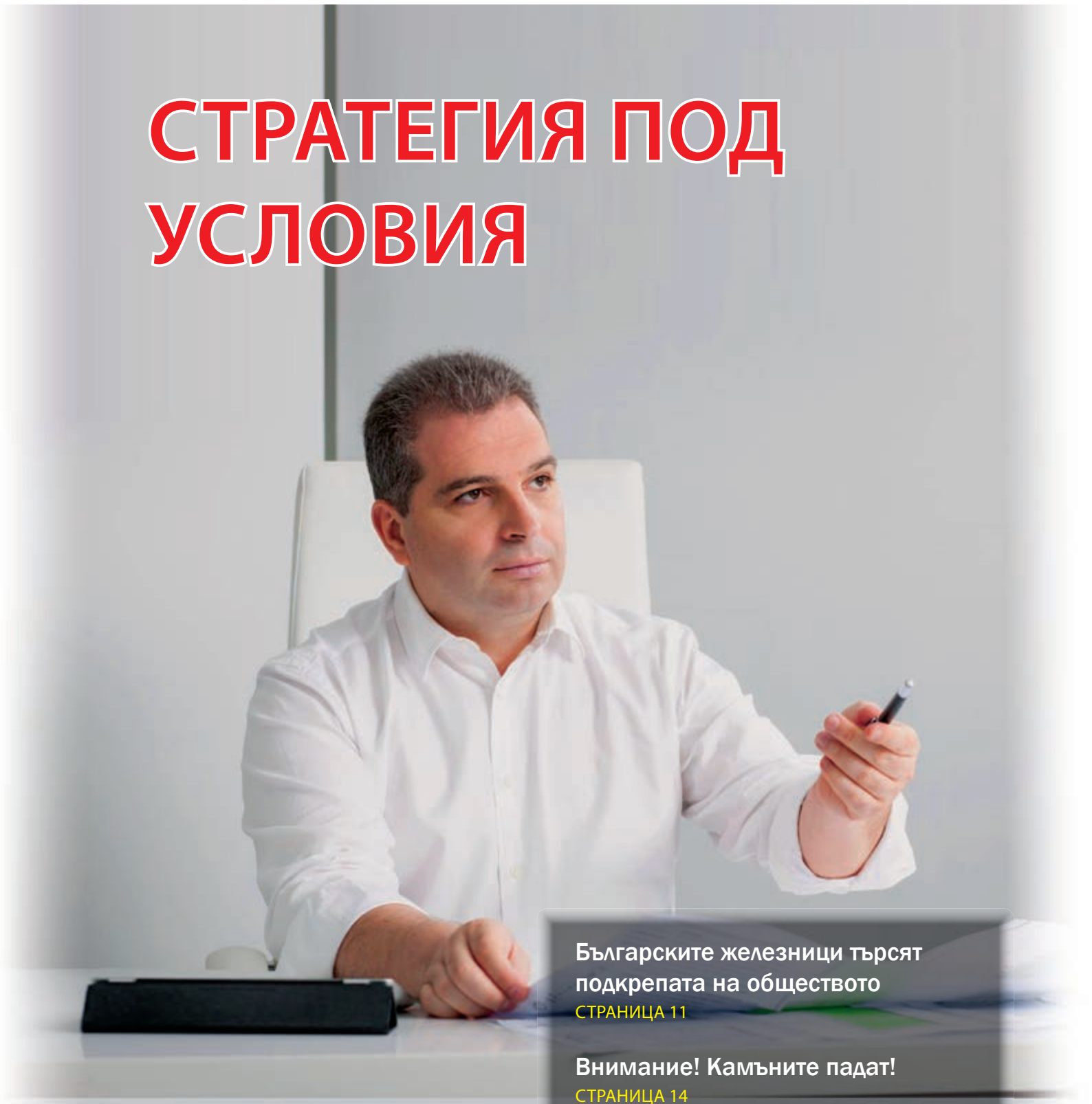
ТРАНСПОРТАЛ

Месечно списание за транспорт и инфраструктура

брой 3, 28 Юни 2015 г.

СТРАТЕГИЯ ПОД УСЛОВИЯ



Българските железници търсят подкрепата на обществото
СТРАНИЦА 11

Внимание! Камъните падат!
СТРАНИЦА 14



ДЪРЖАВНО ПРЕДПРИЯТИЕ
ПРИСТАНИЩНА ИНФРАСТРУКТУРА

Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура" (ДППИ) управлява пристанищната инфраструктура и другите дълготрайни активи на пристанищата за обществен транспорт с национално значение. Сред приоритетните задачи на предприятието по отношение на тези пристанища са изграждане, рехабилитация, реконструкция и поддържане на инфраструктурата.

Основни дейности:

- Управление на собствеността в пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- Обезпечаване на достъп до пристанищата
- Поддържане на съществуващите и изграждане на нови подходни канали, пристанищни акватории, морски и речни депа за изхвърляне на драгажна маса, вълноломи, защитни съоръжения и други, обслужващи пристанищата за обществен транспорт с национално значение
- Осъществяване на навигационното осигуряване на корабоплаването в териториалното море, вътрешните морски води, каналите и акваторията на пристанищата
- Изграждане и поддържане на съоръженията, обслужващи системата за контрол на движението на корабите и за информация и българската речна информационна система;
- Изготвяне, поддържане и съхраняване на регистър, съдържащ данни за пристанищната инфраструктура на пристанищата за обществен транспорт с национално значение;
- Подпомагане министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията при осъществяване на контрола по изпълнението на концесионните договори и договорите с едноличните търговски дружества за извършване на пристанищни услуги и на дейности
- Предоставяне на на услуги чрез Световната морска система за бедствия и безопасност
- Предоставяне на далекосъобщителни услуги кораб - бряг и бряг – кораб и тн.

Главното управление на ДП „Пристанищна инфраструктура осъществява административно-техническо, финансово, информационно и правно осигуряване и контрол на дейността на предприятието. Намира се в гр. София, бул. „Шипченски проход" № 69

Клонове-териториални поделения на ДППИ:

Клон-териториално поделение Варна

Район на действие: от географския паралел на българо-румънската граница до географския паралел на нос Емине със седалище град Варна;

адрес: гр. Варна, пл. „Славейков" № 1
тел. 052 684 611
факс: 052 655 902
mail: office.varna@bgports.bg

Клон-териториално поделение Русе

Район на действие: от километър 374,100 до километър 645 от българския участък на река Дунав със седалище град Русе.

адрес: гр. Русе, ул. „Пристанищна" № 22
тел: 082 818 989
факс: 082 821 862
mail: office.rousse@bgports.bg

Клон-териториално поделение Бургас

Район на действие: от географския паралел на нос Емине до географския паралел на българо-турската граница със седалище град Бургас;

адрес: гр. Бургас, ул. „Княз Александър Батенберг" № 1
тел: 056 876 880
факс: 056 876 881
mail: office.bourgas@bgports.bg

Клон-териториално поделение Лом

Район на действие: километър 645 до километър 845,650 от българския участък на река Дунав със седалище град Лом;

адрес: гр. Лом, пл. „Независимост"
тел. 0971 68 380
факс: 0971 66 972
mail: office.lom@bgports.bg

ФОРУМ ЗА БАЛКАНСКИ
ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА

FBTI

FORUM FOR BALKAN
TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE

Форум за Балкански транспорт и инфраструктура

бул. Джеймс Баучер 87 ет. 5
тел. 0888 439 672

Главен редактор
Михаил Рангелов

Редактор
Красимира Игнатова

Репортер
Стефан Мутафчиев

Дизайн и Предпечат
Красимир Колев

Печат
Инфо Клас ООД

Председател на редакционния борд
Петър Мутафчиев

Редакционен мейл
transportalbg@gmail.com

Редакционен телефон
0888439672

ISSN: 2367-6817

Редакционен борд:
Проф. дин Христо Първанов
Проф. Емил Железов
Доц. Симеон Ананиев
Чавдар Минчев
К.д.п. Николай Апостолов
Светослав Станулов
Ясен Ишев

Съгласно чл. 7А от Закона за задължителното депозиране на печатни и други произведения „Форум за балкански транспорт и инфраструктура“ е неправителствена организация и се представлява от председателя Петър Мутафчиев

НОВИНИ ОТ БЪЛГАРИЯ

4 **Текущи новини в транспорта**

МЕЖДУНАРОДНИ НОВИНИ

6 **Пътниците по руските железници намаляха с 5% заради кризата в Украйна**

.....

ИНТЕРВЮ

8 **Гроздан Караджов: Икономическата логика диктува, че БДЖ и кредиторите ще стигнат до споразумение**

АНАЛИЗ

11 **Българските железници търсят подкрепата на обществото за своето развитие**

ОБЕЗОПАСЯВАНЕ

14 **Внимание! Камъните падат!**

NEWS

17 **Eu commissioner Corina Cretu visits ric centre in Rousse**

.....

