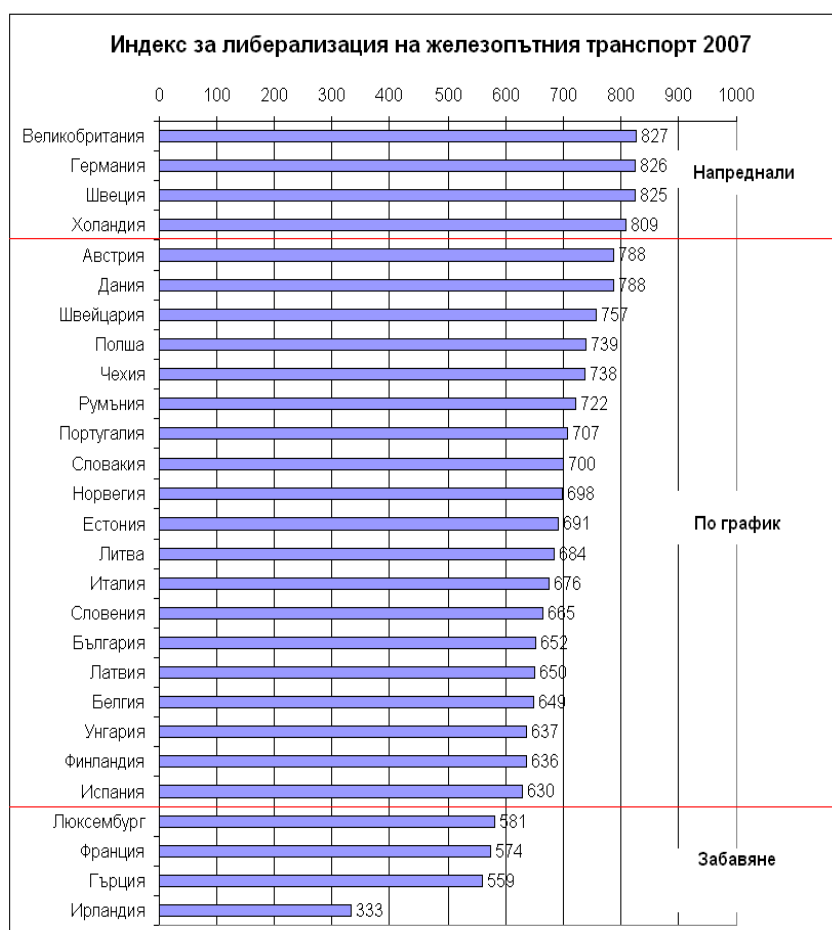
¹ Под либерализация в случая се разбира осигуряване на свободен достъп на ж.п. операторите до националните мрежи

Що се отнася до либерализацията на пътническите превози, след изтичането на десетгодишния договор между държавата и БДЖ за обществената услуга по извършване на пътнически ж.п. превози в края на 2008 г., правителството обявява процедура за избор на нов ж.п. превозвач, като така формално се съобразява с всички правила за достъп до ж.п. пазара. В тази процедура обаче участва само БДЖ, защото единствено държавната компания притежава лиценз за пътнически ж.п. превози, и естествено печели. Така компанията получава постоянен лиценз за превоз на пътници в рамките на ЕС. Съответно през 2009 г. „БДЖ – Пътнически превози” подписва договор с държавата, с който се гарантира, че ще извършва обществената услуга по превоз на пътници за още 15 години от датата на подписването.

Според класацията на консултантското звено на IBM за 2007 г. (Rail Liberalisation Index – LIB Index²) България е в групата на европейските страни, в които либерализацията на ж.п. транспорта се развива “по график” (на база стойностите на индекса страните са разпределени в три групи – напреднали, по график и такива, отчитащи забавяне). Страната се нарежда на 18-то място от общо 27 страни (ЕС-25³, Швейцария и Норвегия) по общия LIB индекс. Изчисленият въз основа на либерализацията на товарните превози индекс нарежда България на 15-то място, а по отношение на пътническите превози е на 19-то място, попадайки в групата на изоставащите по този показател страни. Коментарът на анализаторите от IBM е, че България е създала законовата рамка за либерализиран ж.п. пазар и е транспонирала първия и втория железопътни пакети в националното си законодателство. Въпреки това пазарът както на товарни, така и на пътнически превози са доминирани от държавния превозвач БДЖ, а частните превозвачи предлагат нишови услуги в товарния сегмент.

² Rail Liberalisation Index 2007, Market Opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway in comparison – IBM Global Business Services, 2007

³ При измерването на индекса не се разглеждат Малта и Кипър.



Източник: Rail Liberalisation Index 2007, Market Opening: Rail Markets of the Member States of the European Union, Switzerland and Norway in comparison – IBM Global Business Services, 2007

2. Динамика на превозените пътници и товари

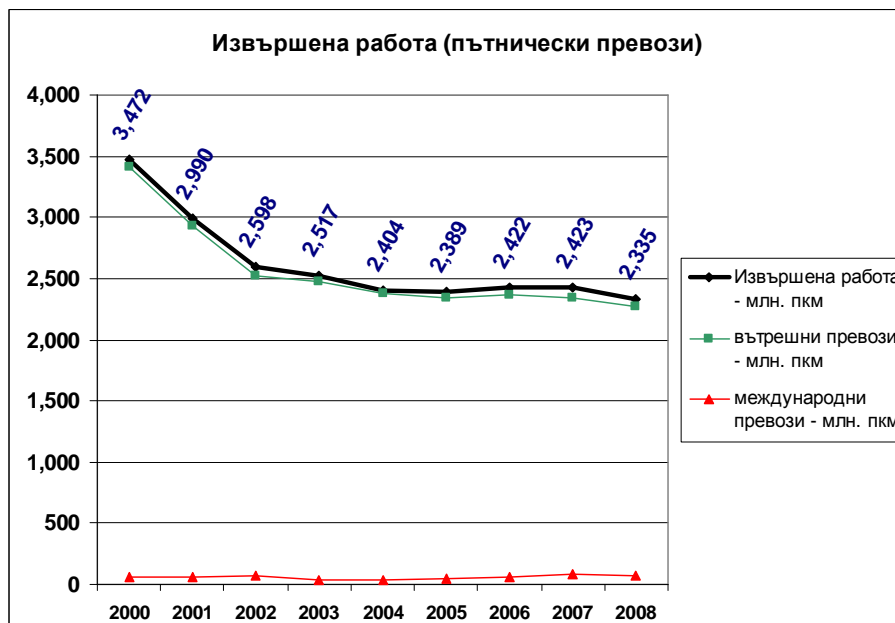
Наличните данни за превозените пътници и товари се отнасят за целия ж.п. сектор и за дейността на държавния превозвач. Предвид факта, че „БДЖ – Пътнически превози” е единственият превозвач на пътници на българския пазар, данните на НСИ за целия пазар изцяло съвпадат с тези на компанията. При товарните превози положението е по-различно: двата реда данни до 2005 г. включително (когато са лицензирани първите два частни товарни превозвача) съвпадат, но от 2006 г. пазарният дял на БДЖ започва да намалява.

