



БИЗНЕС ПЛАН
БИС/ТК 70
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

1 БИЗНЕС СРЕДА НА БИС/ТК 70

1.1 Описание на бизнес средата

Следните политически, икономически, технически, регулаторни, социални фактори описват бизнес средата на сектора, свързан с областта на БИС/ТК 70, които могат да повлияят значително на процеса на разработване и на съдържанието на стандартите:

Транспортът играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество като средство за икономическо развитие и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Транспортният сектор на България е от изключителна значимост за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за обслужване на населението. Развитието на транспортния сектор е от съществено значение за утвърждаване на външнотърговските връзки на страната и на туризма. Като цяло, през последните години потребността от транспортни услуги – товарни и пътнически се увеличава, като успоредно с това се повишават изискванията за тяхното качество.

В световен план съществуват много примери за успешно приложени мерки за развитие и модернизация на транспортните системи. Стъпка в правилната посока е изготвянето на механизми за повишаване ефективността на транспорта, при съблюдаване на принципите за неговото устойчиво, сигурно и безопасно развитие, отговарящо на изискванията на потребителите.

Железопътният транспорт е основен елемент от националната транспортна система и неговото развитие в посока интеграция в европейските транспортни системи оказва съществено влияние върху цялостното развитие на икономиката в Република България. Преструктурирането на железопътния сектор е в съответствие с политиката на Европейския съюз за интеграция на транспортния сектор в Общността предвид необходимостта от подобряване на ефективността и конкурентоспособността на железопътния транспортен сектор. Българската железопътна мрежа заема стратегическо място в Европейската железопътна система, като по-голямата част от мрежата попада в обхвата на Трансевропейската транспортна мрежа. Развитието на железопътния сектор на Република България следва да създава необходимите условия за икономическото и социално развитие на страната, да осигури ефективен и устойчив транспорт и да подпомага балансираното регионално развитие.

Единственият производител на маневрени локомотиви в България е „Експрес сервиз“ в Образцов чифлик, Русенско. Компанията създава първия си маневрен локомотив преди 10 години. На практика е единственият производител в страната на каквито и да било локомотиви. През последните няколко години оборотът на „Експрес сервиз“ се движи в порядъка на 3-3.2 млн. лв., а печалбата е около 500 хил. лв. От известно време ремонтира и големи магистрални локомотиви.

Няколко са производителите на железопътни вагони в България и това са:

„Трансвагон“ АД – Бургас, който произвежда различни конструкции товарни вагони с нормално междурелсие (1435 mm) и се е утвърдил като основен производител на товарни вагони и талиги в Република България.

”Вагонен завод - Интерком“ АД гр. Дряново е водещ производител на пътнически железопътни вагони в България и най-големия център на Балканите за ремонт, преустройство и рециклиране на пътнически вагони, ремонт на товарни вагони, изработване на специални вагони с различни предназначения на базата на съществуващи вагони и рециклиране на пътнически и товарни вагони.

„Коловаг“ АД - гара Септември до момента е единственият завод в страната, който извършва ремонт и прекомплектоване на колооси. В завода се произвеждат железопътни вагони от ново поколение, с помощта на които в следващите години трябва да се промени съотношението на превозваните хладилни ремаркета и контейнери от автотранспорта към железниците в целия Европейски съюз. За пръв път компанията е успяла да използва и електричество от мрежата на железниците за охлаждане при превоз на бързо развалящи се стоки вместо дизелово гориво, което значително намалява разходите за превоз. В разработката на иновативните вагони и платформи са вложени 3 млн. евро, а постъпленията от тях ще са значително повече. В завода се произвеждат електрифицирани джоб-вагони ELWAG като един такъв вагон икономисва разходи от минимум 7200 литра гориво на един курс на влака от Източна към Централна и Западна Европа, или около 8200 евро седмично заедно с разходите за поддръжка на генераторите. Влаковите композиции с вагоните ELWAG са предвидени да превозват 36 хладилни ремаркета или контейнери.

Стандартизацията дейност на БИС/ТК 70 се развива в няколко направления: подвижен състав, железопътна инфраструктура (железен път, системи и устройства на осигурителната техника, телекомуникациите, енергетичните и електротехническите съоръжения), безопасност и влияние върху околната среда, които попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на европейския парламент и на съвета от 11 декември 2013 година относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС, Директива (ЕС) 2016/797 на европейския парламент и на съвета от 11 май 2016 година относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз.

Националната нормативна уредба за железопътен транспорт включва:

- НАРЕДБА № 57 от 9.06.2004 г. за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с железопътната система в рамките на европейския съюз.

1.2 Количествени индикатори на бизнес средата

Следните количествени индикатори описват бизнес средата с цел да се даде подходяща информация в подкрепа на дейностите на БИС/ТК 70 *Железопътен транспорт*.

Годишният оборот на европейската железопътна индустрия е 73 милиарда евро. (ЕС четвърти железопътен пакет).

Европейската железопътна индустрия е начело на иновациите по отношение на продукти и услуги. Ръстът в индустрията също е значителен и той ще продължи да се конкурира с автомобилния/въздушния транспорт на къси до средни разстояния на пътническия пазар и на дълги разстояния в пазари за товарни превози.

Има около 60 големи производители, собственици на инфраструктура и оператори в механична част от железопътния сектор. Има стотици по-малки доставчици и други МСП, които предоставят стоки и услуги. Общо над 613 000 работници са заети в ЕС („Транспортът в ЕС в цифри - статистически джобна книжка 2014“).

Приоритет и основен принцип в ЕС е превантивната защита, която започва при планирането, проектирането и строителството на пътища, и продължава при пускането им в експлоатация. Изграждането и експлоатацията на транспортната инфраструктура води до унищожаването на годна земеделска земя и нарушаване на равновесието в ландшафта. Затова приносът на железниците към околната среда започва още с изграждането на железопътните линии, като продължава и при тяхната експлоатация.

Секторът на железопътния транспорт може да се похвали с най-добрите показатели за безопасност по отношение на пътниците и товарите пренасяни на национално ниво и в целия ЕС. Използването на европейските стандарти допринася значително за този изключителен рекорд.

2 ПОЛЗИ, ОЧАКВАНИ ОТ ДЕЙНОСТТА НА БИС/ТК 70

Стандартите в областта на железопътния транспорт допринасят за повишаване на ефективността и качеството на дейностите на съоръженията, чрез осигуряване на еднакъв технически адекватен процес на изпълнение на посочените дейности, безпристрастност, независимост и последователност при извършване на безопасен транспорт. Създаването на унифициран подход чрез стандарти допринася за подобряване на проследимостта, както и лесен и надежден начин на осъществяване на оценяване на компетентността и упражняване на контрол на дейността.

Стандартите, разработени от CEN/TC 256, в дейността на който участва БИС/ТК 70, предлагат следното:

- Постигане на необходимостта от оперативна съвместимост за хора, стоки и услуги във всички вътрешни национални граници в рамките на ЕС.
- Продължаваща безопасност на операциите и следователно безопасност на хората и служителите в този вид транспорт.
- Намаляване на асортимента от продукти и услуги въз основа на хармонизирани стандарти, приложими във всички 28 държави-членки. Това включва свързани разходи за поддръжане.
- По-ясна спецификация на изискванията за индустрията на доставки, като по този начин води до по-добри продукти по отношение на разходи, надеждност, годност за предназначение и т.н.
- Улесняване на износа на продукти извън Европа, като се използват стандартите CEN/TC 256.

Разширяването на ЕС предлага допълнителна роля за публикуваните стандарти и тези в процес на разработване по отношение на хармонизацията на този разширен пазар. Към настоящия момент над 300 стандарта са въведени като национални и предстои да бъдат въведени повече от 140 стандарта, залегнали в програмата на CEN/TC 256.

3 УЧАСТИЕ В ДЕЙНОСТТА НА БИС/ТК 70

Членуването в Българския институт за стандартизация е доброволно. Членове на БИС могат да бъдат юридически лица, които желаят да подкрепят дейността по националната стандартизация и са съгласни да спазват устава на БИС. В работата на Техническите комитети вземат участие упълномощени представители на членовете на БИС, които ги представляват по всички въпроси, свързани с дейността по стандартизация.

В БИС/ТК 70 участват представители заинтересовани от дейността по стандартизация в областта:

Група 1: производители и лица, монтиращи съоръженията;

Група 2: министерства и административни структури на изпълнителната власт и надзорни органи;

Група 3: висши училища.

4 ЦЕЛИ НА БИС/ТК 70 И СТРАТЕГИИ ЗА ТЯХНОТО ПОСТИГАНЕ

4.1 Определяне на целите на БИС/ТК 70

Главната цел на БИС/ТК 70 е да отговори на потребностите на страната от стандарти, които да бъдат в подкрепа на националното законодателство в областта на железопътния транспорт.

Друга важна цел е поддръжане на фонда от национални стандарти в актуално състояние. Не на последно място обхватът на БИС/ТК 70 засяга пряко интересите на потребителите, по отношение на контрола и услугите по поддръжане на съоръженията, свързани с повишаване на тяхната безопасност, аспектите на здравето и околната среда, използването на съвременни съоръжения и технологии за поддръжане.

БИС/ТК 70 изпълнява политиката на стандартизацията в областта на железопътния транспорт, включително градския релсов транспорт. БИС/ТК 70 е огледален на следните европейски и международни технически комитети по стандартизация:

CEN/TC 256 Railway applications [Железопътна техника]

CLC/TC 9X Electrical and electronic applications for railways [Електрическа и електронна техника за железопътен транспорт]

CLC/SC 9XA Communication, signalling and processing systems [Системи за съобщения, сигнализация и обработка на данни]

CLC/SC 9XB Electromechanical material on board rolling stock [Електромеханични материали за подвижен състав]

CLC/SC 9XC Electric supply and earthing systems for public transport equipment and ancillary apparatus (Fixed installations) [Електроснабдяване и заземяване на оборудването за обществен транспорт и спомагателна апаратура (Стационарни инсталации)]

IEC/TC 9 Electrical equipment and systems for railways [Електрически съоръжения и системи за железопътен транспорт]

4.2 Идентифициране на стратегиите за постигане целите на БИС/ТК 70

БИС/ТК 70 използва широко електронната поща и електронната платформа на БИС за по-ефективна дейност. Техническият комитет ще оценява как да се разгледат реалните цели на заинтересованите страни, как да се ангажират повече хора, да се насърчи по-голямото участие в разработването на стандартите.

БИС/ТК 70 въвежда с предимство на български език терминологичните и хармонизираните стандарти и участва активно в разработването на проекти на стандарти и документи на европейско равнище. При липса на съответни европейски стандарти, при необходимост, ще се създават стандарти, разработени на национално ниво.

БИС/ТК 70 работи в тясно сътрудничество със следните техническите комитети по стандартизация на БИС:

- БИС/ТК 24 *Безразрушителен (неразрушаващ) контрол;*
- БИС/ТК 30 *Заваряване на материалите;*
- БИС/ТК 34 *Управление на качеството и оценяване на съответствието;*
- БИС/ТК 52 *Безопасност на машини и съоръжения;*

4.3 Аспекти на околната среда

БИС/ТК 70 отчита европейското и националното законодателство, и указанията относно екологичните аспекти, свързани с енергийната ефективността и вредните емисии. По време на подготовката и преразглеждането на нова работна тема винаги се осмисля въздействието върху околната среда.

Устойчивото развитие на транспортния комплекс изисква обвързване на икономическите и екологичните приоритети и постоянното и повсеместно отчитане на екологичните фактори при приемането на технически и други решения, с цел стимулиране развитието на екологично чистите видове транспорт.

Като цяло, макар че при железопътния транспорт количеството на отделените вредни газове е значително по-малко от това на автомобилния, тук също има какво да се направи за намаляването им. Основни източници на замърсяване са дизеловите локомотиви и пътно-ремонтните машини. Установено е, че един дизелов локомотив, по изхвърлените от него вредни газове, се равнява на 10-15 тежкотоварни автомобили. Основните токсични вещества, съдържащи се в отработените газове на дизеловите локомотиви, са главно окиси на сярата, азота и въглерода, въглеродороди и алдехиди. Целите, които се поставят, е замяната на дизеловите локомотиви с такива, задвижвани от електричество.

5 ФАКТОРИ, ВЛИЯЕЩИ НА ИЗПЪЛНЕНИЕТО НА РАБОТНАТА ПРОГРАМА НА БИС/ТК 70

Работната програма с проектите, разработвани в CEN и CENELEC по технически комитети, които обхваща БИС/ТК 70, е общодостъпна за всички интересуващи се на страницата на Българския институт за стандартизация. Главните фактори, които могат да повлияят негативно върху изпълнението на работната програма на ТК 70, са:

- слаб интерес за участие в дейността по стандартизация от страна на фирмите, работещи в тези области;
- недостиг в БИС/ТК 70 на експерти и преводачи с опит в областта на железопътната техника.