

ВРw

БРОЙ 3/2005

член на
UIP

АСОЦИАЦИЯ НА СОБСТВЕНИЦИТЕ НА ЧАСТНИ ТОВАРНИ ВАГОНИ

Конгрес на UIP

Конгресът на Международната асоциация на собствениците на частни вагони (UIP) отбеляза рекордно участие на представители на товародателите, железниците и на държавните власти от страните от Европейския съюз.

На 1 октомври 2004 г., в прекрасния курортен център във Висбаден, около 200 мениджъри и експерти от най-високо ниво дискутираха ефекта от либерализацията в този сектор на транспорта. Конгресът премина под девиза „Частните вагони - един шанс за железницата“.

Четири основни оратори и три паралелно работещи групи направиха критичен анализ и дадоха позитивна оценка на европейската политика на либерализация, разгледана в технически, икономически и правно-политически аспект.

Подчертано бе, че крайъгълният камък на европейската транспортна политика е отварянето на пазара, което отговаря на три основни и съществени изисквания: свободен достъп до пазара, еднакви условия за конкуренция и прекратяване на субсидиите, които саботират конкуренцията.

Положително бяха отбелязани инструментите на втория и третия железопътен пакет, включително декретът, визиращ изискванията за качеството на товарните железопътни превози - вътрешни и международни. От друга страна, беше отбелязана ясно съществената разлика в качеството на железопътните превози в сравнение с автомобилните, която доведе до загуба на позиции на железницата на транспортния пазар.

Развитието на инфраструктурата, изясняването на европейските мащаби, трансгранична-

та координация на системите, справедливите рамкови условия и отношението към клиентите бяха определени като решаващи фактори за съживяване на железницата.

Три работни групи дискутираха различните аспекти на либерализацията в областта на товарния железопътен транспорт:

□ Бъдещето на техническата хармонизация в контекста на Техническите спецификации за интероперативност (STI) на Европейския съюз;

□ Повишаване на конкурентоспособността на железницата. Трите главни ключа към успеха бяха формулирани така: „Да бъдем по-близо до клиента, да се опрости предлагането и да се увеличи продуктивността на жп операторите“;

□ Правата и задълженията на собственика в бъдещите единни правила за ползване на вагоните при преминаването от системата RIV към нова нормативна база.

Накрая новоизбраният президент на UIP, д-р Хайко Фишер, президент на съвета на VTG AG, подчерта, че около 180 000 частни вагона извършват почти половината от тонкилометровата работа на железопътния транспорт в Европа. В тази дейност са инвестирани около 14 млрд. евро. Всички други участници в транспортния процес - железопътните предприятия, товародателите и публичните власти, от десетилетия ползват частните вагони. Като се отчита положителният принос, необходимо е въвеждане на правила за използването на товарните вагони. Тези правила трябва да бъдат единни и недискриминационни, с оглед в бъдеще да се гарантират перспективите и сигурността за инвестиции в този сектор.

ЗА НОВИ СПРАВЕДЛИВИ ПРАВИЛА ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ТОВАРНИТЕ ВАГОНИ

„БДЖ“ ЕАД
ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ
ПРОБЛЕМИ И
ПЕРСПЕКТИВИ

„ТРАНСВАГОН“ АД
гр. Бургас

НОВИНИ ОТ UIP

ЗАСЕДАНИЕ НА
СЪВМЕСТНАТА
РАБОТНА ГРУПА
UIC/UIP

РУМЪНСКАТА
АСОЦИАЦИЯ - ЧЛЕН
НА UIP

НОВИЯТ
НАЦИОНАЛЕН ЧАСТЕН
ПРЕВОЗВАЧ:
ОБЕДИНЯВА НИ
ПРОФЕСИОНАЛИЗМЪТ

ИНТЕРОПЕРАТИВНОСТ
В ДЕЙСТВИЕ...

ГОЛЕМИТЕ НА
ЕВРОПЕЙСКИЯ
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПАЗАР



BPW - време за промени

Живеем във време на промени. Свидетели сме на цялостното реструктуриране и преустройство на железопътния транспорт в Европа и у нас. Европейските директиви и изискванията за либерализация на транспортния пазар и финансова стабилизация на железниците доведоха да разделянето на бившите държавни железници на две: инфраструктурни компании и железопътни превозвачи.



Конкуренцията на транспортния пазар става все по-голяма. У нас се появиха първите частни жп превозвачи - един регионален и един национален, в Европа броят на частните жп превозвачи непрекъснато се увеличава. От друга страна, с разширяването на Европейската общност и отпадането на разрешителния режим за новите страни-членки се създадоха благоприятни условия за автомобилните превозвачи.

В международната дейност промените са необратими. Към Европейската комисия се създаде Европейска железопътна агенция. Международният железопътен съюз (UIC) е реорганизиран - има нова структура и нова организация на работа, активизира се сътрудничеството между различните организации в областта на жп транспорта. Приключи и първата фаза от дейността на Европейската общност по хармонизирането на транспортната система с приемането на първия пакет на техническите спецификации.

Влиза в сила новият COTIF с приложенията, което заедно с либерализацията на пазара, води до съществени промени в превозната дейност. Конвенцията RIV е денонсирана, отпада и фиш 433 на UIC. В тази връзка от UIP бе иницирано разработване на един минимум от условия за ползване на товарните вагони, което доведе до интензивни дискусии с UIC (през 2004 г. към тях се присъедини и ERFA, като представител на частните превозвачи). На тази основа се създаде проектът на Договор за ползване на вагоните (CUU), който следва да се съгласува и утвърди и да влезе в сила в началото на 2006 г.

Българската асоциация за частни вагони - BPW, следи отблизо тези процеси и съдейства за решаването на поставените въпроси. Отчитайки необходимостта от съвместни действия, от няколко месеца се водят активни контакти с БДЖ за едно по-тясно сътрудничество по адаптиране на новите нормативни документи и условията за ползване на вагоните към изискванията на железопътния пазар у нас.

