

## СЪСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

**Валери СТОИЛОВ**

Faculty of Transport, Technical University, Sofia, Bulgaria  
[vms123@tu-sofia.bg](mailto:vms123@tu-sofia.bg)

### Резюме:

Направен е анализ на мястото на жп транспорта при изпълнение на националната транспортна услуга. Представени са данни за превозната дейност на различните жп превозвачи. Посочени са основните проблеми на релсовия транспорт.

**Keywords:** RSILWAI

### ВЪВЕДЕНИЕ

Железопътният транспорт се явява основен вид транспорт във всички индустриални страни в света. Той се развива в условията на сериозна конкуренция с автомобилния, въздушния, речния, морския и неконвекционалия транспорт. Това води до постоянното му усъвършенстване чрез непрекъснатото внедряване на нови методи за пресмятане и проектиране, чрез въвеждане на авангардни технологии и чрез използване на съвременни методи за изпитване на железопътната техника.

Историята на железопътните возила започва с построяването на първата линия. Тя свързва английските градове Стоктън и Дарлигтън през 1825 г. и е с дължина 21 km. През тридесетте години всички развити в индустриално отношение страни (САЩ, Франция, Белгия, Германия, Русия и др.) вече притежават своя собствена железопътна мрежа.

У нас първата железопътна линия влиза в експлоатация на 07.11.1866 г. Построена е от барон Хирш. Свързва градовете Русе и Варна и е с дължина 223 km. През 1873 г. е открита линията Свиленград-Белово, а през 1890 г. – Пирот-София-Бургас.

Първият Закон за железниците е приет от Народното събрание на 31-ви януари 1885г. Според него държавата изцяло поема строителството на железопътната мрежа и експлоатацията, организацията и управлението на железопътния транспорт в България. По силата на този закон се възприемат и инициалите “БДЖ”, които са символ на държавната железница и до наши дни.

### I. МЯСТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА НАЦИОНАЛНАТА ТРАНСПОРТНА УСЛУГА

Мястото на отделните видове транспорт при изпълнение на транспортната услуга в Р. България се вижда от приложените в таблици 1-9 данни.

Таблица 1.

#### ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ И ИЗВЪРШЕНА РАБОТА С ЖП ТРАНСПОРТ

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
<b>Превозени товари - хил. т</b>	<b>21 082</b>	<b>19 285</b>	<b>18 500</b>	<b>20 070</b>	<b>20 387</b>	<b>20 298</b>	<b>21 882</b>	<b>21 905</b>	<b>19 716</b>	<b>13 284</b>	<b>12 940</b>	<b>14 152</b>	<b>12 470</b>	<b>18 151</b>
вътрешни превози	17 663	16 497	15 322	15 980	15 678	15 081	16 263	15 887	14 159	9 663	9 252	10 016	8 953	13 878
международни превози	3 419	2 788	3 178	4 090	4 709	5 218	5 619	6 018	5 556	3 621	3 688	4 136	3 516	4 273
<b>Извършена работа-млн. ткм</b>	<b>5 538</b>	<b>4 904</b>	<b>4 627</b>	<b>5 274</b>	<b>5 212</b>	<b>5 163</b>	<b>5 396</b>	<b>5 241</b>	<b>4 693</b>	<b>3 144</b>	<b>3 064</b>	<b>3 291</b>	<b>2 908</b>	<b>4 497</b>
вътрешни превози	4 505	4 139	3 838	4 292	4 117	3 922	4 136	3 899	3 336	2 225	2 100	2 237	2 011	3 443
международни превози	1 034	765	789	982	1 094	1 241	1 260	1 342	1 357	920	964	1 054	896	1 054

Таблица 2.

