



СЪСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТЪРГОВСКИТЕ ВРЪЗКИ МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И КИТАЙ

Антоанета Кирова, Светослава Шапарова
toniask2005@abv.bg, shaparova@abv.bg

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”
Факултет „Транспортен мениджмънт”
Катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”
гр. София, 1574, ул. „Г. Милев” № 158,
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: *секторна характеристика, международна търговия, логистични вериги за добавена стойност, транспортно-логистично обслужване*

Резюме: *КНР се очертава като перспективен външнотърговски партньор на България за следващия период от 15-20 години, поради нарастващите инвестиционни и търговски интереси от страна на бързо развиващата се азиатска икономика. Сътрудничеството ще има изключително позитивно въздействие за икономическото развитие и транспортно-логистичното обслужване на външната търговия на страната ни. Насоките, в които могат да се развиват икономическите отношения между България и Китай са няколко, но на първо място е насърчаване на търговския стокообмен, с увеличаване износа на цветни метали, вино, розово масло и др. от България за Китай. На второ място, Китай е заинтересуван от географското положение на България като предпоставка за развитие на проекти в сферата на телекомуникациите, логистиката, инфраструктурата и информационните технологии. В разработката са разгледани основните компоненти на външнотърговското сътрудничество между България и Китай, като са открити потенциалните и перспективни области за неговото бъдещо развитие. Обърнато е внимание и на транспортно-логистичните възможности за реализиране на външнотърговските връзки между двете държави.*

Увод

По данни на НСИ и Национален експортен портал на Р България, Китай традиционно е най-големият търговски партньор на страната ни в региона на Далечния Изток, като резултатите са измерени като стокооборот в стойностно изражение (щ.д.). Нарастването е поетапно, като през 2012 г. износьт ни за азиатската страна е нарастнал с 88%, което нарежда Китай на второ място след Турция сред експортните ни дестинации извън ЕС. Съответно, през 2013 г. стокообменът между България и Китай регистрира ново увеличение от порядъка на 8.4% спрямо 2012 г., а през 2014 г. двустранната търговия е достигнала стойности над 1566.6 млн. щ.д.¹

¹ Данните са до м. октомври на 2014 г.

В периода след 2002 г. е налице по-бърз ръст на вноса и износа от държавите, които са считани за „бързо развиващи се“ икономики, например държавите от БРИКЮ (BRICS), формиращи икономически блок или търговска асоциация, подобна на ЕС¹. Тези държави предприемат стъпки за увеличаване на сътрудничеството си, с оглед постигане на равностойни търговски съглашения предимно със САЩ, тъй като политиката на ЕС в сферата на външната търговия като цяло е благоприятна и насърчава отношенията с трети страни. В тази връзка, сътрудничеството между ЦИЕ и Китай е издигнато на високо равнище и КНР, като член на СТО² от 2002 г., предприема целенасочени мерки за балансиране на огромния си търговски излишък, а на държави – членки на ЕС, между които и на България, се предлага сключване на споразумения, насърчаващи износа за Китай.

1. Секторна характеристика на външната търговия между Република България и КНР

Същевременно, както е видно от долната таблица, налице е значителна неравномерност между индустриалния товарооборот между двете страни, преди всичко на база на сравнителен анализ между двете основни категории „масови товари“ и „готови продукти (за индустриално или крайно потребление)“. Според наличните данни, като цяло потенциалът за износа ни за Китай, формиран на база на масовите продукти (като рафинирана мед и медни сплави, медни руди и концентрати, отпадъци и отломки от мед като цяло намалява. Същата констатация може да бъде направена и по отношение на някои от готовите продукти; изнасяни за Китай от страна на България, тъй като отново въз основа на наличните данни, за основната стокова група „Табла, конзоли пултове, шкафове и други уреди за управление или електрическо разпределение“ през 2014 г. е регистриран спад в размер на 53.0%.

Същевременно, стоки с неизползван потенциал за по-широко присъствие на китайския пазар са и тези от сектор „Машиностроене, електроника и електротехника“.