ЕВРОКОМИСАР КОРИНА КРЕЦУ ПОСЕТИ РИС ЦЕНТЪРА В РУСЕ



На 15 юни 2015 г., еврокомисарят по регионална политика Корина Крецу посети РИС център Русе, който е част от проекта „Изграждане на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС“. Проектът се изпълнява от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ и се съфинансира със средства от националния бюджет и Европейския фонд за регионално развитие по Приоритетна ос 4 „Подобряване на условията за корабоплаване по морските и вътрешно-водни пътища” на Оперативна програма „Транспорт” 2007 – 2013 г. Общият размер на безвъзмездната помощ е 26 608 561, 43 лв. Очаква се проектът да приключи до 2 месеца.

При посещението си в РИС центъра в Русе г-жа Крецу беше запозната от ръководителя на проекта инж. Валентин Христов с функционалностите на системата за речни данни в реално време и с напредъка по изграждането й. На срещата присъстваха и вицепремиерът по европейските фондове и икономическата политика Томислав Дончев, генералният директор на Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ Ангел Забуртов и заместник-генералният директор на ДППИ Стилиян Кротнев.

С реализирането на проекта „Изграждане на речна информационна система в българската част на река Дунав – БУЛРИС“ ще бъде изградена система за речни информационни услуги, която събира, обработва, контролира и разпространява геодезични, хидрографични, морфологични, хидрологични, метеорологични и статистически данни, отнасящи се до плаването по река Дунав. Изграждането на РИС системата и предоставянето на пълния обем услуги ще доведе до преодоляване на затрудненията при преминаване на критичните участъци в района и повишаване нивото на безопасност на корабоплаването, което ще направи вътрешно водния транспорт по река Дунав по-ефективен и ще допринесе за опазването на околната среда

ДЕЦАТА НА НКЖИ В СТРАНАТА РИСУВАХА БЕЗОПАСНОТО ПРЕМИНАВАНЕ ПРЕЗ ЖП ПРЕЛЕЗИ

За четвърта поредна година децата на служители на НКЖИ взеха участие в конкурса за детска рисунка „Пресичай внимателно през железопътните прелези!“. Състезанието се проведе като част от инициативите по света по повод Международния ден за безопасно преминаване през железопътните прелези, който отбелязваме днес.

Пред централното управление на ДП НКЖИ в София, жп гарите Враца, Шумен, Дупница, Благоевград, Видин, Стара Загора, Пазарджик, Горна Оряховица и Варна, децата рисуваха чудни влакчета, прелези, картини, които само детското въображение може да създаде.

Малките художници и техните придружители бяха поздравени от инж. Златин Крумов – заместник генерален директор на компанията, който обясни на децата какво е прелез, защо е важно да се спазват правилата за движение при пресичането му и запозна присъстващите с идеята на инициативата.

Като награда за своето старание, малките таланти получиха грамоти за участие, подаръци и лакомства, а снимката с шапката от униформата на дежурния ръководител, който осигурява движението на влаковете и заповедния диск, ще останат вълнуващ спомен за децата.



Първият Международен ден за безопасно преминаване през железопътните прелези е проведен на 25 юни 2009 г. в 27 страни. За седма поредна година НКЖИ се включва в мащабната инициатива, която се провежда в железопътния и автомобилния сектори в повече от 45 страни в света, организира конкурса за детска рисунка на тема „Пресичай внимателно през железопътните прелези!“ от 2012 г. насам. Проектът на НКЖИ „Пресичай внимателно през железопътните

прелези – конкурс за детска рисунка“ бе отличен с награда за „PR проект за вътрешни комуникации“ на ежегодния конкурс на Българското дружество за връзки с обществеността PR Приз 2015.

ТЪРСЯТ КОНСУЛТАНТ ЗА КОНЦЕСИЯТА НА ЛЕТИЩЕ ПЛОВДИВ

Транспортното министерство обяви обществена поръчка за избор на консултант, който да изработи четири концесионни анализа за летище Пловдив - правен, технически, финансово-икономически и екологичен.

В документацията се казва, че целта е да бъдат привлечени допълнителни финансови средства от частния сектор, а аеропортът да бъде модернизиран. Прогнозната стойност на поръчката е 66 хил. лв. без ДДС.

При правния анализ изпълнителят ще трябва да изследва редица параметри, включително различния статут на собственост на имотите, включени в обекта на концесия: имоти - публична държавна собственост, имоти - собственост на „Летище Пловдив“ АД (перон, изграден върху терен публична държавна собственост и други сгради и съоръжения),

както и имоти - собственост на други физически или юридически лица, в случай, че има такива. Ще трябва да се анализира дали се налага извършване на отчуждителни процедури.

Оферти ще се приемат до 5 юни, а отварянето им е насрочено за 8 юни 2015 г. в Министерството на транспорта.

През 2011 г. също беше открита процедура за концесия за строителство на карго зона на летище Пловдив, но не се стигна до концесия.

Китайски компании проявиха интерес летището и превръщането му в логистичен център за Европа и Азия през март тази година.

Припомняме, че скоро бяха обявени и четири обществени поръчки за концесията на Летище София - за изготвянето на правен,технически, екологичен и финансово-икономически анализ.

ЖП ЛИНИЯ ЩЕ СВЪРЖЕ ГАРАТА С ЛЕТИЩЕТО В БУРГАС

Предвиждаме да бъде изградена жп връзка между летището и железопътната гара в Бургас. Това каза министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски, по време на посещение в региона, съобщиха от пресцентъра на МТИТС. Той добави още, че до два месеца предстои да бъде стартирана процедурата за жп възел Бургас и е планирано в този проект да бъде включена 2 км градска железница – връзката между летището и града. Министър Московски коментира още, че рехабилитацията на жп гара Бургас се движи с добри темпове и, че очаква до края на годината обектът да бъде завършен.

НАМАЛИХА ТАКСАТА ЗА ПРЕЛИТАНЕ НАД БЪЛГАРИЯ

Правителството намали таксата за прелитане пред българското въздушно пространство.

С промени в Наредбата за таксите за използване на летищата за обществено ползване и за аеронавигационно обслужване в Република България ще бъде намалена базовата таксова единица „прелитане“ над България от 37,53 евро на 30,99 евро.

Очакваният ефект от понижаването на таксата е осигуряване на достатъчно приходи за финансиране на дейността по предоставяне на аеронавигационно обслужване, като същевременно с това се повишава конкурентноспособността на обслужваното въздушно пространство.



Променя се и лихвеният процент за просрочено плащане на таксите за аеронавигационно обслужване при прелитане във въздушното пространство на страната от 10,24 на 10,30. По този начин ще се запазят стимулите за навременно плащане на дължимите такси за аеронавигационно от ползвателите на въздушното пространство.

С измененията в наредбата се отменя отстъпката от таксата за аеронавигационно обслужване на летище София, като е предвидено отстъпка да се прилага за всички останали летища. Изискването е на европейски регламент, който не предвижда отстъпки от таксата за най-голямото летище на страната. Размерът на таксата в зоните и районите на летищата остава непроменен.

ПЪТНИЦИТЕ ПО РУСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ НАМАЛЯХА С 5% ЗАРАДИ КРИЗАТА В УКРАЙНА

Кризата в Украйна е довела до спад на пътниците на „Руски железници“ (РЖД) с 5%, съобщи директора на компанията Владимир Якунин в интервю за телевизия „Русия-24“.

„Рязко е намален обема на пътническия трафик между Русия и Украйна, което е значителна част от пътническия трафик като цяло. Броят на пътниците са намалели с повече от 5% през първите пет месеца (2015 г.), като е вероятно пътническия трафик още повечеда намалява,.“ – коментира той.

В същото време като потенциални двигатели на растежа в пътническия трафик Якунин посочва високоскоростните линии Москва - Санкт Петербург и Москва - Нижни Новгород.

Междувременно Руското правителство обсъжда вариант за индексиране на тарифите на“Руски железници“ (РЖД) до не повече от 10%. Той заяви пред репортери вицепремиерът Аркадий Дворкович, който се очаква да бъде назначен за председател на борда на директорите на компанията.

Той добави, че правителството не обсъжда субсидиите за РЖД на нивото от 130 милиарда рубли, както бе поискано от дружеството. „Ще проверим наново всички изчисления, преди да вземем решение,“ - каза той, като отбеляза, че окончателното решение няма да бъде взето до края на август. Според Якунин е възможно компанията да мине въобще без държавна субсидия, при положение, че увеличението на товарната тарифа бъде 17,7%.

ЕЛОН МЪСК ОБЯВИ КОНКУРС ЗА ВАГОНИ ЗА НОВ СВРЪХБЪРЗ ВЛАК

Основателят на космическата компания SpaceX Елон Мъск обяви конкурс за проекти за пътнически вагони за Хайпърлуп (Hyperloop) – наземна транспортна система за свръхбързо придвижване, пише The New York Times.

Целта на състезанието е да привлече както студенти, така и независими екипи от инженери.

SpaceX планира изграждането на 1600-метрова тестова отсечка в близост до главния си офис в Хоторн, Калифорния. Тя ще се използва като трасе, където участниците в конкурса ще провеждат изпитания и ще се състезават. Планираният старт е през юни 2016 година.