#### ПРЕВОЗЕНИ ТОВАРИ И ИЗВЪРШЕНА РАБОТА С АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
<b>Превозени товари - хил. т</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>140 460</b>	<b>155 489</b>	<b>145 460</b>	<b>141 812</b>	<b>149 662</b>	<b>134 792</b>	<b>175 501</b>	<b>146 602</b>	<b>130 013</b>	<b>135 276</b>	<b>140 376</b>	<b>145 040</b>
вътрешни превози	-	-	135 460	151 392	139 629	134 711	142 765	128 128	167 855	135 995	117 270	120 653	121 357	135 929
международни превози	-	-	5 000	4 097	5 831	7 101	6 897	6 664	7 646	10 608	12 743	14 623	19 019	9 112
<b>Извършена работа - млн. ткм</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8 804</b>	<b>9 497</b>	<b>11 961</b>	<b>14 371</b>	<b>13 764</b>	<b>14 624</b>	<b>15 321</b>	<b>17 742</b>	<b>19 454</b>	<b>21 212</b>	<b>24 387</b>	<b>15 558</b>
вътрешни превози	-	-	3 931	4 586	4 612	5 045	5 806	5 890	7 122	6 306	6 119	6 516	6 299	5 657
международни превози	-	-	4 873	4 911	7 349	9 326	7 959	8 735	8 200	11 436	13 334	14 696	18 089	9 901

Таблица 3.

## НАТОВАРЕНИ И РАЗТОВАРЕНИ ТОВАРИ В МОРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА ПО НАПРАВЛЕНИЯ

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
Общо - хил. тона	-	-	-	-	-	24 841	27 513	24 900	26 576	21 893	22 946	25 185	26 012	24 983
Внос - разтоварени	-	-	-	-	-	14 293	16 250	15 853	16 791	11 797	11 847	13 036	12 722	14 074
Износ - натоварени	-	-	-	-	-	10 548	11 263	9 047	9 785	10 096	11 099	12 149	13 290	10 910

Таблица 4.

## НАТОВАРЕНИ И РАЗТОВАРЕНИ ТОВАРИ В РЕЧНИТЕ ПРИСТАНИЩА ПО НАПРАВЛЕНИЯ

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
Общо - хил. тона	-	-	-	-	-	5 270	5 947	6 622	6 351	4 830	4 524	4 230	3 894	5 209
Внос - разтоварени	-	-	-	-	-	3 011	3 265	3 580	3 054	2 258	1 974	1 832	1 682	2 582
Износ - натоварени	-	-	-	-	-	384	682	839	934	708	1 116	835	805	788
Крайбрежни	-	-	-	-	-	1 875	2 000	2 203	2 543	1 864	1 434	1 563	1 407	1 861

Таблица 5.

## ОБРАБОТЕНИ ТОВАРИ НА ЛЕТИЩАТА

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
Товари - хил. тона	-	-	-	-	-	-	-	19	20	18	21	22	19	20
Разтоварени	-	-	-	-	-	-	-	10	11	9	9	9	9	10
Натоварени	-	-	-	-	-	-	-	8	9	9	13	13	9	10

Таблица 6.

## ПРЕВОЗЕНИ ПЪТНИЦИ И ИЗВЪРШЕНА РАБОТА ОТ ЖП ТРАНСПОРТА

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
Превозени пътници - хил.	50 029	41 817	33 719	35 206	34 149	33 748	34 113	33 283	33 758	31 360	30 102	29 308	26 523	34 393
вътрешни превози	49 794	41 570	33 442	35 061	34 056	33 572	33 904	32 978	33 302	30 929	29 671	28 920	26 174	34 106
международни превози	235	248	277	145	93	176	208	305	456	431	431	388	349	288
Извършена работа - млн. пкм	3 472	2 990	2 598	2 517	2 404	2 389	2 422	2 423	2 335	2 144	2 100	2 068	1 876	2 441
вътрешни превози	3 416	2 928	2 528	2 478	2 374	2 345	2 366	2 342	2 264	2 089	2 054	2 032	1 848	2 390
международни превози	56	61	69	39	30	44	56	81	71	55	55	36	28	52

Таблица 7.

## ОБСЛУЖЕНИ ПЪТНИЦИ НА ЛЕТИЩАТА

Показатели	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
Превозени пътници - хил.	-	-	-	-	-	-	-	6 170	6 596	6 056	6 409	6 894	7 065	6 532
Кацнали	-	-	-	-	-	-	-	3 055	3 261	3 005	3 184	3 427	3 514	3 241
Излетели	-	-	-	-	-	-	-	3 115	3 335	3 051	3 226	3 467	3 551	3 291

Таблица 8.

