

продукт и его потребителей, инфраструктурные объекты и природную среду, осуществляет мобильность людей и обмен идей, информацию и культурные ценности. Поэтому преподаватели ВТУ «Тодор Каблешков» не могут остаться безразличными к идее широкого приложения интердисциплинарного подхода и участвовать активно в совместном межуниверситетском проекте для интердисциплинарного обучения пяти университетов: Технический университет – София, руководитель проекта, Лесотехнический университет, Университет архитектуры, строительства и геодезии, Химикотехнологический и металлургический университет и ВТУ «Тодор Каблешков».

Проект разработан на основе общего взгляда на сущность интердисциплинарности как стиля, который предполагает объединение нескольких наук для решения определенных проблем. Успех в трудном, но важном деле для его утверждения требует объединения усилий преподавателей, докторантов, специалистов и студентов, перед которыми поставлена задача обновить не только образовательную систему, но и мир во имя единой цели: благополучия, стабильности и прогресса.

УДК 338

### **Современное состояние инвестиционной политики на железнодорожном транспорте Болгарии**

Даниела Тодорова (e-mail:daniela\_dt@abv.bg)  
ВТУ им. Т.Каблешкова София, Республика Болгария

Сложные процессы реформирования болгарской экономики привели к созданию неблагоприятной ситуации в инвестиционной сфере. Необходимость в быстром и полном переструктурировании экономики Болгарии и переход её от централизованного планирования к рыночным принципам оказали неблагоприятное воздействие на развитие большинства отраслей.

Транспорт является одним из основных факторов, влияющих на современную экономику. Он формирует 6,6% из Внутреннего валового продукта (ВВП), что видно в табл. 1.

Таблица 1. Удельный вес транспорта в ВВП Болгарии

показатель	годы				
	1999	2000	2001	2002	2003
Относительный вес транспорта в ВВП (%)	4,75	4,21	6,19	6,57	6,58

Переструктурирование железнодорожного транспорта и дальнейшее развитие его в качестве важной части системы транспорта Болгарии, развитие транспортных коридоров и приведение их в полное соответствие с нормами и требованиями Европейского союза создают более благоприятные условия для активизации инвестиционной деятельности.

Железнодорожный транспорт – это сектор экономики, связанный с интенсивными капиталовложениями больших размеров. Достижение более высоких скоростей движения, большей производительности и безопасности транспортной системы требует увеличения финансовых расходов со стороны транспортных фирм.

Для реализации этой политики разработано несколько инвестиционных программ, которые включают:

- производство ремонтных работ по содержанию железнодорожных путей и его сооружений;
- создания новых активов - в них предусматривается строительство приоритетных объектов, расположенных на трассах общеевропейских транспортных коридоров;
- улучшение железнодорожной инфраструктуры.

Государственным бюджетом выделяются средства на обновление и ремонт инфраструктуры в основном по двум программам:

1. Региональной инвестиционной программе /РИП/
2. Национальной инвестиционной программе /НИП/

В финансирование инвестиционных программ кроме бюджетных средств включаются также собственные средства, кредиты с государственной кредитной гарантией и безвозмездные средства /ФАР, ИСПА/.

К сожалению, выполнение инвестиционной политики в сфере железнодорожного транспорта не обеспечивается необходимыми финансовыми средствами. Это приводит к

невыполнению ряда проектов и поставленных задач. Недостаточные финансовые средства являются основной причиной отставания в отношении ремонтной деятельности по содержанию железнодорожной инфраструктуры. Несоблюдение установленных сроков обновления железнодорожного пути и среднего ремонта привело к уменьшению скоростей движения поездов.

Большую часть железнодорожных линий строили более чем 100 лет назад, в связи с чем их параметры позволяют развивать скорости до 100 км/ч. Ввиду плохого состояния инфраструктуры поддерживать на железнодорожном транспорте конкурентные скорость и время перевозки становится невозможным. Для железнодорожной сети в целом средние скорости движения 10 лет назад были на 18,4% ниже проектных, а в данный момент они на 25% ниже, т.е. уменьшение составляет 6,6%.

Другая основная проблема - это состояние подвижного состава, находящегося в эксплуатации на железных дорогах. Средний возраст имеющихся локомотивов и вагонов превышает 25 лет.

Необходимы значительные инвестиционные средства как в целях улучшения параметров железнодорожных линий и безопасности перевозок, так и для обеспечения современного подвижного состава и технологий перевозок. Основными приоритетными направлениями улучшения состояния железнодорожной сети являются:

- ✓ Восстановление и поддержание проектных скоростей на сети железных дорог;
- ✓ Реконструкция и обновление железнодорожных линий, расположенных на трассах общеевропейских транспортных коридоров;
- ✓ Рационализация железнодорожной сети, которая выражается в ликвидации убыточных нерентабельных линий.

Основные финансовые приоритеты на железнодорожном транспорте направлены на:

- Обеспечение заявленных среднесрочной инвестиционной программой средств на восстановление и поддержание технических параметров железнодорожной инфраструктуры;

- Обеспечение получения средств от международных финансовых институтов, в т.ч. безвозмездной помощи, для реализации приоритетных проектов на трассах международных трансевропейских коридоров.

Реализация перечисленных мероприятий приведёт к улучшению качества предлагаемых железнодорожным транспортом услуг, повышению его конкурентоспособности и обеспечению необходимой финансовой стабильности.

В связи с присоединением Болгарии к Европейской транспортной системе требования направлены на обеспечение конкурентоспособности, введение эффективного законодательства, применение европейских стандартов, достижение более высокого качества предлагаемых транспортных услуг.

Осуществление целей инвестиционной политики обеспечило бы развитие транспортной инфраструктуры в целях достижения европейского уровня. Развитие и совершенствование инвестиционной политики в сфере железнодорожного транспорта можно рассматривать как важный шаг к интегрированию его в Европейскую систему транспорта.

### **Литература**

1. Статистический справочник, 2004г., София
2. Национальная стратегия развития сектор Транспорт

УДК 656.1/25

### **Defining property type of railways in Bulgaria**

Anna Dzhaleva-Chonkova, Ph.D.

Higher School of Transport, Sofia, Bulgaria

### **RAILWAY PROBLEM IN BULGARIA**

The decisions of the Berlin Treaty made the Bulgarian governments deal with the so-called "railway problem" as the most urgent one in their policy during the first few years after the reestablishment of the kingdom in 1878. In its wide sense, this problem concerned the internal and international policy connected with the establishment of the railway network in the country and, in its narrow sense, it referred only to fulfilling the Berlin Treaty clauses. According to them, the Great Powers transferred the duties of the Ottoman Empire to Bulgaria that meant: first, to pay to the