Подготвен е проект на Меморандум за сътрудничеството между БДЖ и BPW. Основните направления на това сътрудничество са в областта на:

- Подобряване организацията и разширяване на пазарния дял на превозите в полза на железопътния транспорт;
- Подобряване на техническата експлоатация на вагоните;
- Обединяване на усилията за търсене на източници за финансиране с цел обновяване на вагонния парк, за да се отговори на предизвикателствата на транспортния пазар.

Предвижда се изграждането на постоянно действаща работна група, която ще работи по въпросите на новата организация за ползване на товарните вагони и ще предлага решения по възникващите проблеми.

Двете организации са убедени, че само със съвместните усилия на всички участници в транспортния процес, чиито интереси в много случаи са противоречиви, може да се отговори на новите европейски изисквания и потребностите на транспортния пазар.

За нови справедливи правила за ползване на товарните вагони



Хайко Фишер
президент на UIP

Единните унифицирани условия за ползване на вагоните на европейско ниво трябва да предлагат във всички случаи гаранции за справедливо разпределение на икономическата отговорност между страните по договора.

Европейският железопътен транспортен пазар започва малко по малко да усеща резултатите от политиката на либерализация на Европейската общност.

Три пакета европейски мерки за железопътния транспорт бяха представени и голямата част от тях - приети. Главната цел беше да се засили конкуренцията в железницата, както и конкурентоспособността на цялата железопътна промишленост спрямо другите превозвачи.

Дори нещо повече. В края на 2004 г. бяха приети множество технически спецификации за интероперативност (STI), целящи да подпомогнат процеса на постоянното приспособяване на железницата към новите условия в областта на техниката и експлоатацията.

След месец март 2003 г., всеки жп превозвач, частен или държавен, вече може да ползва около 50 000 км железни пътища в рамките на цялата Европейска общност. Тази възможност обаче за повечето страни съществува само на хартия. Изискването за конкуренция между железопътните превозвачи в Европа обаче не подобри позицията на железницата на транспортния пазар. Въпреки шумните декларации на железопътните

асоциации общоизвестен факт е ниското ниво на качеството и организацията на железопътните превози.

Трябва да отбележим, че новата либерализирана рамка на железопътния транспорт позволи на държавните железници да се позиционират добре и да доминират сред останалите „играчи“ на транспортния пазар. Засилващата се мощ на бившите държавни монополисти води до едностранно влияние върху сектора при постигане на стратегическите цели. Този факт поставя под въпрос успешното провеждане на либерализационната политика.

UIP приветства и ще продължава да подкрепя провежданата европейска политика на либерализация и засилване на конкуренцията в железопътния сектор. Но си запазва правото да настоява за допълнителни мерки за да се реализира на практика очакваното положително развитие на либерализацията.

Година наред предприятията от сектора на частните товарни вагони полагат усилия икономиката да разполага с непрекъснато обновяващ се парк от транспортни средства, които отговарят на потребностите. Не бива да се забравя и това, че финансирането, поддръжката и рискът от използ-

ването на вагоните са винаги за сметка на частния предприемач. Принципите на либерализацията вече бяха приложени с добри икономически резултати в този сектор, докато държавните железници се концентрират преди всичко върху запазването на традиционните си привилегии.

В своята икономическа дейност собствениците на частни вагони зависят от сътрудничеството с държавните железници, както и все повече - с новопоявилите се частни превозвачи. Разбира се, сега, когато сертифицирането на вагоните е независимо, те могат да движат своите вагони, без да са задължени да ги зачисляват към железниците, но след обявеното отпадане на договорите за зачисляване, предприемачът на частни вагони е задължен да предоговори условията за ползване на вагоните с всеки жп превозвач, от чиито услуги желае да се възползва. В този смисъл е напълно възможно в някои случаи вагоните на частния предприемач да са в конкуренция с вагоните на предприятието превозвач.

В една толкова динамично изменяща се среда на съжителство между досегашните

на стр. 4



от стр. 3

държавни железници и новите частни превозвачи, да се определят нови правила във всеки отделен случай на ползване на товарните вагони противоречи на всякаква икономическа логика. Само ако условията за ползване на товарните вагони са задължителни за цяла Европа, те могат да гарантират движението на частните товарни вагони. Впрочем, досегашният модел за вагоните „P“ беше ефикасен. Тази концепция вече се налага сред непрекъснато разширяващ се кръг от заинтересовани страни, вкл. и от Европейската общност.

Единните унифицирани условия за ползване на вагоните на европейско ниво трябва да предлагат във всички случаи гаранции за справедливо разпределение на икономическата отговорност между страните по договора. В духа на принципите на либерализацията е необходимо да се сложи край на дискриминацията между железничните и частните вагони.

Разбира се, конкурентното право, така както и правните инструменти, получени на база на либерализацията, позволяват да се коригират тежките нарушения на пазарните и конкурентни правила. Но тези инструменти могат да се използват само, когато проблемите вече са възникнали и не предлагат достатъчна защита от гледна точка на пазара.

В никакъв случай не е полезно предприятията, собственици на частни вагони, да установят, че в съответствие с утвърдените директиви техните права не са гарантирани. Това, което трябва да се направи, са задължителни правила, които предписват на страните конкурентни взаимоотноше-

ния в конкретния случай на използването на товарните вагони. Нека да се има предвид обаче, че предприятията, собственици на частни вагони, са принудени да приемат цените и условията на бившите държавни железници по цяла Европа. Визирам преди всичко празните пробези и ремонтите по време на ползването на вагона - цени и условия, които са определени едностранно и в тяхна вреда.