Таблица 1

Характеристика на индустриалния товарооборот между България и Китай³

България - Китай	% от износа	Китай - България	% от вноса
Готови за индустриално или крайно потребление продукти			
1	2	3	4
Крафтхартии и крафткартони	1.2	Осветителни тела	3.9
Табла, пана, конзоли, пултове, шкафове и други уреди за управление или електрическо разпределение	2.3	Части и принадлежности за мотоциклети и велосипеди	3.9
Интегрални схеми и електронни микрокомплекти	1.2	Арматурни артикули и подобни устройства за тръбопроводи, котли, резервоари, вани	3.0

¹ Бразилия (богата селскостопанска продукция), Русия (водещ световен износител на минерални ресурси), Индия (с интелектуални ресурси), Китай (голям потенциал на трудови ресурси с ниска стойност), ЮАР (богатство на природни ресурси)

² World Trade Organization (WTO)

³ По данни на Национален експортен портал на България, <http://export.government.bg/ianmsp/chujdi-pazari/China>. Данните са уседнени за периода 2011-2014 г.

1	2	3	4
		Машини и апарати за кондициониране на въздуха	2.8
		Въздушни помпи, въздушни компресори	2.4
		Електрически бойлери и бързовари	2.0
		Полупроводникови прибори	10.3
Масови товари (суровини и заготовки)			
Рафинирана мед и медни сплави	59.2	Хетероциклени съединения с азотни хетероатоми ¹	2.6
Медни руди и концентрати	14.2		
Меден скрап	3.2		
Оловни руди и концентрати	2.0		

При търговията на Р България със селскостопански стоки с *трети страни*, между които и Китай през последните няколко години също е регистрирано увеличение. През периода януари – ноември 2012 г. е реализиран износ на селскостопански стоки за трети страни на стойност 1 094 млн. щ. д., което е близко до нивото за същия период на предходната година. Същевременно, аграрният внос от трети страни намалява с около 19% на годишна база, в резултат от което положителното салдо за България нараства с 20%, до 629,6 млн. щ. д.

Същевременно, българските селскостопански асоциации кандидатстват с проекти за развиване на международната търговия, много от които одобрени от Европейската комисия и стартирани, като за взаимоотношенията с Китай са най-важни следните програми:

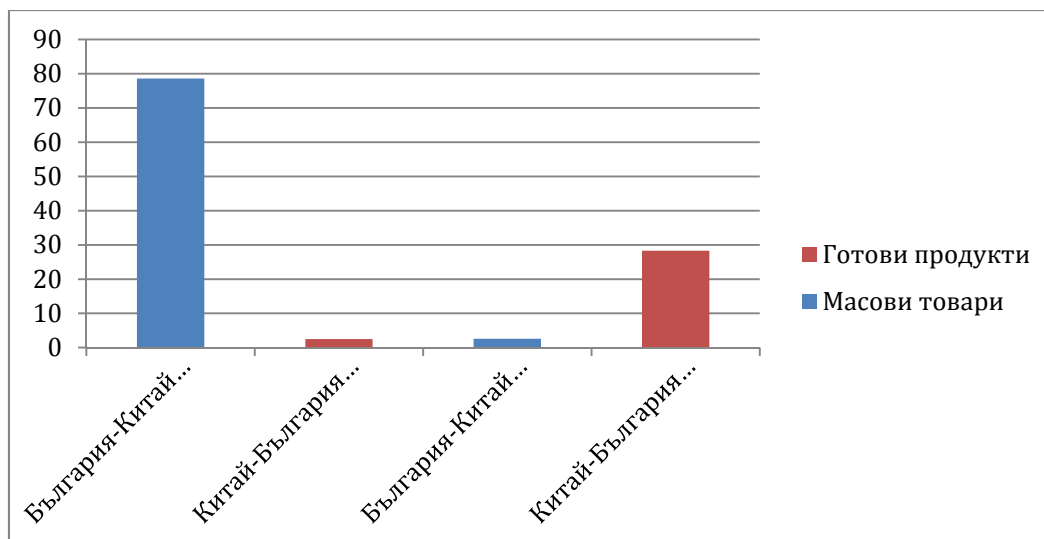
- **Междудържавна програма за промотиране на вино в трети страни (Русия, Китай)²**. Общата стойност на програмата е 3,2 млн. евро.
- **Междудържавна програма за промотиране на вина със ЗНП/ЗГУ³ в трети страни (Китай, САЩ и Швейцария**, като съвместно предлагачи сдружения са Националната лозаро-винарска камара и гръцкото сдружение ENOABE. Общата стойност на програмата е 4,6 млн. евро.

¹ Широко разпространени в природата съединения, влияещи върху биологичните процеси, включващи около половината от всички известни природни вещества: много алкалоиди, витамини, антибиотици, някои незаменими аминокиселини, растителни пигменти и др.