## Относителен дял на видовете транспорт по показателя "МАСА НА ТОВАРИТЕ"

Година	2000-2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
<b>Общо - хил. тона</b>	-	<b>192 222</b>	<b>205 003</b>	<b>188 237</b>	<b>228 163</b>	<b>186 627</b>	<b>170 443</b>	<b>178 865</b>	<b>182 770</b>	<b>191 541</b>
автомобилен транспорт	-	73.78%	73.00%	71.61%	76.92%	78.55%	76.28%	75.63%	76.80%	75.32%
морски транспорт	-	12.92%	13.42%	13.23%	11.65%	11.73%	13.46%	14.08%	14.23%	13.09%
жп транспорт	-	10.56%	10.67%	11.64%	8.64%	7.12%	7.59%	7.91%	6.82%	8.87%
речен транспорт	-	2.74%	2.90%	3.52%	2.78%	2.59%	2.65%	2.36%	2.13%	2.71%
въздушен транспорт	-	0.00%	0.00%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%	0.01%

Таблица 9.

## Обща работа извършена от АТ и ЖПТ и относителен дял на АТ и ЖПТ по показателя "ОБЩА РАБОТА"

Година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	средно
<b>Обща работа АТ+ЖПТ - млн. тон-км</b>	<b>13 431</b>	<b>14 771</b>	<b>17 172</b>	<b>19 534</b>	<b>19 160</b>	<b>19 865</b>	<b>20 014</b>	<b>20 886</b>	<b>22 517</b>	<b>24 503</b>	<b>27 294</b>	<b>19 922</b>
жп транспорт	34.45%	35.70%	30.35%	26.43%	28.16%	26.38%	23.45%	15.06%	13.61%	13.43%	10.65%	23.43%
автомобилен транспорт	65.55%	64.30%	69.65%	73.57%	71.84%	73.62%	76.55%	84.94%	86.39%	86.57%	89.35%	76.57%

Анализът на данните от таблици 1-9 позволява да се направят следните по-важни констатации:

**I. ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

1. За периода 2000-2012 г. ЖПТ е намалил обема на товарните превози с 41%, а тези на пътниците – с 47%.
2. Намалването по показателя „превозна работа“ е съответно 48% за товарните превози и 46% за пътническите.
3. За периода 2005-2012 г. пазарният дял на железопътния транспорт по показателя „маса на товарите“ е намалял от 10,56% на 6,82%.
4. За периода 2002-2012 г. съотношението на превозната работа между ЖПТ и АТ се променя от 1:2 през 2002 г. до 1:9 през 2012 г.
5. По отношение на международните превози ЖПТ е запазил позицията си по показателя „маса на товарите“ и има намаляване от 13,3% по показателя „превозна работа“.

**II. ЗА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ**

1. За периода 2002-2012 г. АТ е запазил почти непроменен показателя „маса на товарите“.
2. По показателя „превозна работа“ АТ бележи ръст от 277%, като нарастването е 160% за вътрешен транспорт (за сметка на намаляване на масата на товарите с 10% и увеличаване на пробегата със 200%) и 371% - за международен (за сметка на увеличаване на масата на товарите).
3. Пазарният дял на АТ по показателя „маса на товарите“ е относително постоянен, като е налице тенденция за бавно нарастване от 71,6% до 76,8%.

**III. ЗА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ**

1. За периода 2005-2012 г. МТ е запазил почти непроменен показателя „маса на товарите“, като се забелязва минимална тенденция на нарастване от 24,8 на 26 млн.т.
2. Пазарният дял на МТ по показателя „маса на товарите“ е относително постоянен, като е налице минимално нарастване от 12,9% до 14,2%.

**IV. ЗА РЕЧНИЯ ТРАНСПОРТ**

1. За периода 2005-2012 г. РТ бележи променливи резултати по показателя „маса на товарите“. В началото на периода (2005-2007 г.) е отбелязан ръст

от 20,5%, след което (2008-2012 г.) е регистрирано намаляване на „маса на товарите“ от 41,2%. Налице е тенденция на постоянно понижаване.