Новата конвенция COTIF, която заедно с приложението Д (Единни правила за изготвянето на договори за ползване на товарни вагони в международ-



но съобщение - CUV) ще бъде въведена след ратификацията ѝ през тази година. То предлага единни международни правила за движение на вагоните в рамките на един договор за използване. Все пак трябва да се има предвид, че повечето от разпоредбите на CUV не са задължителни и позволяват на договорящите се страни да се отклоняват от тях.

Според принципите на либерализацията железопътните предприятия трябва да прилагат едни и същи правила за товарните вагони - железнични и частни. В съответствие с новата либерализирана правна рамка ще се въведе многостранна договореност (Единен договор за ползване на вагоните - CUU) между

собствениците и железниците - ползватели. Към този договор може да се присъедини всеки, по собствено желание, като се дава възможност на един или повече участници да се договарят и помежду си, но при други условия. Тук обаче съществува опасността железопътните предприятия да се възползват в своя икономическа полза.

UIP, обратно на това, предлага въвеждане на „Общи условия за ползване“ (CGU). Те обхващат минимум от задължителни правила, които трябва да бъдат включени в договорите за ползване като необходими. UIP счита, че това е единственият на-

чин да се достигне до равновесие в преговорите между страните, които са на коренно противоположни позиции. В тази връзка в UIP се поставя въпросът защо задължителните правила за интероперативност в оперативната и техническа област на товарния железопътен транспорт не се въвеждат и в областта на ползването на товарните вагони.

По време на конгреса на UIP през миналата година представителят на Еврокомисията ясно подчерта ролята на частните товарни вагони като сериозен фактор в товарния железопътен транспорт, както и че през последните 30 години, поради недостатъчна конкурентоспособност в сравнение с ав-

томобилния транспорт, железниците изгубиха лидерската си позиция. Според тези декларации собствениците на частни вагони са пружината за конкурентоспособност в интегрирания европейски транспортен пазар на стоки по железница и Европейската общност не би желала тази роля да бъде поставена под опасност.

Както показват реакциите в средите на нашия сектор, ситуацията с инвестирането и обновяването на предприятията собственици на частни вагони е изключително критична, ако на европейско ниво не се гарантира минимум правна осигуреност и предвидимост при използване на вагоните.

UIP счита, че реализирането на тази цел е в пълно съответствие с принципите на свободата на договаряне. Това не означава да се стигне до „няма значение какво и хаос“, което се признава и от страна на железниците. Да се поставя железницата в конкурентна позиция с автомобилния транспорт, винаги ще бъде обща цел на участниците в товарния жп транспорт. Това означава, че в момента, когато един товародател сключва договор за превоз, трябва да има свободен избор сред железопътните оператори на пазара, но без ангажименти по техническото състояние и експлоатация на вагоните. Това означава също, че жп операторите в Европа трябва да могат да ползват подвижен състав - „неутрален“ и свободно достъпен, което ще им позволи да бъдат конкурентоспособни на транспортния пазар. Това на практика потвърждава, че секторът на частните вагони се явява ключов сегмент за възстановяване позициите на железопътния транспорт.

Товарните железопътни превози са гръбнакът на железопътния транспорт. Но в периода след 1990 г. количеството на превозваните товари рязко намаля (близо три пъти). Причините бяха комплексни, породени от рязката смяна на политическата и икономическата система в страната. От 1999 г. обаче се забелязва, че обемите постигат устойчиво ниво в границите на около 20-21 млн. т.

Днес основните видове товари на железницата са въглища, руда, нефт, изделия на черната и цветна металургия и нерудни изкопаеми, или т. нар. масови товари. Естествено, това предполага силна зависимост на товарния трафик от нивото, структурата и тенденциите в развитието на съответните промишлени отрасли в страната. Т.е., проблемите при въгледобивната и металургичната промишленост могат да се окажат пагубни за товарния железопътен транспорт. До момента „БДЖ“ ЕАД е основен железопътен превозвач, но не единствен. От средата на 2004 г. е налице успешно партньорство с втория по значение железопътен превозвач „Булмаркет“, с дейност в областта на железопътен възел Русе. Лицензиран е и трети превозвач, който тепърва ще се развива.

При намалените обеми на превозите в сравнение с периода до 1998 г., и в условията на реструктуриращата се икономика, основните задачи за „БДЖ“ ЕАД са в областта на:

□ организацията на влаковата работа за осигуряване на превози в регламентирани срокове;

□ организацията на влаково обслужване и обвързка на товаропотоците - главно на транзитните превози и превозите на крупните клиенти с маршрутни влакове;



„БДЖ“ ЕАД Товарните превози проблеми и перспективи

Димитър Купенов
Директор „Товарни превози“

□ съществуващата и изграждане на нова система от директни влакове за ускоряване на превоза на вагонните пратки и съкращаване на престойте;



□ графика за движение на влаковете с оглед подобряване използването на ресурсите и обвързката на тяговия подвижен състав, подобряване качеството на услугата по отношение сроковете на доставка и опазването на товарите;

□ организацията по преработката на товаропотоците в международно съобщение чрез създаване на блок-влакова организация;

□ оптимизиране броя на персонала и неговите функции.

„БДЖ“ ЕАД се стреми да постига подобряването на икономическите си показатели предимно по пътя на увеличаване превозваните количества товари, както и чрез намаляване на разходите. По отношение състоянието на вагонния парк използваните товарни вагони намаляха между два и три пъти в сравнение с 1990 г. За съжаление, не спират случаите на посегателства върху превозвани товари, върху части и елементи на самия вагон (кош, ходова част, спирачна система и др.). Разходите на фирма-

та се увеличават, нарушава се безопасността и сигурността на движение, увеличава се опасността от катастрофи и аварии.