Проследяването на динамиката на пътническите превози, измерени като брой превозени пътници и като изминати пътнически километри, показва сериозен спад и при двата параметъра за периода 2000-2008 г. Този спад, обаче, се дължи изцяло на сериозна загуба на пазарен дял през периода 2000-2002 г. От 2002 г. до 2008 г. броят на превозените пътници и извършената работа остават относително стабилни. През 2008 г. превозените пътници са намалели с 32,5 %, а извършената работа е с 32,8 % по-малко в сравнение с 2000 г. Прави впечатление, че БДЖ не извършва почти никакви международни пътнически превози: през 2008 г.

международните пътническите превози са 456,2 хил. превозени пътници и 70,6 млн. пкм. или 1 % от всички превозените пътници и 3 % от извършената работа.



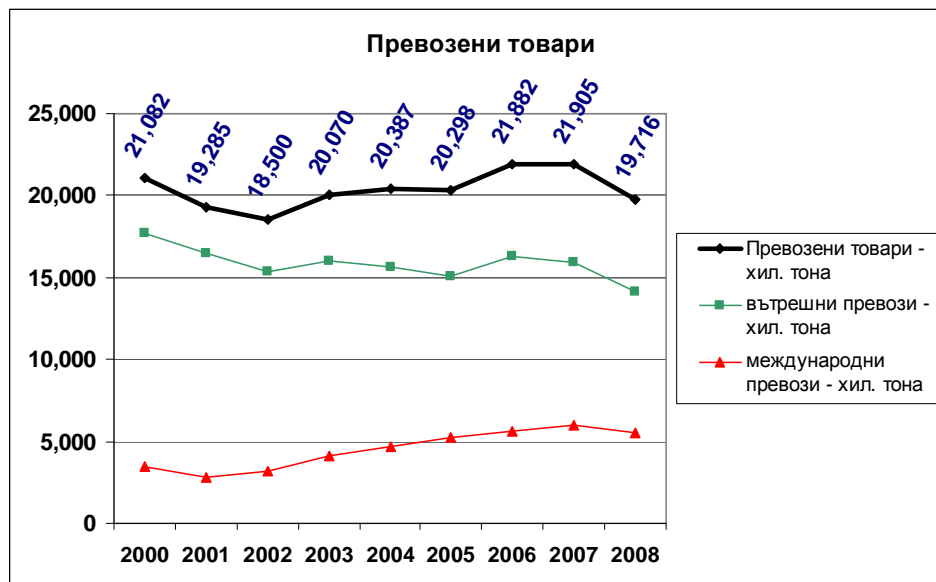
Източник: НСИ



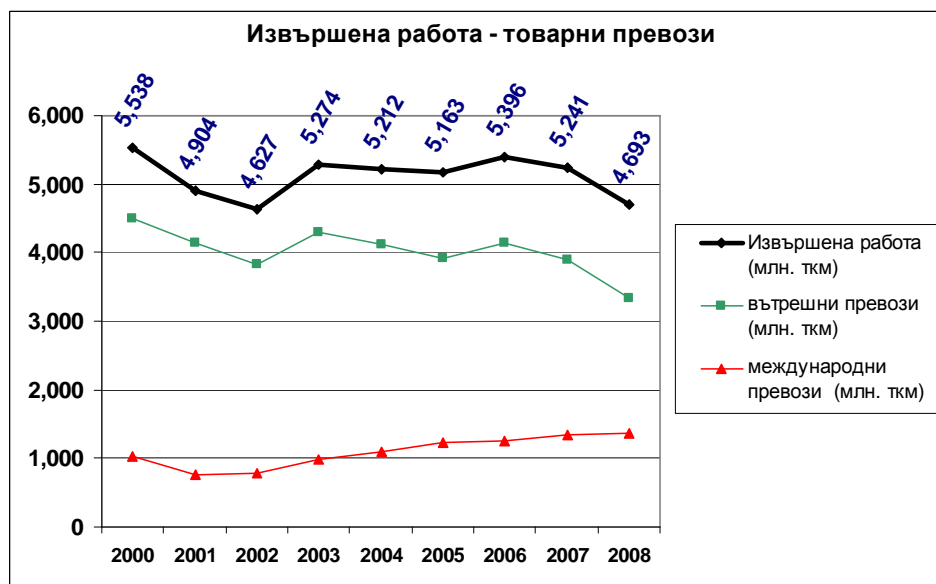
Източник: НСИ

Товарните превози също показват сходна динамика – рязък спад за периода 2000-2002 г. и последващо стабилизиране. За периода 2000 – 2008 г. превозените товари са намалели с 6,5 % спрямо 2000 г., а извършената работа – с 15,3 %, измерено в тонкилометър. При този вид услуги делът на международните превози е значително по-голям отколкото при пътническите превози. Ръстът при

международните превози в известна степен компенсират спада във вътрешните товарни превози. За целия ж.п. сектор динамиката на превозените товари изглежда така:



Източник: НСИ



Източник: НСИ

Съпоставката между товарните превози общо за целия сектор и тези, извършени от БДЖ – Товарни превози е показателна за промените в пазарния дял на държавния превозвач. От 100 % до 2005 г. той намалява на 89 % и 86 % съответно на базата на превозените товари и извършената работа през 2008 г.:



