

СЪСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ В РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ

Георги Димитров
georgi_gdimitrov@abv.bg

*УНСС, катедра „Икономика на транспорта”,
Студентски град „Христо Ботев”, 1700, София
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** транспортен пазар, товарен транспорт, пътнически транспорт.*

***Резюме:** Транспортът има ключова роля за икономическото и общественото развитие на страната. Транспортният пазар в България представлява специфична сфера на търсене и предлагане на транспортни услуги и свързаните с тях транспортни мощности с цел осъществяване на пространствено преместване на пътници и товари. В настоящия доклад е направен анализ на развитието на товарния и пътнически транспортен пазар в България, след приемането на страната в Европейския съюз. Разгледаният девет годишен период позволява да се проследят основни тенденции в развитието на националния транспортен пазар и на тази база да се направят препоръки за бъдещото му устойчиво развитие.*

ВЪВЕДЕНИЕ

Промените в глобалната икономика доведоха до промени в търсенето на транспортни услуги, които са следствие от икономическото развитие. Транспортния пазар в България като цяло може да бъде окачествен като много динамичен, а непостоянността идва от най-различни посоки. Политическите проблеми между Русия и Европейския съюз затвориха иначе атрактивни дестинации за българските транспортни превозвачи. Гръцката криза също се отрази негативно на българските превозвачи, работещи активно по вноса и износа към тази страна. В същото време поради продължаващите военни действия в Близкия изток транспортните предприемачи не могат да се възползват от подобряването на отношенията с Иран. Стабилността на превозите между европейските държави доведе до пренасочване на част от транспортните компании, които досега предпочитаха превозите за трети страни, към вътрешнообщностния пазар. Това направи европейския пазар на транспортни услуги още по-конкурентен, а битката за пазарен дял все по-ожесточена.

1. РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР НА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ

Модерният икономически свят е забележително динамичен, мащабен и в този аспект зависим от адекватността на транспортните решения. Българският транспортен сектор трябва да бъде подчертано адаптивен към съвременните тенденции в бранша, за

да отвоюва конкурентни позиции и да извлече максимална икономическа изгода от благоприятните географски предпоставки за неговото развитие.

В тази връзка следва да проследим динамиката в развитието на транспортния пазар в България (таблица 1 и таблица 2), за да очертаем тенденциите, които характеризират състоянието на отделните видове транспорт в страната през периода 2006 – 2014 г.

Таблица 1

Превозени товари по отделни видове транспорт за периода 2006 – 2014г. (хил.т)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Железопътен	21882	21905	19716	13284	12939	14152	12470	13539	13691
Автомобилен	65212	72156	65143	54700	48053	58884	65282	79398	75734
Морски	12862	12833	10828	5718	4906	3052	2035	737	54
Речен	2265	4021	4466	4230	3058	2848	2988	2294	1782
Въздушен	13	2	5	19	11	8	6	4	2
Тръбопроводен	22037	23917	23513	19095	18449	22395	24403	24556	23292
Общо:	124271	134834	123671	97046	87416	101339	107184	120528	114557

Източник: НСИ

Наблюдава се известна промяна в структурата на превозените товари и извършената работа в края на изследвания период спрямо началната година. Повишава се относителният дял на автомобилния транспорт като цяло при превоза на товари с 13,63 % за целия период, а по отношение на извършената работа ръстът е още по-внушителен и достига до нива от 61,09 %.[1]