„БДЖ“ ЕАД всяка година разработва подходяща тарифна политика, съобразена с възможностите на фирмата, с особеностите на пазара, с изискванията и възможностите на клиентите. Разработват се подходящи транспортни и логистични схеми по конкретни заявки на клиенти. Така се осигурява и услугата „от врата до врата“ и „точно навреме“. В процес на разработване са меморандуми за сътрудничество с Националното сдружение на българските спедитори и Асоциацията на собствениците на частни товарни вагони.

„Трансвагон“ АД гр. Бургас

инж. Васил Данев
Изпълнителен директор

Запазване на добрите традиции и съвременна технология на производството, отговаряща на европейските стандарти. Това е фундаментът, върху който „Трансвагон“ АД, град Бургас, успешно гради своята позиция на българския и на международния железопътен пазар. Фирмата е наследник на Вагонен завод - Бургас, и разчита на усвоеното производство на различни конструкции товарни вагони, на големите си капацитетни възможности, както и на доказаната квалификация на своите специалисти.

Началото е поставено преди повече от сто години - през 1890 г., когато е основана работилница за ремонт на локомотиви и вагони по новооткритата железопътна линия, свързваща Южна България и пристанище Бургас. Съществен етап в развитието на завода е производството на първите нови товарни вагони - през 1951 г., с което по същество започва и българското вагоностроене. През 50-те и 60-те години на 20 век се разработват конструкциите на открити и покривни вагони за превоз на масови товари, през 70-те години - на платформени вагони, а след 1980 година акцентът е върху производството на специализирани вагони, с възможност за механизмирано товарене и разтоварване, а така също и вагони, в които превозваните товари са защитени от атмосферните влияния.

От поточните линии на завода последователно излизат Вагон за превоз на зърнени товари и химически торове, Вагон тип „Думпкар“, Вагон за превоз на въглища със седловиден под, Вагон за превоз на фосфати, на дървесни частици, Вагон хопердозатор, Вагон платформен с покривало, Вагон за превоз на желязна руда, построен съгласно изискванията на американските железопътни стандарти, и много други.

„Трансвагон“ АД участва активно в международните транспортни изложения със собствени вагони: в Мюнхен през 2001 г., и в Берлин - през 2002 г., са показани конструираните вагони с осно натоварване 22.5 тона - със седловиден подтип „Fains“,



Фирмата е наследник на Вагонен завод - Бургас, и разчита на усвоеното производство на различни конструкции товарни вагони, на големите си капацитетни възможности, както и на доказаната квалификация на своите специалисти

и с отварящ се покрив тип „Tamns“, а на последното изложение в Берлин, през 2004 г., е представен Вагон със седловиден под и с отварящ се покрив тип „Tains“.

След 1990 година и до днес производството на завода се специализира и в извършването на заводски ремонт, реконструкция и модернизация на товарни вагони за страната и чужбина. Сред основните възложители на такива поръчки са „БДЖ“, „Кремиковци“, „Лукойл Нефтохим Бургас“, „Солвей Соди“ - Девня, „Юмикор“ - Пирдоп, и други български външнотърговски фирми като „Трансимпекс“ и „Трансимпекс трейд“, а също и фирми от Германия, Чехия и Полша.

През 1999 г. заводът се приватизира. „Трансвагон“ АД е 100% частно акционерно дружество с преобладаващо участие на мениджърския екип. След няколко основни етапа на разширения и реконструкции сега фирмата заема внушителна площ - 200 000 кв. м, и е удобно свързана с железопътната и шосейна инфраструктура на Бургас и страната.

Предметът на активност на „Трансвагон“ АД включва маркетинг, проектиране, производство и продажба на открити, платформени и покривни универсални и специализирани товарни вагони за нормално (1435 мм) и теснопътно (760 мм) междурелсие, на талиги за товарни вагони и резервни части за подвижен железопътен състав, ремонт и модернизация на всички видове товарни вагони.

Проектирането на конструкциите и разработването на технологиите за производство се осъществява на съвременни персонални компютри посредством CAD/CAM системи.

Технологичният цикъл на производството се разделя условно на две главни направления - подготвително и заваръчно-монтажно.

Цеховете на завода: „Разкройвачен“, „Ковачен“, „Механичен“, „Монтажен“ и други, непрекъснато се обновяват с нови, точни и високопроизводителни машини.

Входящият контрол на материалите, кооперираните изделия и контрола на готовата продукция се изпитват в специализирани заводски лаборатории от квалифицирани специалисти.

Контролът на заваръчните материали, заваряването и контролът на заваръчните шевове се извършват от високо квалифицирани кадри, сертифицирани от „TÜV“. „Трансвагон“ АД има сертификата от „TÜV“ за целия технологичен процес на заваряването.

От особена важност за цялостния производствен процес е изградената в дружеството система за управление на качеството. На база на изработените документираны процедури продуктът може да се идентифицира, проследи и окачестви на всеки етап от неговото създаване. Притежаваният от дружеството сертификат за ISO 9001:2000 е гаранция за високо качество и европейски стандарт на продукцията.

„Трансвагон“ АД е надежден търговски партньор на клиенти от България, Европа, Азия и Латинска Америка. Тук е създадена основната част от товарния вагонен парк на националния пре-

ка за движение на товарни вагони (RIV).

През последните няколко години особено успешно се развива сътрудничеството с „On rail“ GmbH, което задоволява потребностите от български товарни вагони за клиенти от Германия и другите европейски страни. Количеството на реализираните доставки за периода 1999-2004 г. е над 1 000 броя нови, ревизирани или модернизираны товарни вагони от типове „Fals“, „Eaos“, „Rgs“, „Res“ и „Smmps“. Добрите резултати от сътрудничеството се изразяват и в непрекъснатото техническо усъвършенстване, повишаването на качеството на продукцията, увеличаването на дела на новото строителство в обема на поръчките - от обикновени ревизии, през модернизации та до изцяло нови вагони с основно натоварване 20 и 22.5 т.