Източник: НСИ, БДЖ



Източник: НСИ, БДЖ

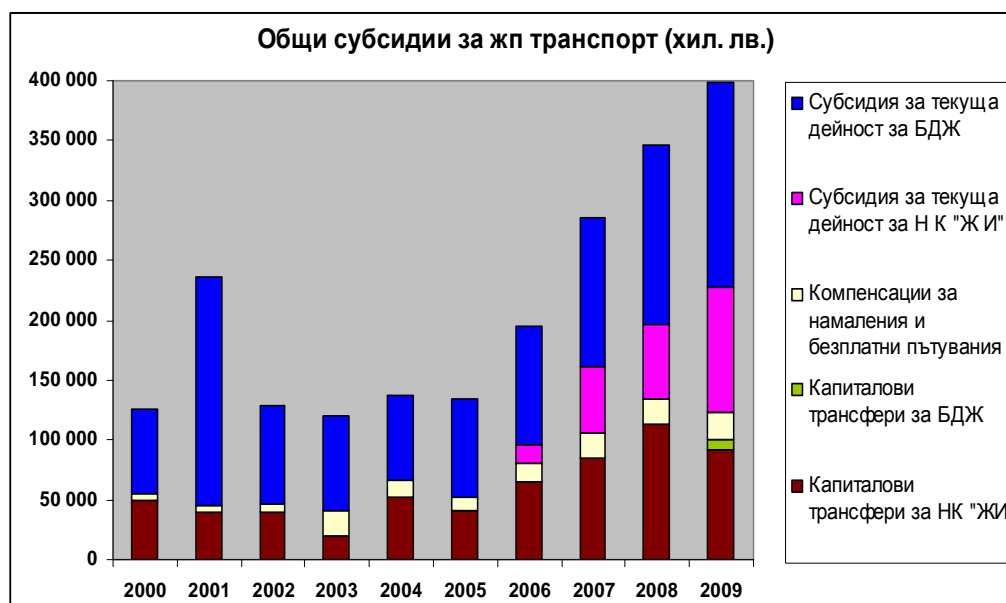
3. Държавно подпомагане на ж.п. транспорта

Получателите на субсидиите за ж.п. транспорт в България са две държавни предприятия – БДЖ ЕАД, респективно БДЖ – Пътнически превози, и Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Това подпомагане е предназначено за финансиране развитието и поддържането на инфраструктурата, както и за субсидиране на пътническите превози. Средствата се предоставят от държавния бюджет на база сключени с тези предприятия договори за извършване на обществена услуга.

Субсидията за БДЖ се определя всяка година с договор между държавата и БДЖ. В този договор се определя какви стандарти за надеждност, капацитет и качество на предоставяните превозни услуги трябва да осигури БДЖ, както и какви ще бъдат цените на пътническите превози в съответствие с покупателната способност на

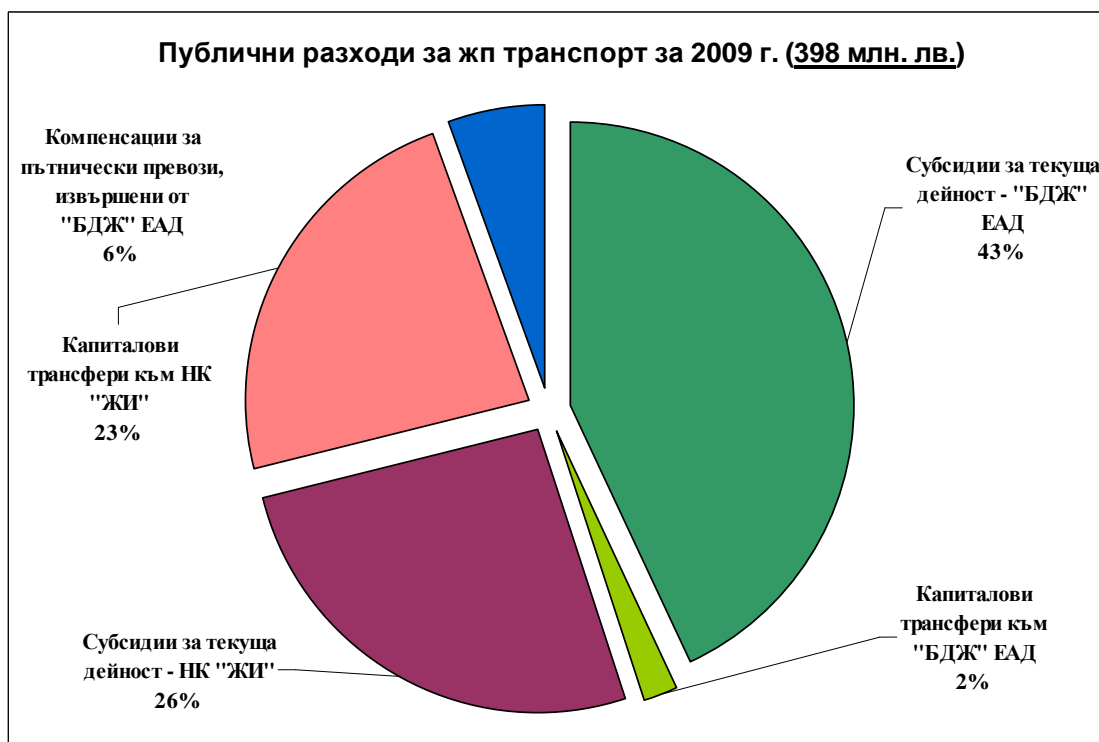
населението. Ежегодно се договарят и намаленията при пътуване на определени социални групи (учащи се, възрастни, многодетни майки, инвалиди, ветерани от войните или други лица, определени с акт на Министерския съвет). За изпълнението на този договор и за понесените загуби вследствие на задължението за извършване на обществена услуга от „общ икономически интерес“, държавата изплаща компенсации на БДЖ. Размерът на средствата за *компенсиране на намалените приходи* на изпълнителите на обществена услуга се определя със Закона за държавния бюджет за съответната година.

Двете държавни дружества получават и *субсидии за текуща дейност и капиталови трансфери* от държавата. Както личи от графиката по-долу, в разрез със спада на превозените пътници и товари през разглеждания период, общият размер на държавните разходи за ж.п. транспорт отбелязват устойчив ръст от 2000 до 2009 г. **Общо за целия период държавата е наляла над 2.1 млрд. лв. в ж.п. сектора.** Само за периода 2005 – 2009 г. субсидиите за ж.п. сектора са нараснали около 3 пъти.