Инициативата е поредната стъпка от оповестения за пръв път през 2013 година проект на Мъск за нов вид транспорт, който е по-бърз от скоростните влакове, но по-бавен от свръхзвуковите самолети и би могъл да превозва хора между градове, намиращи се на до 1500 километра един от друг. Досега не са разкрити детайли за технологията. Концепцията на Хайпърлуп предвижда в тръби с частичен вакуум пътнически вагони да се ускоряват до главозамайващи скорости с помощта на магнити. Прикачени към вагоните вентилатори ще генерират въздушна възглавница за влака. Системата ще се захранва със слънчеви панели, инсталирани по дължината на тръбата.

Конкурсът „Hyperloop Pod Competition” на SpaceX вероятно ще предизвика по равно ентусиазъм и скептицизъм. Подробности за участието в състезанието се очакват до 15 септември. Компанията посочва, че няма интерес да разработва комерсиална версия на Hyperloop, а целта ѝ е да създаде прототип. Вероятно Мъск се стреми да насърчи развитието на индустрията, както и да привлече инженери към фирмата си. Със същата цел милиардерът предприемач публикува за свободно ползване всички патенти на електрическите си автомобили Tesla.

ИКАО ЗАБРАНИ ЕЛЕКТРОННИТЕ ЦИГАРИ В БАГАЖА НА САМОЛЕТИТЕ

Международната организация по гражданска авиация (ИКАО)забрани в багажа на пътниците да се оставят електронни цигари. Забраната важи и за зарядните устройства към тях, предадоха информационните агенции.

Съобщава се, че електронните цигари може да се превозват в ръчния багаж, но е забранено да се зареждат на борда. От ИКАО обясняват мярката с опасността от възникване на пожар.

По данни на организацията, през последно време са регистрирани няколко случая на запалване на багаж заради оставени в него електронни цигари.

Забраната вече е в сила.

По-рано ИКАО издаде препоръка пътниците да се въздържат да превозват с багажа си електронни цигари, но заради възникналите няколко пожара в багажни отделения на самолети е решено да се въведе категорична забрана.

TOYOTA - КАНАДА ИЗТЕГЛЯ 387 ХИЛ. АВТОМОБИЛА С ВЪЗДУШНИ ВЪЗГЛАВНИЦА „ТАКАТА“

Toyota - Канада разшири своята процедура по изтегляне на превозни средства, оборудвани с въздушни възглавници “Таката”, изтеглени са още 255 000 автомобила.

Проблемът при въздушните възглавници е че имат нагнетател, който може да се взриви при катастрофа, изстрелвайки парчета метал в купето, създаващи опасност за нараняване на пасажерите и шофьора.

Общият брой на дефектни автомобили в момента е 387 000, припомниха от Toyota в Канада.

Засегнатите модели:

2003-2007 Corolla и Corolla Matrix.

2005-2006 Tundra.

2005-2007 Sequoia.

2003-2007 автомобили Lexus SC430.

Собствениците надефектните превозни средства - Toyota / Lexus ще бъдат уведомени по пощата за проблема, за да предприемат действия за отстраняване му. Досега седем смъртни случая са били свързани с този проблем, включително смъртта през април в Луизиана на жена.

Джордж Айни - директор на канадската асоциация за защита на автомобилизма, съобщава , че е проблемът е по- вероятно да се отключи през топлите дни.

„Канада няма да е приоритетен пазар за тези възглавници и това е напълно разумно. Ние вярваме, че рискът от нещо да се случи в Канада е минимален“ каза той пред CBC News.

ЕМИСИИТЕ ОТ КОРАБИТЕ УБИВАТ 60 ХИЛ. ДУШИ ВСЯКА ГОДИНА

Корабните емисии са невидим убиец, който причинява рак на белия дроб и сърдечни заболявания,установи ново проучване. Според него те водят до 60 000 смъртни случая всяка година, като тази бройка може да се намали значително от изпускателните устройства за филтриране.

От университета в Рощок и германския изследователски център на околната среда Helmholzzentrum Мюнхен са установили на тясна връзка между корабните емисии на отработени газове и сериозни заболявания, които струват на европейските здравни услуги € 58 милиарда годишно.

Конвенционалните корабни двигатели, които използват мазут или дизелово гориво излъчват високи концентрации на вредни вещества, включително тежки метали, въглеводороди и серен, както и канцерогенни прахови частици (PM).

Хората в крайбрежните райони са особено изложени на риск, заявиха изследователите. До половината от PM, свързани със замърсяването на въздуха в крайбрежните райони, реки и пристанища идват от емисиите от кораби, твърди проучването.

Лийф Милър, главен изпълнителен директор на природозащитното НПО NABU каза: „Резултатите са плашещи и потвърждават най-лошите ни страхове. Емисиите от корабите могат да причинят сериозни белодробни и сърдечни заболявания. „

Емисиите на фини прахови частици са свързани с повишени рискове за здравето в продължение на десетилетия. Въпреки че са направени значителни усилия за намаляване на емисиите на серни и дизелови сажди от колите и камионите, не са правени подобни усилия за сектора на корабоплаването.

Неправителствената организация Транспорт & околна среда заявява, „корабното гориво е 2700 пъти по-мръсно от дизелово гориво. € 35 милиарда данък върху горивото се заплаща ежегодно в Европа за автомобилния транспорт, а корабоплаването използва безмитно гориво.“

Като се има предвид, че корабите използват над една пета от световното потребление на гориво, фактът, че техните емисии не са по-строго регламентирано е причина за безпокойство.

За изследователите, законодателството налагане филтриране на частиците и ограничаване на PM в корабоплаването е „следващата логична цел за подобряване качеството на въздуха в целия свят, особено в крайбрежните региони и пристанищните градове“.

Дитмар Йолигер, експерт по транспорта в NABU, заяви: „Ние наистина искаме да се подчертае препоръката на учените спешно да се премине към горива с ниско съдържание на сяра заедно с ефективни техники за намаляване на емисиите.“

Други възможности включват преобразуването на двигателите на кораби да се движат на газ или преоборудване с изпускателни системи за пречистване на газовете, известни като „скрубери“. Международната морска организация (IMO) е сложила таван на съдържанието на сяра в корабното гориво на 3,5%. До 2020 г. ММО ще ограничи съдържание на сяра в горивото на кораба до 0,5% в световен мащаб.



В много от крайбрежните води на Европа ограничението е 1%, а от януари 2015 г., ограничението в зоните на север и в Балтийско море е само 0.1%.

Според Транспорт & Околна среда, здравните ползи от прилагането на нови по-строги SECA, се очаква да бъде на стойност до € 23.0 милиарда.

Но тези ограничения не са спазват строго, и наличните техника и апаратура за намаляване на емисиите на сяра и PM остават твърде скъпи за повечето корабните оператори.



Гроздан Караджов
депутат от РБ и председател на Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения

ИКОНОМИЧЕСКАТА ЛОГИКА ДИКТУВА, ЧЕ БДЖ И КРЕДИТОРИТЕ ЩЕ СТИГНАТ ДО СПОРАЗУМЕНИЕ

СТРАТЕГИЯТА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ Е ВАЖНА И ПОЛЕЗНА, НО ИМА НУЖДА ОТ ПРЕРАБОТКА

- **Г-н Караджов, на 11 юни бяха приети окончателно промените в закона за железопътния транспорт. Кои са основните моменти в тези промени?**
- Първият основен момент е, че всеки, който иска да получи пълен достъп до националната железопътна инфраструктура, освен лиценз, задължително следва да има и основен сертификат за безопасност.

  Друг основен момент е въвеждането на различни имуществени санкции. Те варират от 2000 до 5000 лева за железопътния превозвач и управителя на железопътната инфраструктура, когато не поемат или отказват поемане на отговорност спрямо пътниците и техния багаж. Такава санкция ще бъде наложена и при непредоставяне на билет или друг вид превозен документ и за неподаване на информация.

- **По време на правителството на Пламен Орешарски подобни промени бяха предложени, но бяха критикувани, че се правят в интерес на определени бизнесмени – специално в частта за превози единствено със сертификат за безопасност. Как е решен този казус в приетите вече промени?**
- По време на 14-месечното управление на правителството „Орешарски“ бяхме свидетели на един неработещ политически модел, което се отрази във всяка една сфера - от законодателната дейност, през изпълнителната власт до икономиката. В Народното събрание противопоставянето бе по оста БСП, ДПС, „Атака“ - от една страна, и ГЕРБ от друга. На практика това блокира изцяло законодателната дейност и в частност промените за т.нар. превоз „до първа гара“.

  Съгласно приетите сега промени, ограничен вид железопътни превози ще могат да се извършват и от предприятия без лиценз, които притежават сертификат за безопасност. Те ще могат да превозват собствени товари в рамките на индустриалния клон и по националната жп инфраструктура само до „до първа гара“. От тази точка нататък товарите ще се превозват от лицензирани държавни или частни превозвачи. За сравнение - и сега отделни предприятия извършват кратки курсове в рамките на производствената си база (индустриалния клон), но не притежават сертификат за безопасност. С настоящите изменения повишаваме сигурността на превозите в клоновете и извън тях.