Закономерна оценка за постиженията на дружеството е и сертификацията за 2005 г. от Германските железници - по линия на ремонта и по линия на производството на нови товарни вагони. Получените сертификати дават право на „Трансвагон“ АД да ремонтира вагони на DB и вагони, зачислени в DB, както и да бъде доставчик на нови товарни вагони за DB.

Запазването на добрите традиции, непрекъснатото развитие и обучение на специалисти и работници, въвеждане на най-нови технологии, това са основните елементи, с които се изгражда и утвърждава успехът на завода.



„Трансвагон“ АД е надежден търговски партньор на клиенти от България, Европа, Азия и Латинска Америка.

возвач „БДЖ“ и на ключови за българската икономика фирми като „Кремиковци“, „Мини Марица-изток“ и др. Вагони и резервни части за подвижен железопътен състав, произведени в Бургас, са доставени на много европейски държави - Австрия, Германия, Белгия, Полша, Чехия, Словакия, Унгария, Румъния, Испания, Гърция и дори в Сирия и Венецуела. Чуждестранни възложители на големи поръчки са немската фирма „Он рейл“, австрийската „Кроношпан“, държавната венецуелска компания „Фероминара Ориноко“, Сирийските държавни железници и др.

Спечелените позиции на българския и на международния железопътен пазар безспорно се дължат на доказаното качество. Продукцията на „Трансвагон“ АД отговаря на всички изисквания на Международния железопътен съюз (UIC) и на Правилни-



от стр. 5

Пред „БДЖ“ ЕАД стои и въпросът за развитието на екологично чисти товарни жп превози. Търсят се схеми и възможности за увеличаване относителния дял на превозите с електрически подвижен състав, за развитие на нови технологии за комбинирани превози. Маркетинговите изследвания на „БДЖ“ ЕАД показват, че съществува потенциал за развитие на такива превози транзит през територията на България. Важно е и информационното обслужване, както в самата фирма, така и на клиентите на „БДЖ“ ЕАД. Създават се нови програмни продукти и системи за автоматизиране дейността по търговското обслужване, ремонта на вагоните, следене движението на влаковете, возилата и товарите и др.

Много съществено е взаимодействието с националната компания „Железопътна инфраструктура“ и стратегията за нейното развитие. Непрекъснатите ремонти по железния път, от една страна, са необходими за поддържане на инфраструктурата на определено ниво, но от друга, влошават качеството на услугата, водят до допълнителни разходи за превозвача, а от тук и до непревозени товари.

От началото на 2004 г. за автомобилния транспорт бе въведена винетна система за

ползване на пътната инфраструктура. Разходите на автомобилните превозвачи не само че няма да се увеличат, но дори може да намалее. Логично възниква въпросът за перспективите пред товарните железопътни превози не само на „БДЖ“ ЕАД. Проектни проучвания и прогнози показват, че в периода до 2015 г. обемът на превозваните товари с жп транспорт вероятно ще достигне около 25 млн. т. Предполага се, че транзитът през България ще се увеличи 2 до 3 пъти. Общото количество превозвани товари вероятно ще се разпредели между настоящите, а може би и други лицензирани жп превозвачи. Но днес „БДЖ“ ЕАД обхваща 99% от железопътните товарни превози на българска територия. При новите условия трябва да се намерят други форми за развитие на товарните превози, и то при взаимноизгодно партньорство между лицензираните превозвачи, както и запазване интересите на всеки от тях.

Нарастващите изисквания на клиентите, особено по-големите, налага развитието на вагонния парк в няколко посоки:

- Специализиране за превози на конкретен клиент;
- Преструктуриране в зависимост от перспективите за развитие на индустрията с оглед новите изисквания, налагани от конюнктурата на транспортния пазар;

Разширяване частта на вагонния парк, собственост на самите клиенти (частни вагони).

Изискванията на клиентите към информационното обслужване е друго предизвикателство. Всеки превозвач би трябвало да има достъп до (или да притежава) информационна система за управление и следене на влаковете, возилата и товарния вагонен парк. Тя трябва да е ефективна и на територията на българската жп мрежа, и да има връзка със системите на територията на чуждите жп предприятия.

Развитието на товарния железопътен транспорт до голяма степен е обвързано и от влизането в сила на новия COTIF 1999. Новата конвенция съдържа пет притурки, регламентиращи превоза на опасни товари, статута и ползването на подвижния състав, взаимоотношенията между превозвач и инфраструктура, техническите предписания и норми, процедурите и изискванията към железопътните средства и допускането им в международно съобщение. Основните моменти в конвенцията са:

отпадане на задължението за превоз и преминаване към свободно договаряне;

въвеждане на три категории превозвачи - основен (може да осъществи превоза от край до край), последващ (по сегашната схема следващите един след друг превозвачи носят еднаква отговорност пред клиента) и заместващ (основният превозвач е възложил частично изпълнение на превозния договор и носи отговорност само за тази част от превоза, която той изпълнява);

промяна статута на вагона - премахване на таксата за ползване на вагоните RIV, еднакво третиране на железничните и частните вагони; въвеждане на обезщетения за превишаване срока за доставка; невъзможност за повторно натоварване на вагон без изричното съгласие на собственика му и др.

Като заключение, предизвикателствата пред товарния железопътен транспорт са от различно естество и ще се увеличават. Това се отнася и до нормативната уредба (новия COTIF), и до възможността за работа в условия на реална конкуренция между лицензираните железопътни превозвачи, както и конкуренцията с други видове транспорт.



Новини от UIP

Заседание на съвместната работна група UIC/UIP

На 3 юни 2005 г., в седалището на UIC - в Париж, се проведе заседание на съвместната работна група на UIC и UIP. За първи път в заседанието взе участие и представител на ERFA. Главна тема на обсъжданията бяха бъдещите условия за ползване на вагоните (Договора CUU), които са от съществено значение за бъдещата експлоатация на частните вагони.