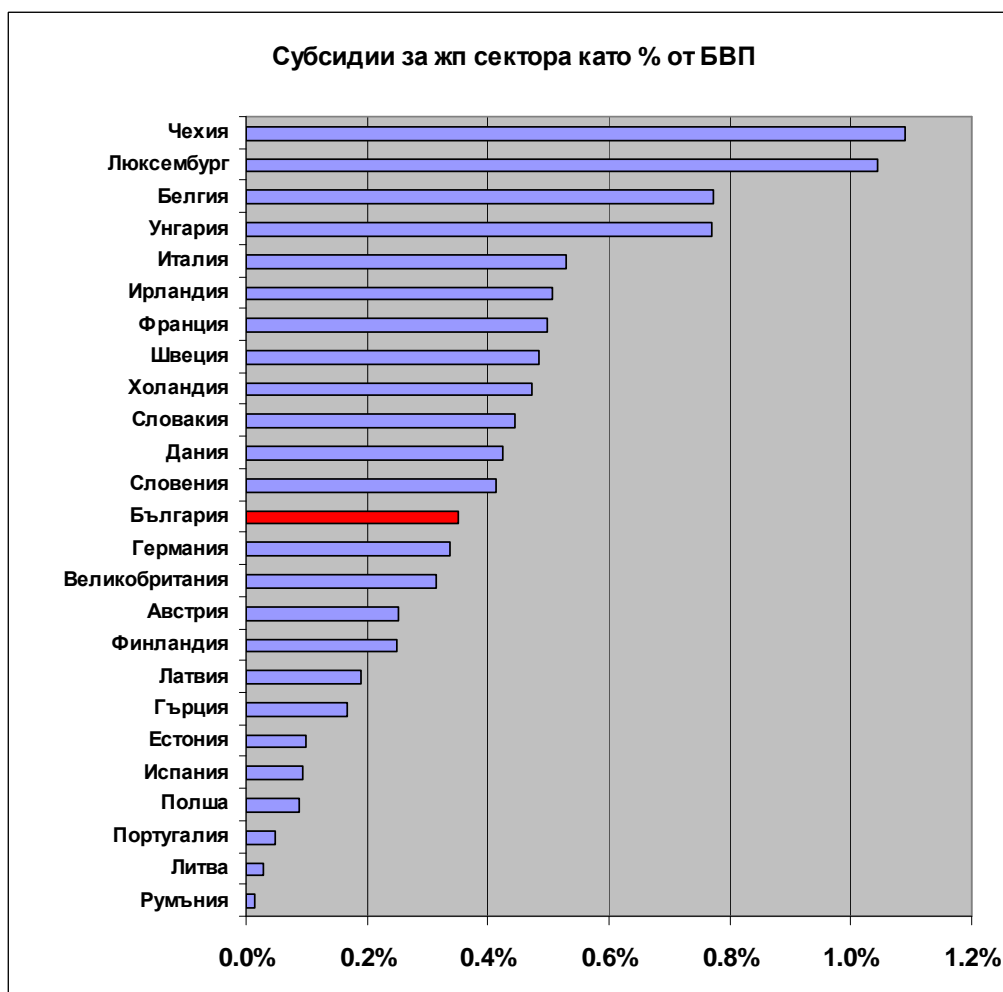
Източник: Министерство на финансите

Почти 70% от субсидирането на ж.п. транспорта в страната или общо 275,6 милиона лева отиват за поддържане на текущата дейност на двете държавни предприятия през 2009 г. Капиталовите трансфери към НКЖИ са следващото значително перо в общите субсидии с дял от 23%.



Източник: Министерство на финансите

Увеличението на субсидиите за железопътния транспорт в България през последните години изравнява страната ни със средноевропейските нива на субсидиране на сектора. Последните данни на Европейската комисия за субсидиите в ж.п. сектора се отнасят за 2008 г. и обхващат субсидиите за текуща дейност и компенсациите за преференциалните пътнически тарифи за определени социални групи. Тези данни поставят България на 13-то място в ЕС с размер на субсидиите от 0.35% от БВП, което е съпоставимо със средните нива за ЕС. Във всяка една страна има някаква форма на субсидиране на ж.п. сектора, но размерът на субсидиите варира от 0.1% до 1.9% от БВП. Въпреки това, субсидиите за ж.п. сектора в страните от ЕС рядко надхвърлят 0.5% от БВП.



Източник: European Commission, State Aid Control, Table: Subsidies to the railway sector, EU-27, ИПИ

Данните на Европейската комисия служат добре за сравнения между страните, но не отразяват напълно действителността във всяка една страна. Ако разгледаме пълния размер на субсидиите за ж.п. сектора в България (за текуща дейност, капиталови трансфери, компенсации), то за 2009 г. субсидирането на ж.п. сектора е достигнало над 0,6% от БВП.

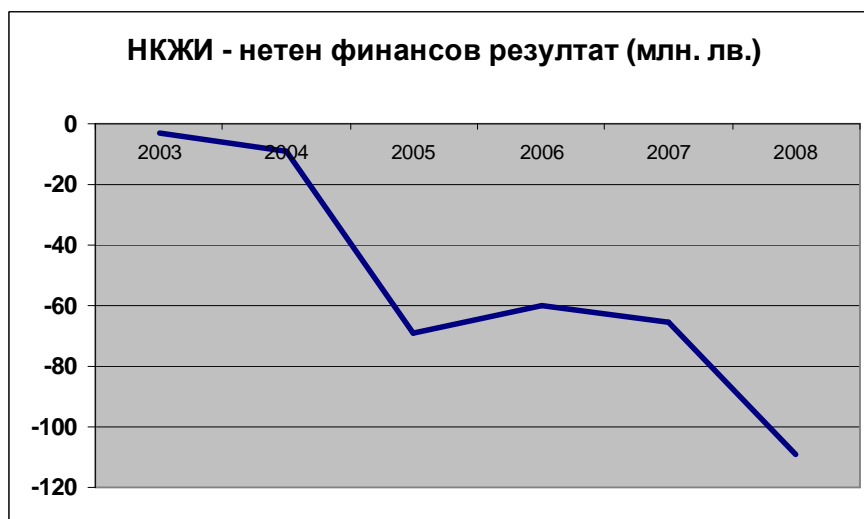
4. Рентабилност на държавните ж.п. предприятия

Финансовите данни за двете дружества показват, че освен директното им субсидиране, държавата също така ги субсидира косвено чрез годишната им загуба. През 2007 – единствената година от 2003г. насам, приключила с годината с най-добър финансов резултат за БДЖ (печалба от 45,7 млн. лв.) – компанията е получила общо 145 млн. лв. субсидии от държавния бюджет, а загубата на НКЖИ е възлязла на 65,7 млн. лв. Като прибавим към това и субсидията към инфраструктурното дружество в размер на 140,2 млн. лв., то се вижда че дори в

година с наглед добри финансови резултати на БДЖ, ж.п. транспорта е нанесъл сериозни загуби на държавата.