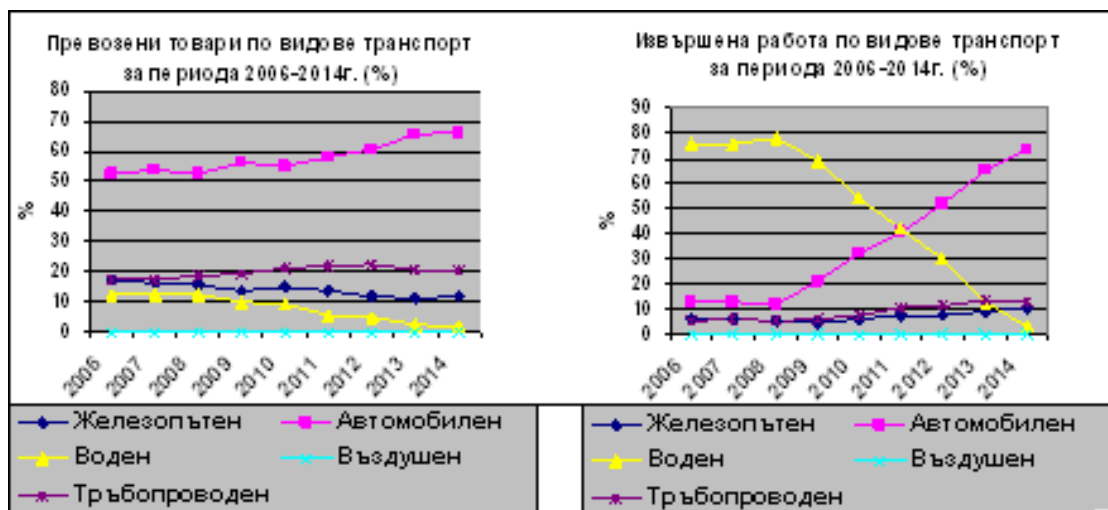
Таблица 2

Извършена работа по отделни видове товарен транспорт (млн. ткм)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Железопътен	5396	5241	4693	3145	3063	3291	2908	3246	3439
Автомобилен	10793	11795	11027	13871	15641	17943	20994	23530	24455
Морски	63627	67280	72158	44091	24722	17262	10725	3416	32
Речен	1429	1711	1936	1794	1813	1422	1397	1196	971
Въздушен	23	4	3	10	8	7	5	4	3
Тръбопроводен	4602	5129	4968	3761	3736	4560	4472	4773	4301
Общо:	85870	91160	94785	66672	48983	44485	40501	36165	33201

Източник: НСИ

Този ръст става възможен на база реструктуриране по видовете транспорт както по отношение на превозените товари, така и на извършената работа, които видимо се редуцират при водния транспорт и от нива на превозените товари в размер на 12,22 % през 2006 г., достигат постепенно до 1,61 % през 2014 г., а извършената работа от 75,76 % в началото на периода бележи значителен спад и през последната наблюдавана година е 3,02% (фигура 1). Причините за тази промяна през последните години можем да локализираме около незадоволителното състояние на морския и речния флот и на пристанищната инфраструктура, които са в основата на затихващите функции на водния транспорт в България. Тази тенденция е неблагоприятна от гледна точка намеренията на Европейския съюз да създава условия за постигане на баланс в транспортната структура на общността като толерира развитието на водния транспорт.



Фиг. 1 Превозени товари и извършена работа по отделни видове транспорт за периода 2006 – 2014 г. (в %)

Паралелно с увеличението на пазарния дял на автомобилния транспорт отслабват позициите на железопътния, който бавно но с уверени темпове намалява обемите превозени товари и извършена работа, независимо от засилващата се конкуренция.

Тръбопроводния транспорт от своя страна бележи известни колебания по отношение на превозените товари и извършената превозна работа, но те са в тесни граници и като цяло може да се приеме, че запазва своята стабилност.

Доминиращата позиция на автомобилния транспорт се отчита като явен негатив на националната транспортна система от страна на Европейския съюз, който подкрепя постигането на относителна равнопоставеност между отделните видове транспорт.[2] Това е така, защото всеки транспортен вариант има своите предимства и недостатъци и трябва да се преследват оптимални нива на тяхната експлоатация, което се предполага от балансираното участие на всички видове транспорт.

2. РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР НА ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ

През разглеждания период се наблюдава тенденция на постоянен спад при общия брой на превозените пътници в България, които от 946101 хил. през първата година на наблюдавания период намаляват до 707284 хил. пътника през 2014 година (таблица 3). Относно извършената превозна работа при пътническите превози в България, може да се обобщи, че с известни колебания общата тенденцията също е насочена към намаляване (таблица 4).

Водещо място по отношение на превозените пътници на националния транспортен пазар има автомобилния транспорт, следван от градския електро-транспорт, железопътния и въздушния транспорт. При автомобилния и железопътния транспорт през целия разглеждан период значително намалява броя на превозените пътници.

Градския електро-транспорт запазва сравнително постоянни нива на превозените пътници, но през последните две години на разглеждания период се наблюдава тенденция на намаление в порядък от 15 хил. пътника на година.