Както е известно, във връзка с въвеждането на новия COTIF, предстои и въвеждането на съществени промени в техническата и търговската експлоатация на товарните вагони, в това число и частните. Конвенцията RIV и фиш 433 на UIC са денонсирани и новият договор за ползване на вагоните е предназначен да ги замести в новите условия, когато статутът на частните и железнични вагони е изравнен.

Разработването на проекта на договора за ползване на вагоните и съгласуването му със заинтересованите страни продължава повече от година. Като резултат има готов проект, който в основната си част е съгласуван, но са налице и съществени различия между UIC ERFA, от една страна, и UIP, от друга. Основният предмет на различия е решаването на въпроса за отговорността при аварии и щети по вагоните в процеса на транспортиране.

Позицията на UIC е, че в случай на авария или посегателство по вагона, **държателят (собственикът или наемателят) на вагона е този, който си търси правата от всяка от участващите в превоза железници.** Съображенията за тази позиция се мотивират от трактовката, че в съответствие с постановките на новия COTIF железниците вече не са партньори, а конкуренти

на транспортния пазар. Следователно една железница не може да носи колективна отговорност.

Позицията на UIP е, че в случай на авария или посегателство по вагона **железопътното предприятие (EF), приело вагона, е отговорно за щетите, констатирани при връщането на вагона на държателя** (собственик или наемател). Не може да се изисква от един държател на вагон да доказва кое железопътно предприятие по транспортната верига е конкретно отговорно за аварията.

Всъщност големият въпрос е за малките аварии и щети, които са трудно доказуеми и практически би трябвало да се поемат като неизбежни рискови разходи от някой. Логично е това да бъде превозвачът, който е сключил договора за превоз и ползва вагона. Позицията на UIP е, че разходите за вагона представляват много малка част от общите разходи за превоза. Нелогично е в този случай, при недоказан извършител на щетата, държателят на вагона да поеме 100% от щетата.

След проведените дебати на съвещанието не се стигна до намиране на компромисна позиция. Бе решено да се създаде обща целева работна група, която много бързо да анализира въпроса, главно от икономическа гледна точка, но също и от юридическа, и да излезе с общо решение по въпроса. След което в началото на юли, на заседанието на форума „Товарни превози“, текстът на договора за ползване на вагоните да се приеме и впоследствие да се съгласува с UIP и ERFA.

На съвещание в Европейската комисия през втората половина на септември, т.г. на което ще бъдат поканени всички транспортни международни организации (CER, UIC, UIP, UIRR, ERFA), ще се обсъди информация за хода на разработването и съгласуването на Договора за ползването на вагоните и ще се търси решение на въпроса.

Влизането в сила на Договора за ползване на вагоните (CUU) се предвижда да стане в началото на следващата година, с влизането в сила на новия COTIF. За тази цел се предвижда организиране на учредителна Генерална асамблея, на която ще се избере Общ комитет - UIC/UIP/ERFA, и ще се приеме вътрешният правилник за неговата работа.

Националната асоциация за частни вагони в Румъния е най-новият член на UIP

На 30 септември 2004 г., във Висбаден, Генералната асамблея на UIP единодушно прие молбата на румънската асоциация за частни вагони AVP за присъединяване към организацията. Така UIP вече обхваща 16 национални асоциации в Европа.

Румънската национална асоциация на частни вагони е създадена през 2001 г. по инициатива на 17 членове -основатели. Понастоящем в Румъния частните вагони са 17 000, а националните железници притежават 60 000 вагона. По този показател Румъния заема четвърто място сред членовете на

UIP в Европа. Фирмите притежателки на вагони са бивши държавни фирми, получили вагоните от Румънските държавни железници (CFR). Повечето от тези вагони са предназначени за превоз на петролни и химически продукти.

В края на 2003 г. AVP изпада в кризисна ситуация поради липса на финансиране и почти прекратява дейността си. Но в началото на 2004 г. асоциацията е реорганизирана като за президент е избран инж. Нуку Морар, представител на „Ergoma“ за Румъния. В асоциацията членуват и организации, които не притежават вагони, но

дейността им е свързана с експлоатацията на частните вагони - ремонтни предприятия, спедитори, железопътни оператори. Дейността на асоциацията е организирана в работни комисии, най-важната от които е техническата. AVP е в постоянен контакт с националните железници, товарният превозвач „CFR Marfa“ и с Националната железопътна администрация („Afer“). Понастоящем асоциацията има 25 членове, които притежават 7000 вагона. AVP е разработила амбициозен и перспективен план и се отнася с оптимизъм към бъдещето на железопътния транспорт и своето развитие.

Информацията за AVP е предоставена от нейния президент, инж. Нуку Морар

Новият национален частен превозвач: Обединява ни професионализмът

Господин Дунчев, поздравления за смелото решение, какво обединява основните акционери и инвеститори за създаването на дружеството БЖК?

След задълбочен анализ на транспортния пазар акционерите стигнаха до извода, че в момента има пазари, има нужда от появата на частен превозвач. С промяната в законодателството и създаването на Закона за железопътния транспорт се откри възможност за либерализация на пазара. Всички акционери в компанията имат свой бизнес и развиват дейност в областта на транспорта. Всички имат сериозно отношение към железопътния бранш, а някои, като румънския ни партньор, имат опит в частните железопътни превози. Те са професионалисти, с доказани организационни качества. Европейският опит показва, че това не е губещ бизнес, въпреки голямата конкуренция от страна на автомобилния транспорт. Подобни мотиви стимулираха акционерите и ги събраха под общата идея за създаване на компания, която да бъде стимулатор на железопътните превози и конкурентоспособна по линия на качеството и предлаганите услуги. Стремехът на инвеститорите е да се впишем в новата организация на товарните превози в страните от ЕС.