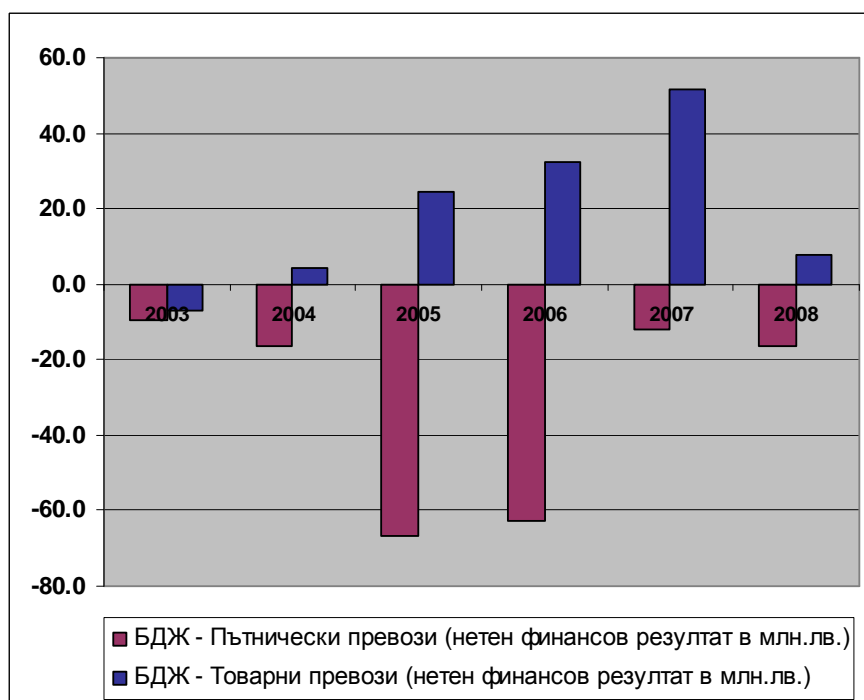


Източник: БДЖ



Източник: НКЖИ

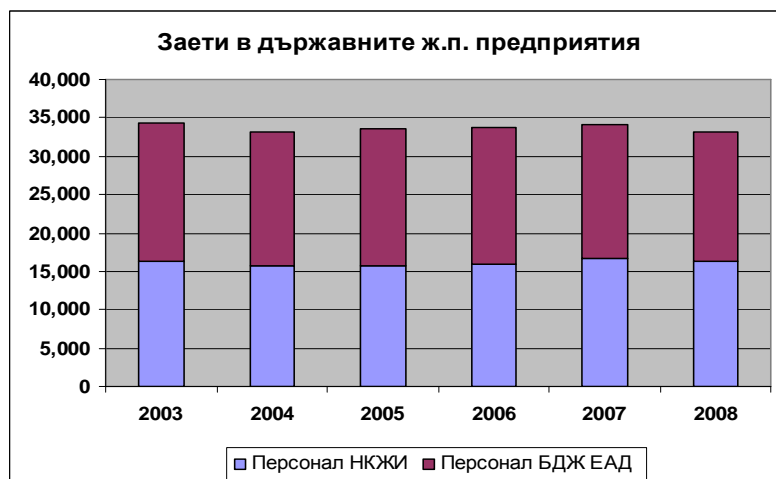
В рамките на БДЖ ЕАД се забелязва разнопосочно движение на резултатите на двете основни поделения – тези за пътнически и за товарни превози. Почти през всички разглеждани години след разделянето на тези дейности, Товарни превози регистрират печалба, като те не получават и субсидия от бюджета. Същевременно Пътнически превози остават на червено през целия период въпреки милионите, които изтичат в това поделение от хазната. Всъщност само през 2007 г. печалбата на БДЖ – Товарни превози успява да компенсира изцяло загубата на Пътнически превози. Правят впечатление огромните загуби на Пътнически превози през 2005 и 2006 г.



Източник: БДЖ

И двете компании работят неефективно, с раздут щат, цените и на пътническите превози, и за използването на инфраструктурата се определят централно на база покупателна способност на населението и социална полезност. Подобно управление на отрасъла не позволява оптимално разпределение на финансови ресурси както между отделните дейности в ж.п. сектора, така и между целия ж.п. сектор и други транспортни сектори, тъй като липсва пазарният ценови механизъм като най-важен регулатор на разпределението на ресурсите.

Въпреки намаляващите превози и негативните финансови резултати както на инфраструктурния управител, така и на държавния оператор, броят на заетите остава стабилен през разглежданите години. Не се правят опити за адаптиране на персонала към промените в бизнес ситуацията. Такова управление на персонала противоречи изцяло на нормалната бизнес логика и е поредното доказателство за неефективността на държавния ж.п. транспорт. През последните години персоналетът на НКЖИ е около 16 хил. човека, докато персоналетът на БДЖ спада леко от 18 хил. на около 17 хил. човека за периода 2003 - 2008 година. Към 2008 г. в двете дружества работят над 33 хил. човека.



Източник: БДЖ, НКЗИ

5. Стратегия за развитие на сектора?

Към момента България няма разработена стратегия за развитие на ж.п. сектора. Процедура за избор на фирма-изпълнител по поръчка за разработване на такъв стратегически бизнес план тече от 26.10.2009 г. В такъв смисъл не е ясно какви са конкретните планове на държавата за този сектор – каква ще е нейната намеса в него за в бъдеще, какво ще се случи с държавните ж.п. предприятия и как ще бъдат управлявани те. От друга страна, икономическата криза доведе до спад в превозите, като за първото полугодие на 2009 г. приходите от товарни превози са намалели с 42,3 % (БДЖ беше засегната в голяма степен от прекъсването на работата на „Кремиковци“), а пътническите – с 2,8 %. От антикризисните програми на двете държавни предприятия и по-късно от изказванията на новия министър на транспорта и други длъжностни лица стана ясно какви ще са основните лостове, който държавата смята да използва за въздействие върху ж.п. предприятията в краткосрочен план.

Както в БДЖ, така и в НКЗИ се предвижда основно *съкращаване на персонала* и намаляване на извършваните превози. Според последните изказвания на новия директор на НКЗИ, Милчо Ламбрев, персоналет на компанията ще спадне с около 2 000 души. Трябва обаче да се има предвид, че за 2008 г. средносписъчният брой е 16 381 души. Също с около 2 000 души планира да намали персонала си и БДЖ, което е 12-13 % от всички заети в дружеството.