Таблица 3

Превозени пътници по отделни видове транспорт за периода 2006 – 2014г. (хил.п)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Железопътен	34113	33283	33759	31360	30102	29308	26523	26072	24627
Автомобилен	623294	594879	589786	536448	516434	487946	445131	426763	425603
Морски	5	11	7	3	17	13	20	25	27
Речен	75	232	246	237	149	162	175	118	63
Въздушен	2320	2237	2636	2184	2327	2693	2211	2269	2375
Градски електро-транспорт	286339	293794	299100	286252	291167	280181	285859	269448	254589
Общо:	946101	924436	925534	856484	840196	800303	759919	724695	707284

Източник: НСИ

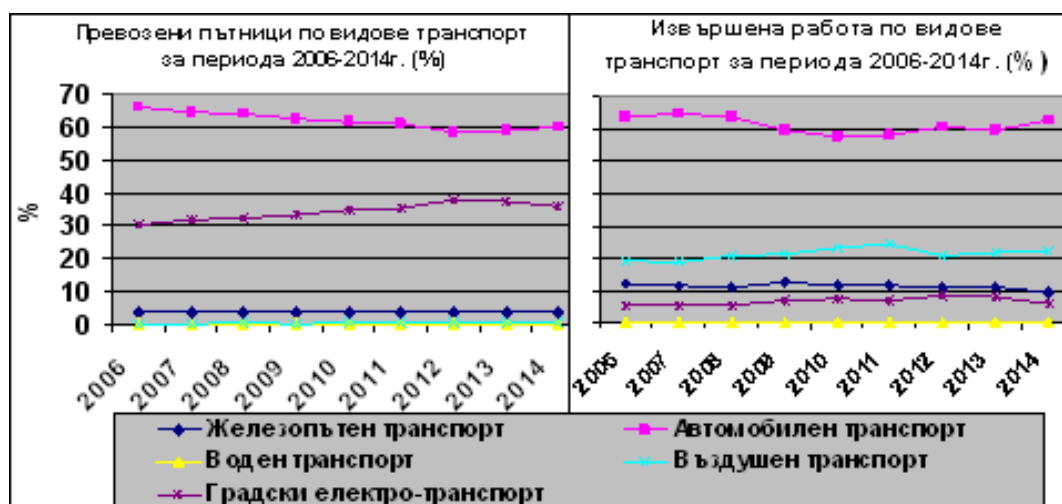
Таблица 4

Извършена работа по отделни видове пътнически транспорт (млн. пкм)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Железопътен	2422	2423	2335	2144	2100	2067	1876	1826	1702
Автомобилен	12942	13572	13839	10451	10613	10843	10482	10317	11447
Морски	0	1	1	0	2	2	2	2	2
Речен	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Въздушен	3833	3892	4467	3713	4275	4496	3528	3738	4023
Градски електро-транспорт	1055	1075	1076	1173	1355	1276	1430	1375	1065
Общо:	20252	20963	21718	17481	18345	18684	17319	17258	18239

Източник: НСИ

Въздушния транспорт запазва постоянни нива на броя превозени пътници, въпреки че около 60% от трафика до и от българските летища се осъществява от чуждестранни компании.[3]



Фиг. 2 Превозени пътници и извършена работа по отделни видове пътнически транспорт за периода 2006 – 2014 г. (в %)

Водният (морски и речен) транспорт изпълнява незначителна част от превозите на пътници, като поради специфичните си характеристики осъществява предимно пътувания с туристически цели.

Различна е ситуацията по отношение на извършената работа по видове транспорт при осъществяването на пътнически превози (фигура 2). Отново водещото място се заема от автомобилния транспорт, но е следван от въздушния, железопътния и

градския електро-транспорт. Причината градския електро-транспорт да се нарежда на четвърто място при извършената работа (въпреки втората си позиция по брой на превозените пътници) е, че при този вид транспорт превозите се осъществяват на значително по къси разстояния в сравнение с останалите видове транспорт. При автомобилния и железопътния транспорт през разглеждания период се наблюдава трайна тенденция за намаляване на обема на извършената работа, което се дължи основно на намаляването на броя превозени пътници. Въздушния и градския електро-транспорт през разглеждания период с леки колебания запазват постоянни нива на обема на извършената от тях превозна работа.

3. ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ

Непостоянността на пазара не позволява да се изведе обща тенденция за него, но категорично сред най-засегнатите от геополитическите проблеми е транспортния сектор. Най-ясно последствията от обтягането на отношенията с Русия и проблемите в Украйна се отразяват на транспортните предприятия залагащи изключително на транспорта от и за руските пазари. Спънките с транспортните разрешителни, създавани от Турция, пък свиха превозите за тази дестинация, но превозите между държавите от Европейския съюз и Турция остават все така атрактивни за българските превозвачи.