Какви са намеренията в близък и средносрочен план? Кога можем да очакваме да се почувства по-осезателно Вашето присъствие на транспортния пазар?

Предстои ни да подпишем договор с НК „ЖИ“ за достъп и използване на железопътната инфраструктура. Това трябва да стане до 3 месеца след получаването на лицензията. Съществуват неизяснени въпроси, които бавят неговото подписване. Например плащането на еленергия. Цените за достъп до инфраструктурата са определени с правителствено постановление, но не е ясно на кого трябва да се плаща еленергията. НК „ЖИ“ няма лиценз за продажба на еленергия, а НЕК таксува по стойности, отчетени от електромера в тяговата подстанция на самата НЕК. Те са различни от показанията на електромера в локомотива. Има и други неизяснени технически въпроси, но се надявам договорът да бъде подписан в средата на юли. Следват още три месеца, в които ще се направи техническата сертификация на возилата и проверка на правоспособността и квалификацията на персонала.

През този 6 месечен задължителен период на адаптация се подготвяме за старт на основната ни дейност. Провеждаме и срещи с нашите потенциални товародатели. В дългосрочен план разработваме алтернативни програми за превоз на товари, като разчитаме главно на гъвкав маркетинг и ефективна тарифна политика. Преговаряме и с различни банки за финансиране на бизнесплана на дружеството. Надявам се, да започнем работа в края на лятото.



За Българската железопътна компания разговаряме с инж. Владимир Дунчев. Той е професионален железничар, има две висши образования - „Експлоатация на железопътния транспорт“, в Техническият университет, и „Икономика и управление на транспорта“ - в УНСС, София.

Започва работа в БДЖ през 1984 г. като технолог. Последователно е директор по движението, зам.-генерален директор и за периода от 1998 до 2003 г. е генерален директор на БДЖ. Като такъв изнесе основната тежест на реструктурирането на жп транспорта.

Сега е изпълнителен директор на първия национален частен превозвач - БЖК.

Каква ще бъде политиката Ви в областта на подвижния състав, как смятате да започнете и с кого ще си сътрудничите

по закупуването и наемането на вагони и локомотиви?

На този етап не сме правили инвестиции за подвижен състав. Нашите акционери притежават вагони и локомотиви, а някои от тях са и производители. „Трансвагон“ АД Бургас е най-големият в България завод за товарни вагони с пазари и извън страната. Правоприемникът на Вагоноремонтен завод в с. Самуил - „Тракция“ АД също е наш акционер, който извършва ремонт на всички видове товарни вагони - открити, цистерни, циментовози, торовози и др. Смятаме на този етап да наемем подвижен състав, както казах вече, с подкрепата на акционерите. Разработваме и програми за закупуване на собствен подвижен състав, специализиран за обслужване на големи промишлени предприятия, но това до известна степен зависи от бъдещите ни клиенти.

Вече се изказахте по-скоро песимистично за възможностите за развитие на комбинираните превози. Но сред акционерите Ви е съвременен автотранспортно дружество, няма ли все пак да се опитате да се включите в този пазар?

Предлагането на определени форми на комбиниран транспорт може да стане на един следващ етап от нашата дейност. Необходимо е първо да привлечем товародателите и да завоюваме стабилна позиция на пазара. Този вид превози може да се реализира само чрез сътрудничество и партньорство с всички железопътни превозвачи в страната и чужбина. Европейският опит показва, че тази форма увеличава превоза на товари и е от съществено значение както за нас, така и за нашите товародатели. Румъния е единствената страна на Балканите, която произвежда подвижен състав, подходящ за комбинирани превози. Безспорен факт е, че има дефицит на такъв подвижен състав и търсенето в Европа е голямо. Така че е възможно да се включим в този пазар, ако той бъде подкрепен както от румънските ни колеги, така и от други железопътни превозвачи.

Накрая, какво е отношението Ви към ВРW?

Като на частен превозвач и собственик на частни вагони - положително. Двама от нашите акционери - „Трансвагон“ АД - Бургас, и „Тракция“ АД - Самуил, са членове на ВРW. В новите условия на засилващата се либерализация на транспортния пазар, денонсирането на RIV и промяна на условията за ползване на товарните вагони, очаквам асоциацията да ни помогне, особено за международните превози и новата нормативна база.

Интероперативност в действие...

ERTMS: Един голям европейски проект за железниците

На 17.03.2005 г. Европейската комисия, UIC, CER, EIM и UNIFE подписаха съвместен протокол за определяне стратегията за изграждане на европейската система за управление на железопътния трафик - ERTMS (European Rail Traffic Management System), по приоритетните европейски направления. За целта участващите партньори ще трябва да акумулират и вложат повече от 4 млрд. инвестиции през следващите 10 години.

Въвеждането на една хармонизирана система за сигнализация, контрол, и управление и комуникация ще предостави съществени предимства: ще улесни международната експлоатация на жп превозите и ще позволи да се оптимизира използването на капацитета на линиите, при висока степен на сигурност и надеждност.

Съвместният протокол определя задачите за всеки от парт-



Г-н Жак Баро - вицепрезидент на Еврокомисията, по време на церемонията при подписване на съвместния протокол ERTMS

ньорите през следващите 18 месеца, което ще позволи реализирането на възможно най-добрата от икономическа и техническа гледна точка стратегия за изграждането на системата по европейските коридори.

Зелена светлина за първия проект „Марко Поло“

Първите 13 проекта на програмата „Марко Поло“ (между които и проектът на едно предприятие, член на UIP - Transfesa/Испания) получиха финансова помощ от Европейския съюз в края на септември м.г.