- **Пред парламентарната комисия бе представена стратегия за спасяване на железницата. Има ли консенсус по необходимостта от такъв документ в комисията? Вие лично имате ли някакви забележки към самата стратегия?**
- Смятам, че и стратегията и планът са необходими и особено полезни за развитието на железопътния

транспорт изобщо, както и за оздравяването на НК “БДЖ”. Имам и няколко препоръки, след като се запознах с двата обемисти документа.

Не открих анализ на зависещите и независещи от обема работа разходи, т.е. на фиксираните и вариращите разходи. Има индикации, че разходите, които не са функция на обема работа (фиксирани разходи), надхвърлят 70%, а това е условие за ниска ефективност. Очаквам в преработената стратегия да видя мерките за справяне с този проблем.

Няма и изчерпателен анализ на себестойността на продукцията. Един особено важен въпрос като качеството на железопътната транспортна услуга на практика е слабо засегнат. Липсват важни индикатори по видове услуги, които да измерват качеството на извършването им. Нека не се заблуждаваме, че подмяната на техниката сама по себе си е гаранция за повишаване на качеството. И досега е закупувана нова техника, но от това услугата на БДЖ не се е подобрила.



Водещ приоритет трябва да е нивото на обслужване

- Смятам, че водещ приоритет трябва да е нивото на обслужване и след това нов парк. Факт е, че доставените през 2005–2007 г. нови влакове не доведоха до качествено подобрение на услугите. Именно тук Железопътната агенция би трябвало да се задейства като независим регулатор по управление на качеството..

  И накрая очаквам от стратегията да посочи и други дейности извън основната, които да развие железопътното предприятие, за да извлече ползи от огромните си дълготрайни активи.

- **Един от основните моменти, на който се основава планът за спасение на железницата е постигане на споразумение с кредиторите. Какво ще стане обаче, ако такова не бъде постигнато?**

- Икономическата логика диктува, че такова споразумение ще се постигне - макар и закъсала, БДЖ плаща лихви и главници по дълговете си. Това е значително по-добре отколкото да не се постигне споразумение, в резултат на което да фалира част или цялата железница и да спре каквото и да е плащане. Освен това целта на всички заеми е оздравяването на железниците, а липсата на споразумение ще направи целта непостижима. Ето защо Комисията по транспорт, информационни технологии и съобщения в 43 НС постави ясно условие за конкретен план за действие за 7 години с мерки и срокове, които да се обвържат със споразумението с кредиторите. Тук ясно трябва да се разбере, че политическата воля за изпълнение на този план е дългосрочна и не може да се променя от правителствата в рамките на този срок.

  Доколкото ми е известно, предишните преговори продължиха повече от година, включително с активното съдействие на Европейската комисия, и в резултат на тях в бюджета за 2015 г. бяха заложени 40 милиона лева за целево изплащане на задължения към германските банки. Самите преговори бяха приключени от служебното правителство. Кредиторите на БДЖ нямат интерес от неработещо и фалирало дружество, тъй като тогава техните вземания остават под въпрос при една разпродажба на подвижен състав и други активи.

  Голям проблем за БДЖ е вторият облигационен заем, изтеглен през 2007 г., за да се платят стари задължения. Тази практика на теглене на заеми за плащане на стари дългове трябва да се прекрати, тъй като компанията буквално агонизира. Едно трябва да е ясно - дори и да се постигне разсрочване на задълженията, те все едно трябва да се платят един ден. Това означава, че стратегията трябва да се приложи, а не да остане само спасителен план на хартия.

- **Вие бихте ли подкрепили вариант за обявяване на частична или пълна несъстоятелност на БДЖ и създаване на нов национален жп превозвач без задължения, дори и с риск това да разсърди партньори като Германия?**

- Създаването на едно „чисто“ откъм задължения дружество, при което дълговете да останат в компанията-майка, е срещана бизнес практика. Но това не е модел, който съветвам да се използва от БДЖ. Той няма да помогне за цялостното оздравяване на железниците.

Ако не се променят лошите практики, неефективния мениджмънт и цялостния бизнес модел на компанията, ще е просто въпрос на време „чистичкото“ дружество да бъде обременено с дългове и отново да се изправим пред същата дилема - нов дълг или фалит. Предстои ни по-трудната задача - оздравяване на железниците и превръщането им в ефективна компания.

- **Предстои увеличение на тока, особено за индустриалните потребители. Как според Вас ще се отрази това върху транспорта и специално върху железопътните превози?**

- Засега предстоящото увеличение на тока за стопанските потребители е блокирано - или по-скоро на стенд-бай. Предстои дискусия в пленарна зала на Народното събрание, както и законодателни промени, които се подготвят - в посока на отлагане във времето на ценовия модел за тока. Така че засега е трудно да се пресметне финансовия ефект, още повече, че няма и конкретно решение за новата цена на електроенергията. Все пак, ако се спазят досегашните разчети за повишение с 20% за индустриалните потребители, това неминуемо ще се отрази и върху цената на билета и оттам - върху най-уязвимите социални слоеве, ползващи железниците. В проекта за наредба има редица изключения, затова и моето предложение в зала ще бъде в тях да се включи и целия масов електротранспорт - както БДЖ, така и градски такъв (тролейбуси, трамваи и метро).

- **Какви промени (включително и законодателни) трябват, за да се намали броя на жертвите по пътищата? Какви идеи имате в транспортната комисия, които предстоят да бъдат разгледани?**

- Не бих посъветвал колегите си в Народното събрание да вървим към засилване на наказанията за нарушителите по пътищата. България вече е достигнала своеобразен връх, който по-скоро работи за увеличаване на жертвите по пътищата. Необходимо е да се фокусираме върху мерки, с които по превантивен път да намалим жертвите.

  Полезна идея е следната: за пет леки нарушения през годината, последното да се санкционира като тежко. Тоест - да се отнема книжката. Ако погледнете статистиката, ще видите, че почти винаги след 4-5 по-незначителни нарушения следва тежка катастрофа със средна или тежка телесна повреда, или смърт. Целта на тази мярка ще бъде да махне от пътя рисковите водачи.

  Друга полезна идея е да не се отлага с години връчването на наказателното постановление и плащането или изтърпяването на наказанието. Сега всеки комбинативен нарушител посочва несъществуващ адрес и така на практика става неуловим за правосъдието. Ето как у нарушителите се затвърждава чувството за безнаказаност и ги „окуражаваме“ да престъпят отново правилата за безопасно движение по пътищата. Добре е да определим законодателен срок и ако нарушителят не си вземе фиша в този период, да се смята, че служебно му е връчен.



Точковата система трябва да се премахне

- Друга идея е да се премахне точковата система, която се превърна в бизнес за много хора. Имам предвид възможността за възстановяване на точки уж след някакви часове обучение, а на практика си е чиста покупко-продажба на заветните точки. Това е част от порочните практики на хвърляне на прах в очите и замазване на проблемите, защото нарушителите възстановяват точките си и продължават да са нарушители.

  Очаквам и други полезни идеи да бъдат представени на заседанието на Комисията на 24 юни, когато ще заседаваме само по въпросите на повишаване безопасността на движение и мерките за намаляване на тежките пътнотранспортни произшествия.

БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ТЪРСЯТ ПОДКРЕПАТА НА ОБЩЕСТВОТО ЗА СВОЕТО РАЗВИТИЕ

Васил Рангелов

Дискусиите около Стратегията за развитие на железопътния транспорт и съпътстващия План за оздравяване и развитие на БДЖ за периода 2015 – 2022 година предизвикаха сериозен интерес в обществото и експертите. Те дойдоха точно навреме, за да покажат необходимостта от помощ и развитие на железопътния транспорт. Очаквано бяха направени интересни и полезни препоръки и предложения. На заседание на Парламентарната комисията по транспорта председателят й Гроздан Караджов и министър Московски подкрепиха двата документа. Това обаче не стана безусловно, а с уговорката да бъдат подобрени текстово и задоволени очакванията на клиентите, особено в областта на пътническите превози.

Какви изводи и предложения се налагат от представените документи?

Стратегията като представителен документ се нуждае от подобрена редакция и съдържателност. Трябва да се обърне с лице към реалната сила на добрите практики в европейските железници и избере своя Бенчмарк. Да се използва аргумента на сравнителния анализ като се намери мястото на българския жп сектор спрямо други подобни железници. Да се посочат поне два примера на добри практики за решени железопътни кризи в страните-членки на ЕС.

Целите на стратегията – „мисия невъзможна“

Целеполагането на Стратегията е въплътено основно в нейните мисия, визия и главни стратегически цели. Те са оптимистични и предизвикват очаквания, че към края на периода България ще има, поне в южната си част, една модерна и на европейско ниво железница. Оптимизмът и някои теоретични конструкции контрастират на тежките проблеми в сектора, които остават. Сред общите постановки се открояват и конкретни задачи за решаване – вариантно изпълнение на Стратегията в зависимост от външни фактори, вариантна инвестиционна програма, прехвърляне на основни дейности към НКЖИ и общините, редуциране на персонала, „бюджет от нулата“.