Към края на 2009 г. министърът на транспорта Александър Цветков заяви, че също така се обмисля възможността да бъдат приватизирани товарните превози. По-късно стана ясно, че БДЖ се опитва да привлече германския държавен ж.п. оператор „Дойче Бан“ в българско съвместно дружество за товарни превози, за да осигури допълнителни инвестиции в предприятието.

6. Изводи и препоръки

Изложеният анализ на железопътния транспорт показва спешната нужда от реформи в сектора. До момента изказванията на вземащите решения от новото правителство предлагат частични промени – частична промяна в собствеността на товарното поделение на БДЖ, промяна в начина на управление на компанията за постигане на относително по-висока доходност, предлагане на нови услуги, съобразени с търсенето на пазара. Възможно е тези промени да доведат до повишение на ефективността и рентабилността на предприятията, но надали ще намалят чувствително държавните разходи за ж.п. транспорта.

Освен това всички решения за този сектор, предложени до момента, предлагат краткосрочни до средносрочни мерки. Не се предвиждат структурни реформи в сектора, които да имат дългосрочен ефект върху развитието му. Държавата не възнамерява да ограничи своята намеса в ж.п. транспорта, а допускането на частни превозвачи на пазара за пътнически превози все още не се коментира и остава някъде далеч в бъдещето. Именно това навлизане на частни превозвачи обаче е единственият начин дългосрочно качеството на ж.п. превозите да нарасне. За да се развива секторът, той трябва да работи на пазарен принцип – това кои компании и кои подотрасли се развиват да зависи от търсенето и конкуренцията, а не от одобрението, планирането и субсидирането от страна на правителството. Първите стъпки за постигане на ефективност в ж.п. транспорта са:

- ✓ Оптимизация на дейностите и намаляване на персонала;
- ✓ Ограничаване на обслужваните от държавните предприятия линии – само икономически обосновани превози;
- ✓ Драматично намаляване и последващо напълно премахване на държавните субсидии за ж.п. транспорта;
- ✓ Не частична, а пълна приватизация на БДЖ, която да включва БДЖ - Товарни превози, БДЖ – Пътнически превози и БДЖ – Тягов подвижен състав;
- ✓ Осигуряване на напълно свободен достъп на частни превозвачи до пазара на ж.п. превози, като превозвачите сами избират кои линии ще обслужват (на база доколко са рентабилни);
- ✓ Избор на частен или няколко частни оператора за железопътната инфраструктура чрез открит търг и за определен срок от време, който да позволява възвръщаемост на инвестицията;
- ✓ Свободно определяне на цените на превозите от пазарните участници. Ако се установи консенсус (какъвто към момента няма), че държавата трябва да подпомага определени социални групи, то това трябва да става чрез директни помощи за ползвателите, а не чрез субсидии за определени компании, които да имат ексклузивното право да извършват общественополезната услуга;
- ✓ Улесняване на процедурата по предоставяне на информация и взаимодействие между регулаторната агенция и желаещите да извършват превози, както и по-лесно и бързо издаване на лицензи на частни превозвачи.

АНЕКС: Опити за намаляване на държавната намеса в ж.п. транспорта в други страни

ЕСТОНИЯ

След 1940 г. естонските железници стават част от железопътната система на СССР, като служат за важна връзка за износ на руски петрол през пристанището в Талин. Това е и причината железопътната мрежа в страната да се използва и досега приоритетно за товарни превози. След обявяването на независимостта на страната е основана държавната компания Eesti Raudtee (EVR) – от 01. януари 1992 г.

Както и в целия регион, ж.п. трафикът отчита намаление (наполовина от 1989 до 1995 г.). По силата на план за приватизация EVR се преорганизира в няколко юридически обекта:

- √ основната част, Eesti Raudtee, която се занимава с международните линии и товарните услуги, става акционерно дружество; през август 2001 г. 66% от нея са продадени чрез търг на Baltic Rail Services (BRS) – консорциум с участници от Великобритания, САЩ и Естония, което е *първата приватизация на вертикално интегрирана ж.п. компания в Европа*;
- √ регионалните пътнически линии в южните и източните части на страната са отделени в нова компания – Edelaraudtee, която е *изцяло приватизирана* от британския частен оператор GB Railways;
- √ международните пътнически превози (от/към Санкт Петербург и Москва) се прехвърлят в нова компания - EVR Express; 51% от нея са приватизирани от канадската Fraser Group през 1999 г., а през 2006 е преименувана на GoRail и *продадена изцяло* на естонската Go Group;
- √ градските превози в региона на Талин се управляват от новата компания Elektriraudtee, която все още е *държавна собственост*.

Още преди приватизацията на Eesti Raudtee по естонските железопътни линии частни оператори извършват товарни превози, предимно транспортирайки петролни продукти между руски рафинерии и пристанището в Талин. Въпреки че финансовите резултати на EVR отчитат подобрене още преди приватизацията, въздействието на частната собственост и мениджмънт е значително. Компанията изцяло заменя стария си локомотивен парк с ремонтирани американски локомотиви. Фактически всички *индикатори за ефективно използване на капацитета, персонала и оборудването, както и за сигурността* се подобряват съществено. През 2003 г. компанията регистрира съотношение на оперативните разходи към общите приходи от 65% - най-доброто сред всички национални ж.п. компании в Европа.

За разлика от много източноевропейски ж.п. компании, EVR успява да поддържа трафика по линиите си, като *микса от обслужваните превози* се променя драстично – през 1995 г. около две трети от общите изминати километри са по линия на пътническият транспорт, докато до 2001 г. този показател спада на една

трета. Същевременно се наблюдава 81% увеличение на приходите от реализиран трафик вследствие на прехода към по-привлекателни дейности.

Пътнически транспорт: Edelaraudtee и Elektriraudtee получават финансова подкрепа по линия на споразумения с естонското правителство. Общата субсидия се равнява на 12 млн. евро през 2003 г. Правителството отказва да субсидира ж.п. услугите на всяка цена и позволява заместването на най-неизгодните услуги в югозападната част на страната от автобусни превози.

Броят на служителите на компанията намалява от 9 600 през 1989 г. на 6 400 през 1998 г. вследствие на поетапно съкращаване на персонала и отделянето на пътническите превози. По време на приватизацията числеността намалява до 4 255, а през 2008 г. спада на 1 821. Това е, от една страна, резултат от повишаване на ефективността, а от друга, от прехода към по-малко трудоемки товарни операции. Още от 2000 г. Eesti Raudtee реализира положителни финансови резултати. Субсидиите общо за ж.п. транспорта в Естония са вторите най-ниски в ЕС.