<http://www.pharmfac.net/orgchem/pdf/heterocy.pdf>

² Предлагачите сдружения са Регионална лозаро-винарска камара „Тракия“ и „Сдружение на производителите на вино и винени продукти Добруджа“ от Румъния

³ Сортови вина, получили сертификат от ИА по лозята и виното за винени сортове и/или година на реколтата



Графика 1. Относителен дял на масовите товари и готовите продукти в търговията България - Китай

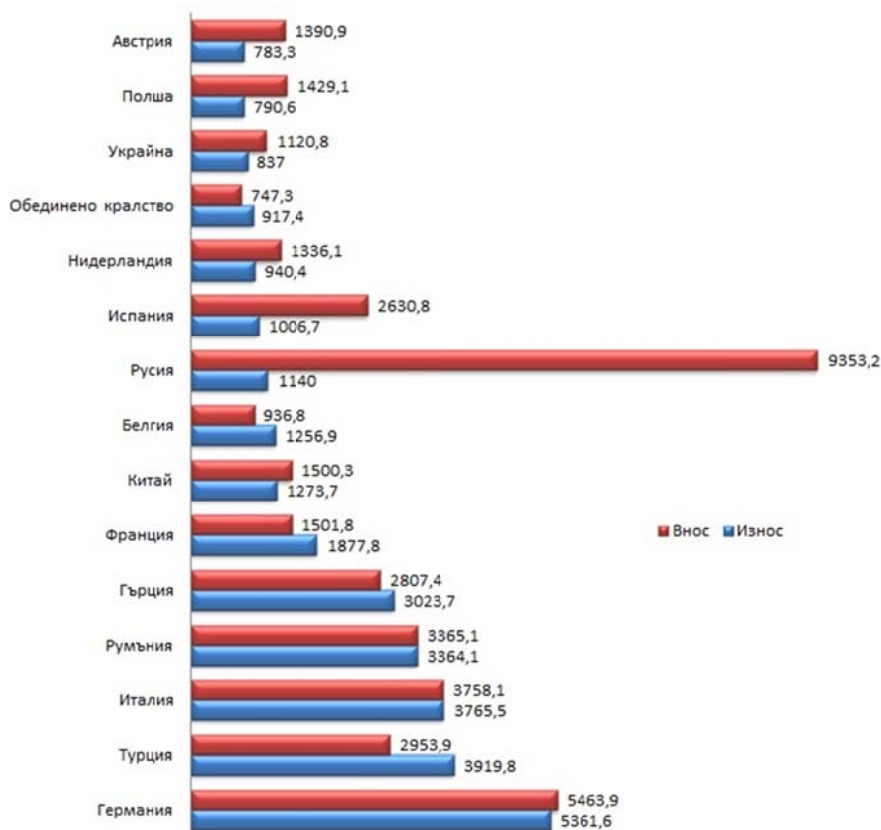
По-специално, от Китай е заявява интерес към разширяване на вноса на български земеделски и хранителни продукти, особено що се отнася до българските вина, млечните продукти, розовото масло, пчелните продукти и др. БАБХ¹ е стартирала процедури за износ на бързоразвалящи се продукти (различни видове меса, колбаси, риби и рибни продукти), продукти с растителен произход (царевиц и люцерна) и вина. През периода 2009 –2012 г. е налице тенденция на увеличение на аграрния износ на страната за Китай, като за последната година от периода –2012 г.е налице ръст от 48%, в сравнение с 2011 г. От значение е улесняването на процедурите за внос в Китай на българска селскостопанска продукция и хранителни стоки.

Едновременно с това, подобно на случая с промишлените продукти, при земеделските и хранителните продукти също е налице формирането на значително отрицателно търговско салдо за България, тъй като товарооборотът на вносни аграрни продукти от Китай надхвърля многократно износа ни. Все пак, за посочени по-горе период, отрицателното салдо за България във финансово изражение се е свило с близо 17%. Също така, Япония и Китай са считани за основни азиатски пазари, при които през последните години е налице рязко увеличение на износа на вина. Добре са приети българските преработени плодове и зеленчуци, маслодайни култури и др.

В раздела „Външна търговия с трети страни“ Китай е най-значимият ни външнотърговски партньор в Азия след Турция. Икономическата логика на подобно сътрудничество е базирана на факта, че 90% от световния икономически растеж е генериран извън ЕС, а дялът на Китай представлява една трета от него. Понататъшното задълбочаване на сътрудничество между двете страни би следвало да подпомогне икономическото развитие на България, като то далеч не се изчерпва с външнотърговските взаимоотношения.