Основната цел на програмата е да се прехвърлят превози в размер на 12 млрд. т/км от натоварения автомобилен транспорт на други видове по-екологичен транспорт. С помощта на 13-те проекта тази цел ще бъде преизпълнена с 1.6 млрд. т/км.

В средата на месец октомври 2004 г. беше обявен втори търг. Считано от 2007 г., „Марко Поло“ би трябвало да се разшири значително с включването на граничните страни с Европейския съюз. За периода 2007-2013 г. ще бъдат предоставени 740 милиона евро.

Знаете ли, че ...

В Европа съществуват не по-малко от 3 типа железен път с различна ширина на междурелсието (без теснолинейките); 5 системи за електрозахранване на железопътните линии; 7 системи за сигнализация и 15 несъвместими системи за управление и контрол. Най-учудващото е, че всичко това функционира!

* * *

През 2004 г. товарният жп транспорт в Европа съставлява около 17% от сухопътния товарен транспорт. През следващите 10 г. - до 2015, се прогнозира нарастване на товарния транспорт с около 40% (при базов отчет 2000 г.), а само на железопътния - с 60%.

* * *

Десетте трансевропейски транспортни коридора (вкл. допълнителните отсечки) включват 20 700 км и 68 терминала за комбинирани превози. През следващите 10 години в тях ще бъдат инвестирани 225 млрд. евро от общо 600 млрд. евро инвестиции за транспортната инфраструктура.



Издание на Българската асоциация на собствениците на товарни вагони

Адрес на редакцията:

София 1421, бул. „Арсеналски“ № 105

тел.: 02 / 963 48 27; факс: 02 / 866 55 58; e-mail: bpw@mail.bg



В СЛЕДВАЩИЯ БРОЙ

НОВИЯТ ДОГОВОР ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ВАГОНИТЕ

„ЛУКОЙЛ“ - НАДЕЖДНИЯ ПАРТНЬОР

ПРЕДСТОЯЩИ ТЕХНИЧЕСКИ НОВОВЪВЕДЕНИЯ

Големите на европейския железопътен пазар



Европейската комисия одобрява план за развитието на товарните превози на SNCF

За първи път една страна-членка (Франция) и едно жп предприятие внасят в Еврокомисията план за възстановяване и развитие на товарните превози. Одобрението на плана, обявено в началото на годината, осигурява необходимите средства за финансиране на дейността по товарните превози на SNCF в размер на 1.5 млрд. евро: 800 млн. - от държавата, и 700 млн. - от SNCF. Тази значителна сума осигурява необходимите средства за обновяване и развитие на товарните превози. Безпрецедентни мерки се предприемат за модернизиране на подвижния състав: поръчани са 1000 нови локомотива.

Едновременно с това Еврокомисията обвързва одобрението на тази програма с редица условия, касаещи отварянето за конкуренцията, обособяването на товарните превози и недопускането на дискриминация по отношение на новите участници на транспортния пазар.

Германска субсидия за инфраструктурата, предназначена за товарни жп превози

В началото на октомври 2004 г. Еврокомисията утвърди пакет от мерки, набелязани от Германия, с оглед приоритетното развитие на железопътната ѝ инфраструктура и прехвърлянето на товарни превози от автомобилния на железопътния транспорт.

Решението подкрепя строителството, и разширяването на частните жп клонове и отклонения използвани за товарни превози.

За периода 2005-2009 г. е предвидена годишна помощ в размер на 32 млн. евро. Предприятията, които ще ползват такава субсидия, ще трябва да се обвържат със задължението да транспортират по тези отклонения един минимум тонаж за определен период от време.

Две страни ... без граница

Френско-германското сътрудничество в областта на товарните жп превози отваря нова страница в своето развитие. „Railion“ и „Fret“ SNCF ще осигурят в близко бъдеще движението в режим на интероперазивност на товарните влакове между Германия и Франция през всички гранични пунктове, с което се икономисват до 2 часа времепопуване по техните релации.

Президентът на SNCF - Луиз Галоа, и президентът на DB AG - Хартмут Медорн, се срещнаха в Кьолн и подписаха рамкова конвенция за втория етап на френско-германската програма в споменатата област.

Системата „влакове без граница“ ще включи всички гранични пунктове, които товарните влакове ще преминават без спиране. Първоначално движението ще бъде осигурено от германски локомотиви с мултисистемно електрозахранване, а през второто полугодие на 2005 г. ще се въведат и френски. И двата типа локомотиви са адаптирани към системите на електрозахранване и сигнализация на двете страни.



Европа - от врата до врата

В Cargo (Товарни превози на SNCB) създаде системата от товарни влакове **Trains Eurail Cargo** за превоз на всички видове товари (вкл. контейнери). Тези висококачествени международни влакове свързват Белгия с основните европейски икономически зони от първостепенно значение. Пет направления се възползват понастоящем от марката „Eurail Cargo“: „**Belalpia**“ - към региона на Мюнхен и Западна Австрия, „**Belvetic**“ - към Швейцария, „**Interdelta**“ към Югоизточна Франция, „**Scaldo**“ - към Източна Австрия и „**Necktra**“ - към Германия.

Влаковете „Eurail Cargo“ се движат всеки работен ден от понеделник до петък. С тях товарите се придвижват бързо и без загуба на време на граничните пунктове. Като се добави надеждността и регулярността им, „Eurail Cargo“ влаковете гарантират на клиентите си и сроковете за доставка на товарите.

Fret SNCF също предлага система от директни европейски влакове, които свързват Франция с главните икономически зони в Европа: „**Transflandres**“ - към Холандия, „**Le Grand Danois**“ - към Дания, „**Scan Express**“ - към Швеция, „**Rhone - Westphalia**“ - към Германия, и „**Ruhr - Le Bourget**“ - от Германия, „**Autriche - Express**“ - към Австрия и страните от PECO.