Към 2003 г. таксите от конкурентни оператори на товарни и пътнически превози, плащани на EVR, възлизат на 12% от общите приходи на компанията. Въпреки че EVR интегрира вертикално пътнически и товарни превози, договорът за продажба задължава компанията да се съобразява с законодателството на ЕС по отношение на предоставяне на достъп на трети страни до ж.п. инфраструктурата. В края на 2005 г. естонското правителство налага нови правила, които задължават EVR да предостави открит достъп до 100% от капацитета си и определят горна граница за таксите за достъп до инфраструктура. Това намалява жизнеспособността на ж.п. компанията и през януари 2007 г. естонското правителство изкупува обратно частния дял в нея.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Още през 80-те години на XX в. правителството на Маргарет Тачър налага сериозни съкращения на държавното финансиране на националната вертикално интегрирана ж.п. компания *British Railways*. Последващите увеличения на пътните такси правят компанията по-рентабилна и я подготвят за предстоящата приватизация.

Приватизацията започва през 1995 г., като правителството обединява железопътните линии, сигналните системи, тунели, мостове и почти всички ж.п. гари в публичната компания *Railtrack PLC*. След няколко ж.п. произшествия, които водят до публичен натиск върху Railtrack за обновяване на инфраструктурата, компанията регистрира значителни загуби и е продадена на *Network Rail*, която има особен правен статут – вместо акционери има членове – представители на обществеността, на ж.п. сектора и на министерството на транспорта – и няма право да разпределя дивиденди. По този начин железопътната инфраструктура в страната де факто се връща под контрола на държавата. За това свидетелстват и държавните субсидии за инфраструктура, които според първоначално замислената приватизационна схема трябвало да бъдат премахнати изцяло. До 2001 г. Railtrack наистина не получава такива субсидии, но след това ж.п. инфраструктурата става вторият най-голям

бенефициент на държавни субсидии за ж.п. транспорт след пътническият транспорт.

Правата за осъществяване на пътническите превози се предоставят предимно в рамките на франчайзинг споразумения на т. нар. *train operating companies (TOCs)* – около 30 частни компании. Позволява се и свободен достъп до пазара за компании, които желаят да обслужват линии, които не са част от мрежата, покривана от националната марка *National Rail* – в момента има три такива оператора. Същевременно товарните превози са изцяло приватизирани в средата на 1990-те години и в момента се извършват от пет частни компании.

Освен това подвижният състав на държавните железници по време на приватизацията се продава или директно на новите железопътни оператори, или на три новосъздадени *частни лизингови компании* или т.нар. *ROSCOs (rolling stock operating companies)*, които от своя страна дават на лизинг локомотиви и вагони на операторите на пътнически и товарни превози. От 1994 г. нараства броя на т.нар. *spot-hire* компании, които се занимават с краткосрочен лизинг на влакове и локомотиви. След приватизацията многократно в политическото пространство се повдига въпросът за олигополния пазар на лизингови услуги в сферата на ж.п. транспорта и високите цени за ползване на подвижен състав в следствие на това. Към 2008 г. лизинговите компании във Великобритания са седем на брой, а *spot-hire* компаниите са осем.

Великобритания е на четвърто място в ЕС-27 по размер на държавните субсидии за ж.п. транспорт с 6,6 млрд. евро след *Франция, Германия и Италия*. Годишната субсидия на пътникокилометър във Великобритания през 2007 г. възлиза на 0,13 евроцента (при 0,12 евроцента средно равнище за ЕС-27). Най-голямата част от тази сума се насочва за покриване на загуби на франчайзополучателите по извършване на публична услуга. Първите три осигуряват тази услуга предимно чрез държавни компании, докато във Великобритания това става чрез договори за франчайзинг. В рамките на ЕС страните, които отделят най-големи субсидии за железопътния транспорт като абсолютна сума са тези, които развиват активно пътническият транспорт, разглеждайки го като публично благо.

САЩ

В САЩ функционират стотици частни железопътни превозвачи. По структура наподобяват вертикално интегрираните европейски ж.п. компании, т.е. комбинирано управление на инфраструктура и превози, но се занимават само с *товарни превози*, докато европейските обслужват предимно пътнически превози. Товарните превози са по-зависими от икономическите цикли и пазарът в САЩ е много по-отворен към конкуренция (особено ценова) отколкото пътническите превози. По-голямата променливост на оперативните и финансови резултати на товарните превозвачи прави тяхната дейност по-рискова и затова американските ж.п. превозвачи не са в състояние да поддържат толкова високи нива на задължнялост, колкото европейските превозвачи.

Пътническият транспорт в САЩ представлява основното средство за придвижване на пътници до 1920 г. и след това започва да отчита сериозен спад в броя на клиентите си. Причини за това са изграждането на мрежа от автомобилни пътища и развитието на въздушния транспорт, чиято бързина представлява сериозно

конкурентно предимство предвид разстоянията между различните населени места в страната. До 1960-те години всички ж.п. превозвачи отчитат загуби от пътническите превози и пред заплахата да се стигне до пълно изчезване на пътническите ж.п. превози правителството на Ричард Никсън прокарва закон за създаване на компания, която да обхване всички междуградски превози на частните ж.п. компании - *Амтрак*. Тя е създадена през 1971 г. с \$40 млн. директна правителствена помощ, \$100 млн. държавно гарантирани заеми и още почти толкова частен принос под формата на капитал и подвижен състав, предоставени от операторите на съответните пътнически превози в замяна на обикновени акции на компанията. По времето на приемане на този закон преобладават две мнения за развитието на новосъздаденото държавно предприятие – според едното до 1974 г. така организираната компания ще достигне равновесната точка и няма да има нужда от държавни субсидии, което е и целта на създаването и, докато според другото виждане Амтрак ще фалира и ще се стигне до пълно прекратяване на пътническите превози на големи разстояния (каквато според защитниците му е и скритата цел на това политическо решение). И двете предположения не се сбъдват – Амтрак все още функционира и продължава да получава най-големи субсидии на пърникомия в размер 22 цента през 2006 г. (в сравнение с половин цент нетна субсидия за автомобилния транспорт). Общата годишна субсидия варира между \$1 и 2 млрд., но с приемането на закон за подобряване на сигурността на ж.п. транспорта се предвиждат плащания от \$2,6 млрд. на година до 2013 г.