По време на дискусиите повечето от предложенията и мерките бяха оценени критично, други бламирани, както и предложени нови (стари) идеи. И с право, защото от непредубедения прочит на материала се вижда, че връзката между оптимизма на целите и условностите на крайните решения се къса. Съмненията за реалността на поставените цели произтичат от самата разработка, например:

- възможен е вариант без сключване на споразумение по дълга с кредиторите;
- ключовият въпрос за приватизация на БДЖ-ТП като задължителен „собствен принос“, може и да не се състои;
- 14 годишната реконструкция на южната жп мрежа, съпроводено с прекъсване на движението и закъснения на влаковете окончателно ще преориентира потенциалните клиенти на железницата към алтернативен транспорт;
- ограничената възможност на бюджета спрямо големите потребности на жп сектора предполага инвестиционната програма да се случи по-вероятно песимистично-реалистичен вариант;
- в жп мрежата и подвижния жп състав ще продължи естествената амортизация на остаряващите активи, което поставя въпроса за тяхната поддръжка наравно по важност с реконструкцията на южната жп мрежа;
- 50% несубсидирани приходи в края на периода е достатъчно неразумно послание към клиентите за вдигне цената на услугата, че става реална заплахата БДЖ да загуби и част от традиционните си пътници;
- качествени подобрения на железопътната превозна услуга се очаква само в направлението София – Пловдив – Бургас/Свиленград и то към края на периода, т.е. към 2022 г. (а може и „след“?.) Такъв дълъг период на чакане обществото едва ли може да приеме.

Предложения: Целите и очакваните резултати да се приведат в единство. Да се използва SMART-подхода за формулиране на максимално реални и конкретни мисии, визии и стратегически цели, ясни и лесно измерими, достижими спрямо ресурсите и привързани към срокове. Индикаторите на мониторинговата част да се приведат към изискванията на международната жп статистика (UIC). Да се въведе междинен преглед на изпълнението на Стратегията – примерно 2018 година.

Пазарна позиция и маркетинг на БДЖ-ПП

Докато финансовата стратегия на БДЖ е конкретна и представителната, пазарната позиция и стратегия, изразена чрез опит за маркетинг е неясна. Говори се, че „ без дълбокото познаване на пътническите сегменти е невъзможно да се конструират диференцирани продукти“. И още „Целта е пазарът да не се разглежда като едно цяло, а да се сегментира прецизно…“, но така или иначе сегментиране и диференцирани превозни продукти в Стратегията няма. Възможността към продуктово-пазарната ориентация, която да идентифицира реални и доходоносни сегменти и продукти на транспортния пазар е само загатната. При наличие на международна конвенция за категоризация и номерация на влаковете,

и действащ договор по ЗОУ, които дават пряк отговор на проблема, липсата в Стратегията на продуктов портфейл – основен елемент при всяко бизнес-планиране е недопустимо.

Европейските железници имат стандартизирани влакови сегменти и продукти. У нас традиционно са възприети като международни, експресните и обичайни бързи влакове (МБВ, ЕБВ, БВ) и групата на пътническите влакове – обикновени и крайградски (ПВ, КПВ). За по-тесни групи пътници се обособяват специфични продукти и ниши – първокласни и спални вагони, бистра и вагон-ресторанти, атракционни ретро-влакове и други. Проблем на Стратегията не е толкова състава на продуктовия портфейл, а изборът на приоритетно развитие на продукт с най-висока принадена стойност.

Следващия пример от данни за 2012 година онагледява този възможен избор. Тогава по график в движение са ежедневно 624 влака. От първата фигура се вижда, че масата влакове на БДЖ са пътническите влакове, над 80% и задоволяват основно ежедневните битовите пътувания на гражданите. За тази сегментна група се доставиха най-съвременните и скъпи 50 дизелови и електрически мотрисни влакови на „Сименс“ – Дезиро, еквивалентни на 120 пътнически вагона. От втората фигура се вижда, че тази най-масовата група е най- нерентабилната и изсмуква основната част на държавната субсидия по ЗОУ. Бързите влакове обратно - осигуряват 70% от собствените приходи на превозвача като десетина от тях имат доходност от 100 и повече процента. Тази група, за разлика от първата, се попълни със 100 вагона „втора ръка“, половината от които са за ползване от регионални влакове. Бистрата и ресторант-вагоните изчезнаха, първокласните вагони останаха 35 в движение и по обща оценка вече не се различават от второкласните.

Данните дават отговор и на въпроса „Защо като доставихме Сименсите БДЖ не мръдна напред?“ – Защото са в недоходоносните сегменти на пътническите и крайградски превози, характерни с ниската си еластичност на търсенето. И в Столичния градски транспорт подмяната на остарелите возила със съвременни не променя съществено търсенето, но променя стандарта на услуга от общ интерес. Обратното – с доставката на новите 30 спални вагони за сегмента на далечните бързи влакове, характерни с еластичност на търсенето, нещата тръгнаха. В активния сезон за Варна и Бургас се включват по 5-6 спални вагона във влак, като съставът им достига до 15 вагона – рекорд за БДЖ.

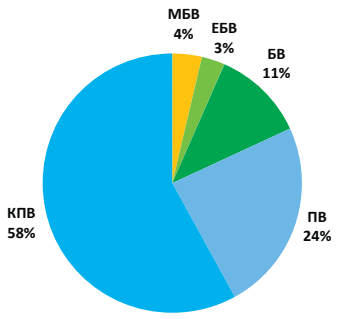
Предложение: Да се разработи продуктово-пазарна стратегия на БДЖ-ПП по специфичните пазарни сегменти (категориите влакове) продукти и ниши. Основен приоритет на продуктово-пазарната стратегия да бъде сегментът на бързите влакове от София до Варна и Бургас. Северна България не трябва да става второстепенна транспортна зона за жп транспорта.

Решаващия актив на БДЖ-ПП – ПЖПС

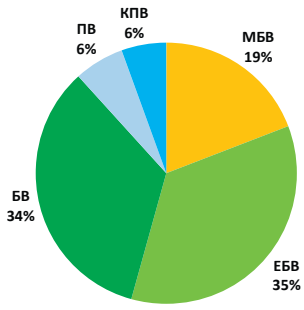
Разработена е приемлива според възможностите на страната инвестиционна програма за доставка, обновление и ремонт на подвижния железопътен състав на БДЖ-ПП (локомотиви, вагони, мотрисни влакове). *Интересно - този решаващ актив за оздравяване и развитие на дружеството не се споменава в „четирите ключови вътрешни ресурса“ върху които се базира Стратегията?*

Два са вариантите за доставка на нови мотрисни влакове - реалистичен и оптимистичен, съответно за 210 и 430 млн.лева. Обновителната ремонтна програма е предвидена за малко над 100 млн.лева. Съотношението капитално обновление : нова доставка е 1 към 2(4). На фона на досегашната „суша“ един годишен целеви капиталов трансфер от порядъка 45 – 60 млн.лева е добро достижение, ако случи. Към инвестиционна програма за ПЖПС може да се направят следните бележки:

Първо: В БДЖ има добри практики още от времето на парната тяга, при доставка на нов ПЖПС да се правят задълбочени проучвания, да се провеждат се дискусии, пробни пътувания. В случая за много хора от бранша предлаганите нови модели возила (ЕМВ и шинобуси) идват изневиделица. От друга страна, за 10-годишната експлоатацията на 50-те мотрисни влака на Сименс има пълно неведение – нито един публичен анализ, публикация или дискусия. А знайно е че те минаха един труден гаранционен период в тежест на БДЖ. Имаше периоди, когато една трета от тях престояваха по разни причини, особено дизеловите. Второ: Мотрисните влакове още с появата си доказаха предимствата си в крайградски и регионален мащаб, но далечните пътувания, съизмерими с нашите разстояния, проиграват в сравнение с класическите влакови състави, поради проблеми свързани с включването в тях бистра и вагон-ресторанти, повече първокласни вагони, вагони за инвалиди, за превоз на багаж. Или се отказахме от подобни „екстри“? По нача-



КОЛИЧЕСТВО ВЛАКОВЕ ПО КАТЕГОРИИ - %



РЕНТАБИЛНОСТ НА КАТЕГОРИИТЕ ВЛАКОВЕ (%)

ло при равен капацитет мотрисният влак има по-висока доставна цена и по-скъпа поддържка. При седмичната неравномерност на превозите, особено при празници, класическият влак лесно се адаптира към ситуацията с прибавяне на вагони от резерва. Трето: Мотрисните влакове имат дълъг срок на доставка – към края на периода и то при условие на решаване на съпътстващите проблеми с изплащането на дълга и приватизация на БДЖ-ТП. Разработването и на класически влаков вариант за обновление на ПЖПС е необходимост на Стратегията.