Постигнатият през последните години положителен темп на развитие на износа на България, който е основен двигател на икономическия ръст на страната, данъчният режим, в съчетание с наличието на квалифицирана работна ръка и най-ниските оперативни разходи в Европа ни нарежда сред най-добрите дестинации за бизнес и инвестиции. Със своето географско положение, България е важен транзитен център между пазарите на ЕС, Близкия Изток, Северна Африка и страните от Азия, който при определени условия води до привличане на чуждестранни инвестиции.

¹ Българска агенция за безопасност на храните



Графика 2. Основни външнотърговски партньори на България¹ (товарооборот в хил. т)

От графиката е видно, че като цяло количествата на вноса от Китай за страната ни са съизмерими с тези от партньори от ЕС, като Австрия, Франция и Нидерландия. На база на интересите на Китайската страна е ясно, че съществува сериозен потенциал за увеличаване на износа.

2. Препоръчителни видове транспорт във взаимната търговия България-Китай

Най-важните области на интеграция между транспортните и продуктови вериги са следните в търговията България-Китай са следните:

- **Вериги на стойността за продукти, предназначени за земеделие.** Тук като изходни продукти са включени последователно изкуствените торове и оборудването, а крайните продукти са зърнени култури, зеленчуци и продукти от животински произход. За тази производствена система се използват различни видове транспорт (железопътни вагони, товарни автомобили и кораби-зърновози), но краткият жизнен цикъл на тези продукти изисква допълнителна адаптация и редица ограничения. Освен това, превозите на селскостопанска продукция са сезонни. Важна роля в процеса на складиране и претоварване на зърнените култури играят пристанищата, а увеличаващият се дял на международните превози на тези продукти води до тяхната контейнеризация;
- **Вериги на стойността за метали.** тук са включени превозите на минерални суровини от мястото на техния добив към индустриалните зони за тяхното потребление (автомобилостроене, корабостроене, строителни материали и пр.);

Транспортно-логистичните проблеми на търговията България-Китай като цяло включват транспортиране на поръчаната стока, изготвяне на експортни документи и митническо агентиране, съгласно наредбите в Китай. Предвид отдалечеността на двете

¹ Източници: <http://www.investbg.government.bg/bg/sectors/facts-31.html> и НСИ

страни, от първостепенно значение във взаимната търговия са глобалните видове транспорт, а именно морският и въздушният.

Въздушният превоз на товари е неизменна част от международния транспорт и цели да се справи с предизвикателствата на съвременната търговия – съкратен цикъл на живот на съответния продукт, намаляващ размер на поръчките и увеличаване на тяхната честота и нарастващо търсене на клиентите. Съгласно статистическите данни на IATA, за периода 2009-2014 г. обемът на превозените товари е нарастнал 1.3 пъти. За търговията България-Китай са използвани следните форми:

- Въздушно карго за дребни пратки с партньорски куриерски фирми от Китай (мостри и колети до 45 кг). Основен партньор е DHL, а транзитното време – 5-7 работни дни. Съществуващите ограничения касаят забраната за изпращане на батерии, лесно запалими продукти, течности;
- Експресно въздушно карго (най-бързото обслужване, при което предадените за превоз товари се изпращат с първия директен полет, а транзитните времена варират между 24 и 48 часа от летище до летище);
- Стандартно авиокарго (въздушен превоз на товари с транзитно време от 1 до 3 дни от летище до летище използвайки мрежите на различни авиокомпании);
- Икономично въздушно карго (комбинирано транспортно обслужване на въздушен и шосеен превоз, при който товарите пътуват между централни летища и след това се доставят до България или крайната дестинация с товарен автомобил; транзитното време между летищата варира между 7-10 дни).

Р България и КНР обсъждат възможности за експлоатация на директна авиолиния между двете страни (летище София – летище Уънджоу, разположено на 500 км от Шанхай, тъй като липсата на пряка връзка между двете далечни страни затруднява търговските и туристически превози. Идеята е авиолинията да се обслужва от китайски превозвач, но поради сериозни основания линията да не е печеливша, летище София ще изпълнява ролята на „хъб“ (трансферно летище към Европа).

По отношение на морския транспорт, предлаган сервиз са групажни пратки в контейнери на български агенти, например с начална дестинация гр. Гуанджоу в Китай, с транзитно време 32-40 дни. На територията на България пратката се освобождава на митница и се транспортира до склада на клиента (предимно с товарен автомобилен транспорт).