Поради концентрацията на железопътните превозвачи върху товарни превози, американският сектор има значително по-ниски нива на държавно подпомагане в сравнение с европейския и особено с азиатския сектор. Това до голяма степен може да бъде отпадено и на по-ниските инфраструктурни разходи, които произтичат от използването на голяма част от железопътните линии само за товарни превози. Според изследване на Международния съюз на железопътните превозвачи INFRACOST⁴ от 2001 г., средните инфраструктурни разходи (за подновяване и поддръжка) в САЩ възлизат на 14 600 евро на километър ж.п. линия, докато за Европа средното ниво е 63 800 евро, а за Азия - 163 300 евро на километър. В изследването се посочва двойната употреба на ж.п. линиите (товарни и пътнически влакове) в ЕС, както и традиционно по-голямата социална и обществена роля, която се отдава на железниците в Европа. По-ниските разходи в САЩ са преди всичко следствие от почти изключителния приоритет, даден на товарните превози за сметка на пътническите, както и на огромните икономии от мащаба при управлението на цялостна континентална мрежа.

⁴ UIC INFRACOST - Improved Performance of Infrastructure by Benchmarking the Infrastructure Costs – Union Internationale de Chemin de Fer (UIC), 2001

Вид и предназначение на разходите	ОТЧЕТ по ГОДИНИ (в хил. лв.)									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	90%
I. Субсидии за текуща дейност	70,000.00	189,800.00	82,000.00	80,000.00	70,000.00	82,000.00	114,263.00	179,000.00	212,000.00	275,555.00
1. Субсидия за текуща дейност за БДЖ	70,000.00	189,800.00	82,000.00	80,000.00	70,000.00	82,000.00	99,263.00	124,000.00	150,000.00	171,000.00
1.1. Субсидии за текуща дейност	60,000.00	60,000.00	70,000.00	80,000.00	70,000.00	82,000.00	99,263.00	124,000.00	150,000.00	171,000.00
- със ЗДБ	60,000.00	60,000.00	70,000.00	70,000.00	60,000.00	70,000.00	74,000.00	89,000.00	120,000.00	162,000.00
- допълнителни средства с ПМС	0.00	0.00	0.00	10,000.00	10,000.00	12,000.00	25,263.00	35,000.00	30,000.00	9,000.00
1.2. Временна финансова помощ	10,000.00	0.00	12,000.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.3. Отписано задължение - § 5а от ЗЖТ	0.00	129,800.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2. Субсидия за текуща дейност за НК "ЖИ"	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15,000.00	55,000.00	62,000.00	104,555.00
- със ЗДБ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15,000.00	55,000.00	32,000.00	81,000.00
- допълнителни средства с ПМС	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	30,000.00	23,555.00
II. Общодържавни разходи	6,317.40	6,969.60	6,778.60	20,500.00	14,823.10	10,508.90	16,000.00	21,000.00	21,000.00	22,500.00
1. "Б Д Ж" Е А Д										
1.1. Компенсации за намаления и безплатни пътувания	6,317.40	6,969.60	6,778.60	20,500.00	14,823.10	10,508.90	16,000.00	21,000.00	21,000.00	22,500.00
III. Капиталови трансфери	48,976.00	38,900.00	40,000.00	20,000.00	52,200.00	41,300.00	65,000.00	85,192.00	113,000.00	100,070.00
1. Капиталови трансфери за БДЖ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8,000.00
- със ЗДБ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	8,000.00
- допълнителни средства с ПМС	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2. Капиталови трансфери за НК "ЖИ"	48,976.00	38,900.00	40,000.00	20,000.00	52,200.00	41,300.00	65,000.00	85,192.00	113,000.00	92,070.00
- със ЗДБ	48,976.00	38,900.00	40,000.00	20,000.00	52,200.00	41,300.00	65,000.00	85,192.00	88,000.00	99,000.00
- допълнителни средства с ПМС	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	25,000.00	-6,930.00
ВСИЧКО РАЗХОДИ	125,293.40	235,669.60	128,778.60	120,500.00	137,023.10	133,808.90	195,263.00	285,192.00	346,000.00	398,125.00

* С ПМС № 250 от 19.10.2009 г. е предоставена допълнителна субсидия в размер на 6 930 хиляди лева за сметка на одобрените капиталови трансфери на НК "ЖИ"

Източници на информация

- „Български държавни железници” ЕАД, <http://bdz.creato.biz/>
- Национална компания „Железопътна инфраструктура”, <http://www.rail-infra.bg/cms/opencms/menu/bg/>
- Годишни финансови отчети на БДЖ ЕАД, НК ЖИ, БДЖ – Пътнически превози, БДЖ – Товарни превози
- Национален статистически институт, <http://www.nsi.bg/index.php>
- Eurostat, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", <http://www.iaja.government.bg/IAJI/wwwFWRAEA.nsf/index.htm?readform>
- Министерство на финансите
- Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията
- Закон за железопътния транспорт, обн., ДВ, бр. 97 от 28.11.2000 г., в сила от 1.01.2002 г.
- Резюме на план за действие на „БДЖ” ЕАД Група до края на 2009 г., свързан с ефектите от финансовата и икономическа криза, http://bdz.creato.biz/fck_images/Kriz_plan_grupa_rezume.pdf
- Актуализиран план за действие на НК ЖИ, свързан с ефектите от кризата и новите въздействия върху ж.п. транспорт, http://www.rail-infra.bg/cms/export/backup/gallery/downloads/Aktualiziran_plan_deistvie_o8.pdf
- The Economics of EU Railway Reform, Loris Di Pietrantonio and Jacques Pelkmans, Bruges European Economic Policy Briefings, September 2004
- Study of the Financing of and Public Budget Contributions to Railways, January 2004, London, National Economic Research Associates
- International Benchmarking of Track Cost, International Union of Railways, http://www.urema.org/eseries/scriptcontent/custom/e_urema/library/2001_Conference_Proceedings/00026.pdf
- Summary of the Study Rail Liberalisation Index 2007, IBM Global Business Services, Brussels, 17 October 2007, https://www.diebahn-online.de/site/shared/en/file_attachments/position_papers/study_rail_liberalisation_index_2007_summary.pdf
- European Commission, State Aid Control, Table: Subsidies to the railway sector, EU-27, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/stat_tables.html#4_1