Предложения: Като се изхожда от обстоятелствата, че най-вероятностен е реалистичния вариант за инвестиции в ПЖПС от 210 млн.лева и че обществото трябва да получи качествена превозна железопътна услуга към средата на програмния период, се предлага следното:

1) Предвидените средства за нов ПЖПС заедно със средствата от ремонтната програма изцяло да се съсредоточат за модернизация, рециклиране и възстановяване на подбрани за тази цел локомотиви, вагони и мотриси в следващите три години. Тогава в края на 2018 г. е възможно да имаме 20 модернизирани локомотива и 90 рециклирани климатизирани вагона, покриващи съставите на бързите влакове от София до Варна и Бургас.

2) В тригодишната програма да се включи крайно необходимата задача за подмяна на амортизиралите се латвийски EMB серия 32/33. Предлага се да бъдат заменени с 3-вагонни влакови състави с локомотив от серията 61 комплектувани по системата Push-Pull и използвани по линии отговарящи на скоростните качества на серията.

3) За периода до 2022 година, след обстойни проучвания, да се търси възможност при вариант „оптимистичен“, доставка на мотрисни влакове за далечните експреси по капацитет и вътрешен дизайн подобни на чешките Пендолино или австрийските Райлджет.

НКЖИ – инфраструктурен оператор или строителен мениджър?

В предмета на дейност по закон НКЖИ има 10 задължения, осем от които са свързани със задължения, отговорности и взаимодействия с железопътните превозвачи. В дискусиите по Стратегията тези осем задължения останаха в сянка и цялото внимание бе насочено към големите инфраструктурни проекти по оперативните програми. Това е добре, но негативното влияние на разгърналата се и проточена във времето реконструкция на южната жп мрежа върху експлоатацията на основния жп превозвач не може да бъде подмината. Нещо повече, това негативно влияние ще продължи и през новия програмен период, когато цялото направление от София през Пловдив до Бургас ще бъде строителна площадка с неизбежните прекъсвания на движението, налагани от строителите. В резултат БДЖ ще продължи да губи клиенти и конкурентоспособност. Потвърждава се мнението, че между НКЖИ и основния превозвач интересите стават разнопосочни, което е системен проблем и решението трябва да се търси на по-високо място. Стратегията трябва да намери отговор на този проблем, поне в рамките на някакви насоки за действие, които в непродължителен срок трябва да се решат окончателно.

Стратегията за реконструкция и модернизация на направлението София – Пловдив – Бургас има седем годишна давност. За този период отговорните фактори са имали достатъчно време да подобрят дублиращата 3-та жп линия за да поеме трафика от София към Бургас праз Карлово. Подбалканската жп линия е проектирана за 100 км/час, но има дълги участъци със занижени скорости от 60 км/час между Копривщица и Христо Данов и между Карлово и Тулово. В най-добрия случай бърз влак по това трасе взема разстоянието за 6 часа, преди 25 години за 4 часа и половина. Необходимо е още тази година цялото трасе да се приведе спрямо проектните си параметри и да поеме от следващата година пренасочени трафици от Пловдив.

Предложения:

Първо. Във връзка с подготовката за реконструкция и модернизация на жп участъка София – Ихтиман – Септември по ОП“ТТИ“, за сметка на обекта по 3-та жп линия на споменатите по-горе участъци да се извърши среден ремонт с цел достигане на проектните скоростни параметри на линията. Да се изгради байпас от около 5 километра между гара Сопот и спирка Дъбене с цел директно насочване на влаковете от Сопот към Пловдив при необходимост. С тези мерки и със завършването на модернизацията на отсечката Зимница – Бургас за 120 – 160 км/час времепътуването от София до Бургас може да се съкрати до предишното си ниво от 4 часа и половина още през следващата година.

Второ: Да се извърши промяна на нормативната уредба с цел подобряване на организацията на движение на влаковете при строителни дейности. В Наредба 58 правото за прекъсване на движението по главните жп линии за повече от 24 часа да се даде на министъра на транспорта. Да се подготви нова наредба уреждаща реда и организацията на движението на влаковете при прекъсване на жп линии поради ремонтни и строителни работи, по подобие на Наредба 3 на МРРБ. БДЖ от уведомителна да стане съгласувателна инстанция. Контролът да се осъществява от ИАЖА, което да се впише в предмета й на дейност.

Железницата може да получи подкрепа от обществото за своето развитие ако неговите очаквания бъдат удовлетворени. За целта обаче е важно реформите да не останат само на хартия.

ВНИМАНИЕ! КАМЪНИТЕ ПАДАТ!

КАКВО МОЖЕ И ТРЯБВА ДА НАПРАВИ ДЪРЖАВАТА ПО ПРОБЛЕМИТЕ С ОБЕЗОПАСЯВАНЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРАТА

Представете си, че шофирате по едно от дефилетата в България. Докато се любувате на природата внезапно пред вас с трясък се стоварва едър скален блок. Рязко натискате спирачката, но нямате никакъв шанс - колата ви се врязва в него. След шока, който първоначално изживявате, разбирате, че сте късметлия – автомобилът ви е с разбита предница, но самият вие сте невредим. Включвате аварийните светлини и отбивате. Понеже искате застраховката ви да покрие щетите, търсите съдействие от КАТ. В този момент обаче за вас настъпва нов ужас. От съставения протокол за ПТП научавате, че причината за събитието е „управление на МПС-то с несъобразена спрямо условията на пътя скорост”.

Разбира се,
ПРОБЛЕМЪТ

не е във вас, а в съществуването на рискова за здравето и живота на хората инфраструктура. Факт, който полицаите няма как да впишат в протокола. България е държава, чийто автомобилни пътища и жп линии преминават през множество планински терени и които в значителната си част се намират в непосредствена близост до земни и скални откоси, криещи постоянни опасности за преминаващите покрай тях хора и транспортни средства. През годините са настъпвали множество инциденти, свързани със свличания и срутвания на ерозирала геология, довели не само до материални, но и до човешки жертви. И тъй като животът няма цена, ако съществуваше регистър, в който да се описват щетите от повредените влакове, пътища и автомобили, щяхме поне да сме наясно с обема на финансовите загуби, които икономиката ни е претърпяла досега. Стойността вероятно щеше да се



Бариера от клас 500 Kj може да поеме без да се разкъса масивен скален къс с тежест до 1600 кг.

Може да ви звучи като от роман на Кафка, но точно това се случва с всеки, който има „неблагоразумието” да потърси помощ от органите на реда в такава ситуация. Ако се разровите в архивите на полицията ще се изненадате колко водачи досега са се оказали „виновни” за ерозионните процеси, които протичат в склоновете покрай пътищата и които водят до свличания на земно-скални маси по тях. В крайна сметка нали рано сутринта по радиото са предупредили за опасност от падъщи камъни!!!

изразява в милиарди.

Да се построи път без да са взети всички необходими за сигурността му мерки е все едно да се произведе автомобил без всички необходими предпазни устройства (например без фарове или без спирачки). Обезопасяването и укрепването на скатовете покрай пътищата не е единствената превантивна мярка, която трябва да се предприема при изграждането им (такива също са поставянето на предупредителни знаци, пътна маркировка, мантинели и други), но е една от най-

важните. Тъжен е обаче фактът, че през годините именно в тази посока почти нищо не е правено и днес сме свидетели на практическия резултат от това бездействие. Дъждовете през тази пролет активизираха множество свлачищни и срутищни процеси в страната, създадоха сериозни проблеми по ключови пътища, като дори се стигна и до временното затваряне на някой от тях. Броят и мащабите на инцидентите, които надхвърлиха тези от предишни години взети заедно, станаха причина държавата най-после да си „отвори очите" за проблема и ясно да го изкаже. „Има канари от по 10 тона, които са нападали. Този път Господ ни прави предупреждение! Колкото и да струва, ще се прави, защото там пътуват все туристи, хора с деца – пази Боже!", каза в свой стил премиерът Бойко Борисов, след като хиляди тонове скална маса затрупаха пътя Кричим - Девин. От своя страна регионалният министър Лиляна Павлова направи широкообхватна, но пък загадъчна заявка за цялостно решаване на проблемите, като посочи, че „ще се прави опит за внедряването на нова технология, свързана с местещи се основи, за предпазване от подобни инциденти", каквото и да означава това...

ПРИЧИНИТЕ

за актуалното състояние на пътищата в България могат да се търсят в различни посоки – от технологичните реалности и стандарти на времето, в което са били изграждани, през финансовите възможности на държавата, до компетентността в държавните структури и волята за истински решения. Най-съществено обстоятелство, което продължава да прави възможно „производството" и поддържането на опасни инфраструктури и в наши дни обаче е продължаващата липса на ясни и точни изисквания при заданията за проектиране, които да задължават проектантите да предвиждат адекватни и ефективни решения за обезопасяването на пътищата в участъците, които граничат непосредствено със земни и скални откоси.