Стабилността на превозите между европейските държави доведе до пренасочване на част от транспортните предприятия, които досега предпочитаха превозите за трети страни, към вътрешнообщностния пазар. Транспортния пазар на Европейския съюз се изчислява общо на 1 трлн. евро, но поради големия интерес към него ще става все по-малко рентабилен.[4] Създаването на общоевропейско транспортно пространство за свободно движение на хора и стоки предполага както необходимата технологична съвместимост между различните видове транспорт, така и нови правила за достъп и ползване на инфраструктура. Либерализирането на икономиката и оттеглянето на държавата от директно участие в стопанския живот не означава, че тя трябва да намали своята регулираща функция между отделните видове транспорт.[5]

Благоприятна перспектива е транспортните оператори все повече да залагат на технологичните решения и свързаност между системите (подобно на куриерите), така че клиентът да може във всеки момент да види къде се намира неговият товар.

При пътническите превози основните проблеми, водещи до намаляването на броя превозени пътници и извършената работа от транспортните предприятия се коренят най-вече в сериозната демографска криза и обезлюдяването на населените места (села и градове). Тези проблеми са много трудни за решаване и изискват сериозната ангажираност от страна на държавата не само по-отношение на транспортния сектор, но и при определянето на цялостната и политика.

Основно поле за съревнование на транспортния пазар през следващите години ще са интермодалните превози, при които се извършва качване на товарите от камион на влак. Този вид транспорт е силно поощряван от Европейския съюз, тъй като намалява емисиите и разтоварва пътищата от големия трафик. Схемата е предизвикателство за спедиторите, които трябва да организират цялата сложна схема и да осигурят товарите, както и за жп превозвачите, които трябва да преодолеят недостатъчно добрата жп инфраструктура и липсата на подходящи терминали, на които да се извършват претоварванията.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проблемите за транспортните компании в България остават, като те са свързани основно с лошата инфраструктура, липсата на добри пристанищни услуги, недостатъчните връзки между железопътния и автомобилния транспорт и нестабилна

държавна железница. Другият недостатък е скромният местен транспортен пазар, който не може да осигури големи количества товари и в резултат налага кооперирането на български компании с големи международни спедиции, които могат да осигуряват регулярни товари.

Съвременните транспортни технологии и новите пазарни продукти ще бъдат от решаващо значение за подобряване качеството на транспортната услуга и развитие на транспортния пазар. Комбинираните превози имат ключово значение за България, те са стратегическа необходимост и много важен фактор за увеличаване приходите на страната. Големият обем международни превози, осъществявани с автомобилен транспорт през България, особено по направленията от Сърбия и Румъния за Турция са най-голямата възможност за развитие на транспортния пазар на комбинирани товарни превози.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Статистически справочник 2008, 2011, 2015, НСИ, www.nsi.bg
- [2] Желязкова, Д., Баланс в транспортния сектор на България, Известия на съюза на учените, Варна, 2012
- [3] Николова, Хр., Транспортният пазар в България – състояние и перспективи за развитие, УИ „Стопанство”, 2010
- [4] Горанова, К., Българските транспортни компании успяват да увеличат приходите си и да навлязат в нови полета въпреки лабилния пазар, Капитал, 2015, www.capital.bg
- [5] Славова-Ночева, М., Предизвикателства пред конкуренцията и конкурентоспособността на транспортния пазар в България, сп. Механика, Транспорт, Комуникации, бр. 3, 2012

CONDITION AND TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT MARKET IN BULGARIA

Georgi Dimitrov
georgi_gdimitrov@abv.bg

University of National and World Economy, Sofia
Economics of Transport Department, Hristo Botev Students Town, 1700, Sofia
BULGARIA

Key words: *transport market, freight transport, passenger transport.*

Abstract: *Transport has a key role in economic and social development of the country. The transport market in Bulgaria is a specific area of demand and supply of transport services and related transport capacities in order to implement spatial movement of passengers and cargo. This report analyzes the development of freight and passenger transport market in Bulgaria after accession to the European Union. The discussed nine years allows to track major trends in national transport market and on this basis to make recommendations for future sustainable development.*