

---

## Българските железници – състояние и перспектива

---

Публикуван на: 10.03.2011



Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Александър Цветков обяви още през месец септември 2009 г., че българските държавни железници са в състояние на фалит. За по-малко от две години новият екип на министерството успя да регулира получаването на заплатите от всички служители на БДЖ и НКЖИ без закъснение. Вече е в ход реструктурирането на двете компании, с което се цели превръщането на предприятието в пазарно-ориентирана компания.

Основната цел е българската железница да бъде модерна, безопасна, конкурентоспособна и нивото на услугите да бъде повишено до това в ЕС в периода до 2020 г.

Ситуацията за българските железници в момента е следната: обемите на железопътния трафик, както и пазарните им дялове намаляват; трафикът през 2010 е 40 % по-нисък от този през 2007; качеството на пътническите и товарни услуги е по-ниско от това, което българските граждани и бизнеса очакват; производителността на железопътния сектор в България е най-ниската в целия Европейски съюз; инфраструктурата и подвижния състав са в лошо и влошаващо се състояние; субсидиите за железопътния сектор се увеличават,

но все по-малко са средствата за инвестиции: финансовата подкрепа за сектора се е увеличила двойно от 2005 г. насам, и достигна до 400 млн. лв. през 2010, като само малка част от тези средства се насочва за капиталови инвестиции; държавният превозвач не е в състояние да обслужва дълговете си.

Програмата за реформа в железниците е разработена, защото има ясно осъзнаване и отчитане на нуждите не само на българската, но и на световната икономика от съществуването на силен железопътен транспорт. В реформата е заложено реализирането и развитието на: предоставяне на висококачествена и екологосъобразна услуга за пътници и товари; спасяване на хиляди работни места в дружествата БДЖ и НКЖИ – два от най-големите работодатели в България; изграждане на логистика и бизнес за превоз на товари по жп транспорта; възможност за използване на всички европейски фондове, за да се модернизира железопътната инфраструктура; подобряване на финансовото състояние на двете дружества и промяна в използването на средствата от данъкоплатците – от субсидиране на оперативни загуби в инвестиции в железопътния сектор.

В рамките на програмата е планирано да се извършат стратегически реформи, чрез които се цели ефективно реструктуриране на процесите и в двете железопътни дружества.

Разработен е и план за социално подпомагане и помощ за преминаване на друга работа в допълнение към изплащаните от железниците обезщетения за подпомагане служителите, засегнати от Програмата за реформа, правителството предложи програма

За да има България железопътен транспорт, бе потърсена помощта на Европейската комисия и международни финансови институции (ЕИБ, ЕБРР, МБРР). Поискано бе одобрението на Европейската комисия за отпускане на държавна помощ за спасяване на БДЖ ЕАД.

Българската държава се обърна и към Световна банка с молба за техническа помощ за реализацията на институционални мерки и за финансиране на инвестиции за механизация на поддръжката в НКЖИ, което да допълни финансирането по линия на европейските фондове.