Ако сте чуждестранен инженер и разгледате в офиса си проекта за рехабилитация на пътя Ребърково - Нови Искър, например, твърде вероятно е да си помислите, че трасето преминава през някоя безобидна низина, а не през едно от най-усуканите и опасни дефилета у нас – Искърското. В него няма да видите почти нищо, свързано с озъбените към пътя скали, които му правят компания почти през цялото почти 90 километра разстояние.

Всеки, който е преминавал през открития преди няколко години проход Кърджали – Маказа, дори и да не е специалист, обаче, бързо може да открие „десетте разлики" между българския и гръцкия участък и да разбере до какво на практика води отсъствието на стандарт у нас в тази посока. Движейки се към границата с южната ни съседка вие често ще преминавате в непосредствена близост до извисени застрашително над вас оголени откоси и ще се надявате случайността да не ви изненада с нещо по-твърдо и голямо върху капака на колата. Когато пресечете КПП-то и се спуснете надолу обаче пред вас ще се разкрие съвсем различен пейзаж – планината не само е „отделена" от пътя на поне 5 метра габаритно разстояние, но същата навсякъде е „опакована" с високоякостни мрежи, шахматно анкерирани по склона през 2 до 3 метра, а някой от участъците дори са туркретирани. Тази гледка съществува по всички европейски пътища от Словения до Португалия и е резултат от наличието на ясни и точни правила при проектирането на инфраструктури в планински терени у общества, които са извели живота на отделния човек в най-висша ценност.

За да не бъде обвинена в тотално безхаберие, във времето държавата е правила спорадични опити да покаже на гражданите, че все пак нещо се прави по въпроса. Сред

ИМИТАЦИИТЕ

на „взети мерки" за сигурността по пътищата най-често срещаната е монтирането тук-там на оградни мрежи тип „завеса" - технология, при която мрежите се анкерират единствено в горната част на бермите и се спускат свободно по скатовете. Големият проблем на това решение идва от якостните характеристики на този материал, които са достатъчни, за да предотвратят опитите на домашните животни да напуснат двора на къщата, но не и да поемат тежестта на откъснал се от склона голям скален къс. На практика единственото полезно действие от тях е, че възпрепядстват падането на малки камъчета по пътното платно, но не решават генерално проблема със сигурността. Освен, че не вдъхват доверие в здравината си, тези „пелени" остават и едно смътно чувство за нещо недоизяснено – тъй като те не са монтирани навсякъде, а само върху малка част от опасните скални откоси възниква въпроса „защо пък точно там?" и усещането за някъв странен флирт или уговорка между тези, които са посочили местата за замрежване и планината.

През последните години се наблюдава тенденция към заменянето на обикновените оградни мрежи с така наречените двойно усукани хексагонални, чиято надеждност обаче не е много по-голяма. Ясен извод за това може да се направи от замрежената през 2011 г. с такъв материал траншея на 8-ми километър на

новооткритата магистрала „Люлин", където няколко месеца по-късно скални маси се свлякоха, разкъсаха мрежите и затрупаха аварийната и част от дясната лента в посока Перник. Истина е, че хексагоналните мрежи участват в обезопасяването и на европейските пътища, но не самостоятелно, а като част от обща осигурителна система, при която мрежите се анкерират шахматно по целия склон през различно разстояние и с различна дълбочина в зависимост от геологията, като в същото време стоманени въжена („тиранти") я опасват допълнително отново шахматно, следвайки геометрията на анкерите.

У нас могат да се регистрират и изключително скъпи и неефективни проекти за обезопасяване на инфраструктурата от потенциални падащи камъни, свързани с изграждането на масивни стоманобетонни подпорни стени. Недостатъците при това решение са в две посоки. Първо, при самообрушването на скални блокове и падането им от склоновете вероятността да „прескочат" така наречените „джоб стени" и да паднат на пътя е голяма. Второ, дори да успеят да попаднат на правилното място, при поемането на силен удар, почти сигурно стената ще се компрометира и разцепи. Подпорните стени, както и много други технологии като пилотно фундиране, контрафорси и други, са подходящи технологии за силово спиране на свлачищни участъци, където е налице постоянен статичен натиск, а не внезапен динамичен удър. Инвестирането в тях с идеята за улавяне на падъщи камъни е неоправдано прахосване на и без това оскъдните средства в държавата.

През последните няколко години все пак могат да се забележат и някои смислени действия. Сред

ДОБРИТЕ ПРИМЕРИ

е изградената с цел обезопасяване на железопътната линия в близост до с. Българово през 2014 г. еластична бариера за улавяне на свободно падащи камъни, произведена от италианската компания „Геопротекшън". Укрепването на слабия участък е част от цялостния проект за модернизация на ж.п. линията Пловдив – Бургас по Оперативна програма „Транспорт" на Европейския съюз.

По същество бариерите са обезопасителна технология, силно използвана в алпийските държави. Те се монтират на места, където инфраструктурата граничи непосредствено до скатове с ярко изразени и видимо ерозирали големи скални блокове, които крият рискове от падане. Преградите представляват захванати посредством анкери към откосите еластични метални конструкции, обединени с пана от високоякостни мрежи, проектирани, тествани и сертифицирани да поемат динамични удари с различна сила – от 250 до 8000 Kj. Бариера от клас 500 Kj, например, може да поеме без да се разкъса масивен скален къс с тежест от 1600 кг., а от клас 1000 Kj такъв с тежест 3200 кг.,свободно падащи от 30 метра височина.

Обезопасяването на пътищата чрез монтаж на такъв тип прегради на практика е възможно най-бързото и безболезнено, икономически най-ефективно и екологично решение. Монтажът се извършва по метода на въжения достъп и позволява контролирано преминаване на автомобили по време на изпълнението му при наличие на проект за временна организация на движението, а не налага цялостно затваряне на пътя.



Съществуващите в момента на места мрежи могат да удържат единствено дребни камъни

РЕШЕНИЕТО

на проблемите с обезопасяването на инфраструктурата у нас може да бъде намерено именно чрез използването на такъв тип съвременни технологии, които отдавна са доказали практичността и ефективността си в другите страни. Не е необходимо България да открива топлата вода. С нея си служат отдавна държави, в които тези проблеми са в пъти по-големи. Достатъчно е да взаимстваме техния опит и стандарт и да го внедрим у нас. За да се случи това обаче на първо място трябва да си дадем ясна сметка, че едно съвременно цивилизовано общество не може да продължава да поощрява поддържането и изграждането на рискова инфраструктура и да изведе проблемът с нея в приоритет.

Автор - Кирил Маринов

EU COMMISSIONER CORINA CRETU VISITS RIC CENTRE IN ROUSSE



On 15th June, 2015, European Regional Policy Commissioner Corina Cretu visited the River Information Centre (RIC) in Rousse, which is part of the "Construction of River Information Services System in the Bulgarian Part of the Danube – BULRIC" project, which is being implemented by the Bulgarian Ports Infrastructure Company and is co-financed with funds from the national budget and the European Regional Development Fund under Priority Axis 4 "Improvement of the Maritime and Inland-Waterways Navigation" of Operational Programme "Transport" 2007-2013. The total amount of the grant is BGN 26,608,561.43. The project is expected to be completed within two months.

During her visit to the RIC centre in Rousse, Mrs. Cretu was acquainted by the project manager, dipl. eng. Valentin Hristov, with the functionality of RIC data in real time and with the progress of its construction. The meeting was attended by Deputy Prime Minister for EU Funds and Economic Policies Tomislav Donchev, the Director General of the Bulgarian Ports Infrastructure Company Angel Zaburtov and Stiliyan Krotnev, Deputy Director General of the Bulgarian Ports Infrastructure Company.

The implementation of the "Construction of River Information Services System in the Bulgarian Part of the Danube – BULRIC" project will provide a system for river information services to collect, process, monitor and disseminate geodetic, hydrographic, morphological, hydrological, meteorological and statistical data concerning the navigation along the Danube. The construction of the RIC system, providing the full range of services, will result in overcoming the difficulties when vessels sail within the critical areas in the region and will increase the level of safety of navigation, making inland-waterway transport along the Danube more efficient, and will also contribute to environmental protection.

CHILDREN OF NRIC EMPLOYEES ROUND THE COUNTRY DRAW PICTURES ABOUT SAFE LEVEL CROSSING

For the fourth consecutive year, children of employees of the National Railway Infrastructure Company (NRIC) took part in a drawing competition called "Safe Railroad Level Crossing". The competition was held as part of the initiatives in the world for the International Level Crossing Awareness Day, marked on 3rd June, 2015.

In front of NRIC's headquarters in Sofia and at the railway stations in Vratsa, Shumen, Doupnitsa, Blagoevgrad, Vidin, Stara Zagora, Pazardzhik, Varna and Gorna Oryahovitsa, the children drew wonderful trains, crossings and pictures that only a child's imagination could create.

The young artists and their companions were greeted by dipl. eng. Zlatin Krumov - Deputy Director General of the company, who explained to the children what a level crossing is, why it's important to observe the rules when crossing it, and acquainted the people present with the idea of the initiative.