2. Пазарният дял на РТ по показателя „маса на товарите“ е относително постоянен, като е налице минимално намаление от 2,78% до 2,13%.

**V. ЗА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ**

1. За периода 2007-2012 г. ВТ е запазил почти непроменен показателя „маса на товарите“, възлизащ на 18-22 хил.т.
2. За същия период броят на превозените пътници бележи ръст от 14,5%
3. Пазарният дял на ВТ по показателя „маса на товарите“ е незначителен (0,01%) и относително постоянен.

**\*ЗАБЕЛЕЖКИ: 1. В базата данни на НСИ няма информация за превода на пътници с автобуси, автомобили и плавателни средства, което не позволява да се оцени обективно пазарния дял на видовете транспорт по този показател.**

**2. В същата база данни липсва информация за превозната работа, извършена от морския, речния и въздушния транспорт.**

Направените по-горе констатации позволяват да се формулират следните

**ИЗВОДИ:**

1. При изпълнение на транспортната услуга е налице едно относително постоянство на показателя „маса на товарите“. Той се променя от 170 млн.т. през 2010 г. до 228 млн.т. през 2008 г. Тенденцията е показателят да се стабилизира и да се установи около 190-195 млн.т. годишно. Това позволява на държавата да определи приоритетите за развитие на видовете транспорт и на транспортните фирми правилно да планират своята производствена и инвестиционна дейност.
2. Най-голям пазарен дял по показателя „маса на товарите“ (табл. 8) има автомобилният транспорт (75,32%), следван от морския (13,09%), железопътния (8,87%), речния (2,71%) и въздушния (0,01%).

3. По същия показател (пазарен дял) ръст бележат АТ (3%) и МТ (1,3%), а понижение ЖПТ (-3,74%) и РТ (-0,61%).

В обобщение следва да се отбележи, че най-сериозни са проблемите при ЖПТ. Основната причина за това е, че **ЛИПСВА ЯСНА ДЪРЖАВНА И ЕВРОПЕЙСКА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕ И ПРЕФЕРЕНЦИИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ. НЕЩО ПОВЕЧЕ, МОЖЕ ДА СЕ ТВЪРДИ, ЧЕ ЕВРОПЕЙСКОТО И НАЦИОНАЛНОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО ТОЛЕРИРАТ АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ.**

## II. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

В навечерието на приемането на България в Европейския съюз, нашата страна започна синхронизиране на законодателството в съответствие с директивите на ЕС. В резултат на това Народното събрание прие нов Закон, който влезе в сила на 1-ви януари 2002 г. Съгласно този закон тогавашната Национална Компания "Български Държавни Железници" беше разделена на две отделни предприятия:

- **Български държавни железници – ЕАД** (сега Холдинг БДЖ ЕАД) – дружество, което изпълнява функциите на национален превозвач;
- **Национална компания "Железопътна инфраструктура"** (сега ДП Национална компания "Железопътна инфраструктура") – държавно предприятие, управляващо железопътната инфраструктура.

### ДРУЖЕСТВА СЪС СТАТУТ НА НАЦИОНАЛНИ ПРЕВОЗВАЧИ

С влизането в сила на Закона за железопътния транспорт се създаде възможност за навлизане на частния капитал в монополизираната от държавата до този момент превозна дейност в областта на железопътния транспорт. Към 16.10.2013 г. у нас са регистрирани 11 железопътни превозвачи.

Статутът на всички превозвачи (BG/EU) и обхватът на лицензиите, са дадени в таблица 10.

Таблица 10.

Превозвач	Дата на изд. на лицензия	Обхват на лицензията
Българска железопътна компания АД	15.04.2005 г. BG 10.01.2007 г. EU 07.07.2010 г. EU	Превоз на товари
Булмаркет - ДМ ООД	24.10.2005 г. BG 10.01.2007 г. EU	Превоз на товари
БДЖ - Товарни превози ЕООД	10.07.2008 г. EU	Превоз на товари
БДЖ - Пътнически превози ЕООД	10.07.2008 г. EU	Превоз на пътници
Газтрейд АД	01.10.2008 г. EU	Превоз на товари
Унитранском АД	01.10.2008 г. EU	Превоз на товари
Ди Би Шенкер Рейл България ЕООД	13.05.2010 г. EU	Превоз на товари
Експрес Сервиз ООД	12.06.2010 г. EU	Превоз на товари
ДП „Транспортно строителство и възстановяване“	28.04.2011 г. EU	Превоз на товари
КАРГО ТРАНС ВАГОН БЪЛГАРИЯ АД	11.05.2011 г. EU	Превоз на товари
Порт Рейл ООД	11.04.2012 г. EU	Превоз на товари

Пазарният дял на всеки от лицензираните превозвачи е даден в таблица 11. Оценката е направена по три показателя: внесени инфраструктурни такси; влак-километри и бруто-тон километри.

Таблица 11.

ПРЕВОЗВАЧ	Внесени инфраструктурни такси	Пазарен дял по показателя:		
		Инфраструктурни такси	Влак-км	Бр.тон км
БДЖ-ПП	35 038 498	40,00%	11,03%	-
БДЖ-ТП	36 592 259	41,86%	72,00%	66,23%
БЖК	9 069 262	10,38%	5,29%	19,60%
ДБ ШЕНКЕР	3 473 227	3,97%	5,19%	8,37%
БУЛМАРКЕТ ДМ ООД	3 057 199	3,50%	6,00%	5,65%
ДП ТСВ	167 734	0,19%	0,49%	0,15%
Унитранском АД	8 806	0,01%	0,00%	0,00%
ПОРТ РЕЙЛ ООД	5 129	0,01%	0,00%	0,00%
ЕКСПРЕС СЕРВИЗ ООД	383	0,00%	0,00%	0,00%
ГАЗТРЕЙД	116	0,00%	0,00%	0,00%
КАРГО ТРАНС ВАГОН АД	104	0,00%	0,00%	0,00%
<b>ОБЩО:</b>	<b>87 412 717</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Анализът на данните от таблица 11 позволява да се направят следните констатации:

1. В Р. България има регистриран 1 превозвач, извършващ пътнически превози.
2. От лицензираните 10 превозвачи на товари реална дейност извършват 4.
3. Най-голям пазарен дял по показателя бр.ткм има БДЖ-ТП.

В обобщение на горното следва да се каже, че най-сериозен в областта на железопътния транспорт остава проблемът с **липсата на реална конкуренция**, което не допринася за подобряване на транспортната услуга:

- В сектора пътнически превози липсата на конкуренция е очевидна;
- В сектора товарни превози (независимо от наличието на 10 лицензирани превозвачи) реално работят 4.
  - За частните превозвачи е характерно тава, че те са обвързани с едно или няколко големи предприятия със сериозен за нашите мащаби товарооборот и не проявяват интерес и агресивност за завладяване на чужди позиции, изпълнявани от другите превозвачи;
  - За националния превозвач на практика остават предимно малките и несигурни поръчки, което прави неефективна тяхната дейност.

При така създадените се икономически условия (държавният превозвач е неефективен, а частните не виждат смисъл в разширяване на дейността си) товарните жп превози постоянно губят позиции и намаляват относителния си дял при изпълнение на транспортната услуга.

Подобни са крайните резултати и в сектора пътнически превози.

Като мярка за преодоляване на така създадената негативна среда може да се посочи необходимостта от спешна **промяна на националното законодателство и създаване на преференции за железопътния транспорт.**

### III. ПРОБЛЕМИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Анализът на състоянието на предприятията жп превозвачи позволява да бъдат формулирани следните основни проблеми на ЖПТ:

#### 1. Намаляване на пазарния дял поради:

- ограничаване на производството заради финансовата и икономическата криза;
- загуба на стратегически клиенти;
- реалното отсъствие на конкуренция в сектора.

#### 2. Наличие на голям инвентарен парк от локомотиви и вагони, водещ до:

- сериозни амортизационни отчисления;
- разход на средства за опазване на ПЖПС и др.

#### 3. Вагонният и локомотивният парк са морално и физически остарели, което:

- намалява скоростта на влаковете;
- понижава показателите за комфорт при пътуване;
- намалява ефективността им;
- изисква огромни средства за поддръжка.

#### 4. Налице е недостиг на работоспособни съвременни локомотиви и вагони от редица серии за осъществяване на конкурентоспособна превозна дейност.

#### 5. Нараства броят на вагоните и локомотивите, чакащи за ремонт.

Изнесените по-горе данни разглеждат само една малка част от проблемите на ЖПТ. За да се добие относително пълна представа за състоянието му е необходимо да се направи комплексен анализ, включващ: стратегия; организационна и управленческа политика; пълен преглед на материалните активи; финансово състояние; кадри и кадрова политика и т.н.

В заключение могат да бъдат формулирани главните причини за тежкото икономическо състояние ЖПТ. Накратко (без да се прави коментар) те са:

1. ЛИПСВА ЯСНА ДЪРЖАВНА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ.
2. ЛИПСВА СПЕЦИАЛИЗИРАНО ЗВЕНО ЗА АНАЛИЗИ И ПРОГНОЗИ НА ДЕЙНОСТТА НА ЖПТ.

#### 3. НАЛИЦЕ Е ПРЕКОМЕРНА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ НА ФИНАНСОВИТЕ РЕСУРСИ В ДРУЖЕСТВАТА - ЖП ПРЕВОЗВАЧИ И ЛИПСА НА ФИНАНСОВА САМОСТОЯТЕЛНОСТ НА ДЪЩЕРНИТЕ ФИРМИ И ТЕХНИТЕ ПОДЕЛЕНИЯ.

#### 4. НЕ СЕ ОСИГУРЯВА ДЪЛГОСРОЧНО ЦЕЛЕВО ФИНАНСИРАНЕ ЗА ЗАКУПУВАНЕ НА СЪВРЕМЕНЕН ТЯГОВ И НЕТЯГОВ ПОДВИЖЕН СЪСТАВ.

#### 5. НЕ СЕ ОСИГУРЯВА ДЪЛГОСРОЧНО ЦЕЛЕВО ФИНАНСИРАНЕ ЗА ТЕХНОЛОГИЧНО ОБНОВЯВАНЕ НА РЕМОНТНИТЕ ПРЕДПРИЯТИЯ.

#### 6. ИЗПОЛЗВАТ СЕ НЕЕФЕКТИВНА СТРУКТУРА И СЛАБА ОРГАНИЗАЦИЯ НА РАБОТАТА НА АДМИНИСТРАТИВНИЯ ПЕРСОНАЛ.

#### 7. ЛИПСВА ОБВЪРЗАНОСТ НА ЗАПЛАЩАНЕТО НА ТРУДА С ИЗВЪРШЕНАТА РАБОТА ОТ ДЪЩЕРНИТЕ ФИРМИ И ТЕХНИТЕ ПОДЕЛЕНИЯ.

#### 8. СПЕЦИАЛИЗИРАНИТЕ РЕМОНТНИ ПОДЕЛЕНИЯ ЗА ПОДДРЪЖКА НА ЛОКОМОТИВНИЯ И ВАГОННИЯ ПАРК (ДЕПАТА) СА ОКРУПНЕНИ ЕДИНСТВЕНО ПО ДОКУМЕНТИ. НА ПРАКТИКА ТЕ СА РАЗПОКЪСАНИ И ИЗВЪРШВАТ ПОЧТИ ВСИЧКИ ВИДОВЕ РЕМОНТНИ ДЕЙНОСТИ. ТОВА ПРЕЧИ ДА СЕ КОНЦЕНТРИРАТ ОГРАНИЧЕНИТЕ ФИНАНСОВИ, ТЕХНОЛОГИЧНИ И ЧОВЕШКИ РЕСУРСИ ЗА КАЧЕСТВЕНА ПОДДРЪЖКА НА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ.

#### 9. НАЛИЦЕ Е ДЕФИЦИТ НА КВАЛИФИЦИРАН УПРАВЛЕНЧЕСКИ И ИЗПЪЛНИТЕЛСКИ ПЕРСОНАЛ, ПОРАДИ ОТНОСИТЕЛНО НИСКОТО ЗАПЛАЩАНЕ И ЛИПСАТА НА ПЕРСПЕКТИВИ ЗА ИЗРАСТВАНЕ И РАЗВИТИЕ.