Като цяло, транспортните решения обхващат всички типове морски контейнери, за превози на цели (комплектни) контейнери (FCL) или групажни контейнери (LCL) от склад на изпращача до пристанищата Варна и Бургас (с възможност за последващ комбиниран превоз на контейнерите със сухопътен транспорт) или мултимодален транспорт на контейнери. Услугите са на линеен принцип, а диапазонът от подходящи за контейнеризация товари е доста широк.

Така например, възможност за линейните услуги по превози на групажни контейнери включват консолидиране в Гуанджоу, Китай, в голям модернизиран и механизирен склад, инспекция и доставка до склад в гр. Варна или до врата на получателя във всяка точка на България. Предлага се също така мултимодален транспорт на групажни пратки с контейнери, а отплаванията са на седмичен принцип.

По данни на пристанище Варна¹, основни агенти за превози на контейнери до Китай са: „Виа Мултима България“ ЕООД, кореспондиращ с ORIENT OVERSEAS CONTAINER LINE (OOCL) – China и „Вилхелмсен шипинг сървисиз“, кореспондиращ с China Shipping Container Lines.

¹ <http://www.port-varna.bg/index.php?l=2&m=7&p=29>

На практика обаче, 80% от вноса ни от Китай, осъществяван с контейнерни превози преминава през пристанище Солун. Основната причина за това е поседващата по-ниска превозна цена на контейнер от Солун до София, както и по-голямата точност при доставките.

Заклучение

Във връзка с предприетите мерки спрямо някои от държавите – членки на Европейския съюз, включително и към България да сключат споразумения, които да насърчат износа за Китай бе потенциалът за разширяване на износа ни за тази бързо развиваща се азиатска държава, на база на взаимния интерес и най-вече възможностите за икономически подем на България, чрез насърчаване на материалното производство.

Важно е да бъдат открити и транспортно-логистичните възможности за удовлетворяване на нарастващите нужди на стокообмена България – Китай, с оглед на позитивния ефект, който би имало нарастващото търговско влияние на това направление върху международния транспорт и спедитрската дейност в нашата страна.

Литература:

- [1.] Кирова, А., Международен транспорт, спедиция, застраховане, изд. Найс, 2011 г., ISBN 978-954-8587-11-2;
- [2.] Rodrigues, Jean-Paul, The Geography of Transport Systems, 3rd Edition, Routledge, Taylor and Francis Group, 2013, ISBN 978-0-415-82253-4;
- [3.] Black, W. (2003) Transportation: A Geographical Analysis. New York: Guilford.
- [4.] Кирова, А., Транспорт, глобализация и международна търговия, Academic Journal "Mechanics, Transport, Communications", Volume 11, Issue 3/2013, Part I, Секция "Икономически проблеми на транспорта, "III-35-42, ISSN 1312-3823
- [5.] Статистическа информация, НСБС, <http://nsbs.bg>
- [6.] <http://www.mi.government.bg/bg/themes/kitai-192-333.html?p=eyJwYWdlljo0fQ>
- [7.] <http://export.government.bg/ianmsp/foreign-trade-Bulgaria>

CURRENT STATE AND PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF TRADING RELATIONS BETWEEN CHINA AND BULGARIA

Antoaneta Kirova, Svetoslava Shaparova
toniask2005@abv.bg, shaparova@abv.bg

*Todor Kableshkov Transport University, Transport Management Faculty,
Department "Transport Economy and Accounting", 1574, Sofia, 158 Geo Milev Street,
BULGARIA*

Key words: *sectoral characteristics, international trade, added-value logistical chains, transport and logistics' services.*

Abstract: *The Peoples' Republic of China is marked as very prospective international trade partner of Bulgaria for the following period of 15 or 20 year, due to the growing investment and trade interests on the side of the quickly developing Asian economy. The cooperation would highly influence positively the economic development and the logistical services of our country's foreign trade. Several lines mark the development of economic relations between Bulgaria and China, on the first place the encouraged trade exchange increasing the exports of non-ferrous metals, wine, rose oil, etc., from Bulgaria to China. On the second place, China is interested in the geographic situation of Bulgaria considering it as a prerequisite for project development in the field of telecommunications, logistics, infrastructure and IT. The paper views the basic components of the foreign trade cooperation between Bulgaria and China, featuring the potential and prospective fields for future positive development. Attention is drawn towards the transport and logistical resources for the realization of the foreign trade exchange between the two countries.*