As a reward for their diligence the young talents received certificates of participation, gifts and sweets, and the photos with the uniform cap of the man on duty taking care for the safe movement of trains will remain an exciting memory for the children.

The International Level Crossing Awareness Day was for the first time held on 25th June, 2009 in 27 countries. For the seventh consecutive year NRIC took part in the large-scale initiative, taking place in the railway and road sectors in more than 45 countries. NRIC has been organizing the drawing competition called "Safe Railroad Level Crossing" since 2012. This year, NRIC's project "Safe Railroad Level Crossing" – a drawing competition for children – won the "PR Project for Internal Communications" award in the annual competition of the Bulgarian Society for Public Relations – the 2015 PR Prize.



CONSULTANT SOUGHT FOR THE CONCESSION OF PLOVDIV AIRPORT

The Transport Ministry has announced a public procurement tender for choosing a consultant to work out four concession analyses for the Plovdiv Airport – legal, technical, financial and economic, and environmental.

It has been written in the documentation that the aim is to attract additional funds from the private sector and the airport can be modernized. The estimated worth of the public procurement contract is BGN 66,000 before VAT.

The consultant will have to examine a number of parameters in the legal analysis, including the various ownership status of the property included in the object of the concession: state-owned public property, property owned by Plovdiv Airport JSC (a platform built on land which is state-owned public property and other buildings and equipment), as well as property owned by other natural and juristic persons, in case there are such. An analysis should be made whether any land acquisition procedures would be necessary.

Offers will be accepted until 5th June opened on 8th June, 2015 in the Transport Ministry.

In 2011, a concession procedure for the construction of a cargo area at the Plovdiv Airport was invited, but there was no concession.

In March, 2015, Chinese companies expressed interest in the airport and its turning it into a logistics centre for Europe and Asia.

Let's recall that four public procurement tenders for the concession of the Sofia Airport were invited as well – for working out legal, technical, environmental and financial and economic analyses.



RAILROAD TO CONNECT THE RAIWAY STATION AND THE AIRPORT IN BOURGAS

"We plan to build a railroad link between the airport and the railway station in Bourgas", said Minister of Transport, Information Technology and Communications Ivaylo Moskovski during a visit to the region, the ministry's press office announced. He added that within two months a procedure will be launched for the Bourgas railway junction and according to plans, the project will include a 2-km-long urban rail – the connection between the airport and the city. Minister Moskovski further commented that the rehabilitation of the railway station of Bourgas is moving at a good pace and is expected to be completed by the year-end.

CHARGES FOR FLIGHTS OVER BULGARIA REDUCED

The Government has reduced the charges for flights through the Bulgarian airspace.

By amendments to the Ordinance on Charges for the Use of Airports for Public Purposes and for Air Navigation Services in the Republic of Bulgaria the base charge rate "flight" over Bulgaria will be reduced from €37.53 to €30.99.



The reduction is expected to result in accumulation of sufficient revenue to finance the activities for providing air navigation services whilst increasing the competitiveness of the controlled airspace.

The interest rate for overdue payment of fees for air navigation services within Bulgaria's airspace will increase from 10.24% to 10.30%. Thus, the incentives for timely payment of the fees for air navigation services on the part of airspace users will be maintained.

Amendments to the Ordinance will repeal the discount on the charge for air navigation services at the Sofia Airport and a discount will be given for all other airports. This is a requirement of the European regulations which do not provide for discounts for the country's biggest airport. The fees for the zones and areas of the airports will remain unchanged.

Petko Angelov BG



„Петко Ангелов БГ“ ЕООД извършва транспорт на всякакви видове товари, включително ADR, от България и Турция до всички европейски дестинации и обратно, както и вътрешно европейски превози между други страни от Европейския съюз. Основните направления на компанията са Англия, Бенелюкс, Испания, Франция, Италия, Германия, Австрия, Чехия и обратно до България, Турция и Гърция.

Всички автомобили отговарят на последните екологични и технологични изисквания, както и на най-новите Европейски стандарти за международен транспорт - ЧМР застраховка с разширено покритие за предвидена кражба на транспортираните стоки.

Фирмата притежава собствена гаражна площ от 30 000 м^2, разположена на територията на град Пловдив, включваща ведомствена бензиностанция. Извън гаранционните поддръжки и ремонти се извършват в собствен автомобилен сервиз. Ремонтните халета са построени върху площ от 800 м^2 и са оборудвани със специализирана техника. Компанията поддържа технически екип и мобилен сервиз, осигуряващи 24-часова поддръжка на територията на страната и съседните държави.

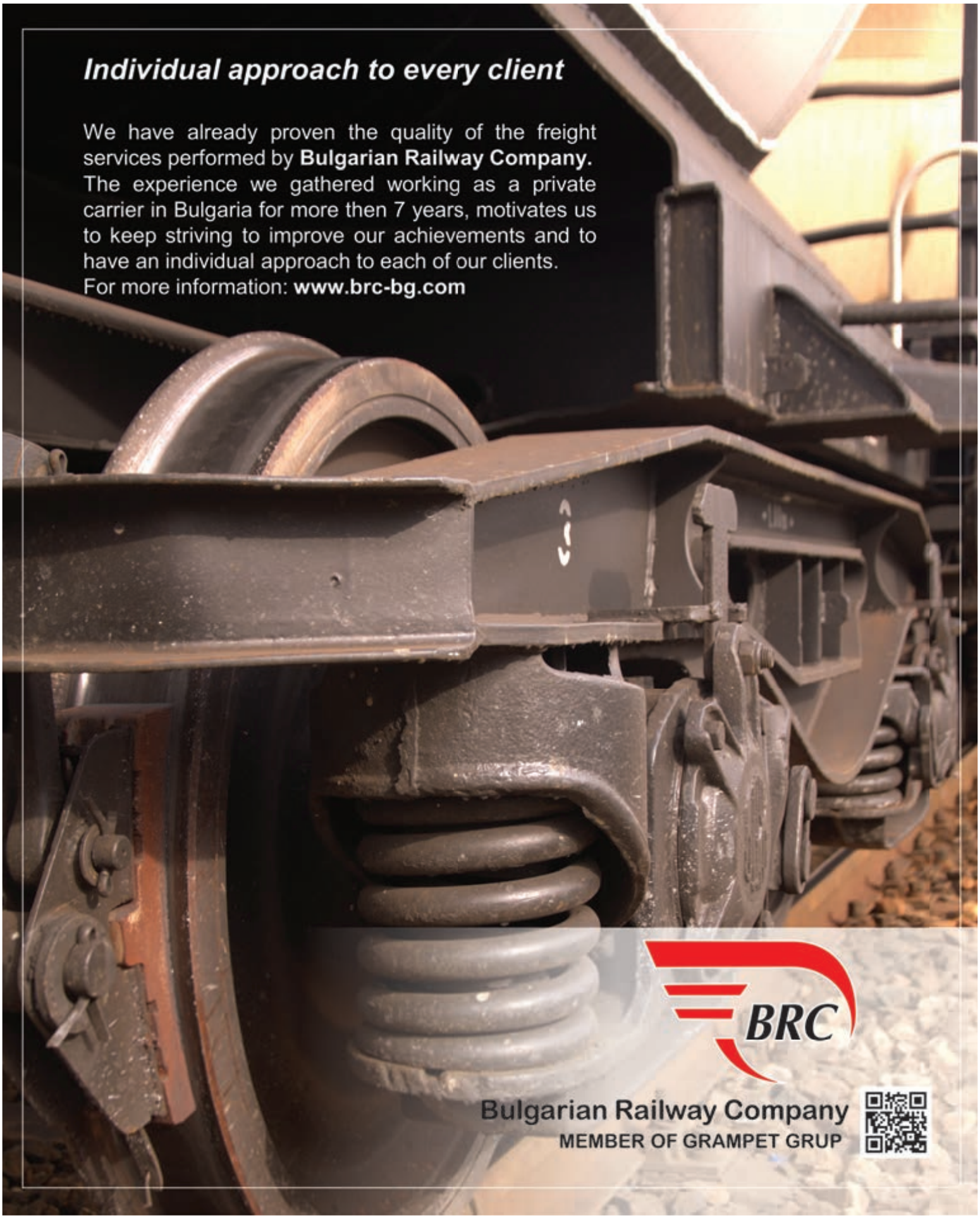
Контакти:
Местност Чиирите 020В
4109 с. Браниполе
България

тел.: +359 (32) 20 26 01,
+359 (32) 20 26 08,
+359 (32) 20 26 02

факс: +359 (32) 20 26 01,
+359 (32) 20 26 08,
+359 (32) 20 26 09

e-mail: office@petkoangelov.bg





ФОРУМ ЗА БАЛКАНСКИ ТРАНСПОРТ И ИНФРАСТРУКТУРА
FBTI
FORUM FOR BALKAN TRANSPORT AND INFRASTRUCTURE

АБЖП
АСОЦИАЦИЯ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ПРЕВОЗВАЧИ

БА ВЛЕК
ВЕЩИ ЛИЦА И ЕКСПЕРТИ

ДП НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА