



## **ТРЪБНИЯТ ТРАНСПОРТ ИНЖЕНЕРНО-ИКОНОМИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ, СТАТУС, СТАТУКВО, ПЕРСПЕКТИВИ ЗА РАЗВИТИЕ**

**Пламен Парушев**  
[Plamen\\_Parushev@abv.bg](mailto:Plamen_Parushev@abv.bg)

*Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”,  
катедра „Икономика и счетоводство в транспорта”,  
София, ул. „Гео Милев” № 158  
БЪЛГАРИЯ*

***Ключови думи:** икономика, транспорт, международна договореност, проблеми и тенденции за развитие.*

***Резюме:** В статията се систематизират научни въпроси от темата за управлението на специфичен вид транспортна дейност, част от сухопътния транспорт, който не превозва пътници и товари, а пренася най-вече поток от горива, необходими за енергетиката, икономиката, и за битови нужди.*

*В увода присъства обяснителен текст за включването на тръбния транспорт във физическата и социално-икономическата география на България.*

*През призмата на това вече задължително участие на тръбопроводите в икономиката на страната се посочват данни от научната литература за неговото функциониране и технически параметри, аргументират се належащи изисквания за промени в Закона за държавната тайна, за да се попълнят празнотите в статистическата характеристика на материално-техническата база на сухопътния транспорт, особено в частта му за тръбопроводния.*

*След позоваване на закони, които имат касателство към темата за законовата и нормативна регламентация на дейността на тръбопроводния транспорт, авторът се опитва да придаде на разработката и практико-приложен характер. Изтъква се необходимостта от по-тясна и непосредствена, синкретична обвързаност между Закона за енергетиката и примерно: бъдещ общ закон за сухопътния транспорт, който да регламентира и създава необходимите предпоставки за приложението на Закона за дейностите по предоставяне на услуги и тяхното интегриране в Търговския закон.*

*Статията завършва с кратък анализ на международното договаряне за пренос на втечен газ и синьо гориво, като се има в предвид алеаторния характер на подобни договори, възможност за „промяна на посоката“ на тръбопреносителите, форс мажорни обстоятелства, международни обвързаности, трудности в диверсификацията на източниците на гориво, търговския риск.*

### **I. ОБЯСНИТЕЛНИ БЕЛЕЖКИ И ДАННИ В НАУЧНАТА ЛИТЕРАТУРА ЗА ФУНКЦИОНИРАЩИЯ ТРЪБОПРОВОДЕН ТРАНСПОРТ**

*В многобройните публикации по въпроса за тръбния транспорт, които се цитират в обстойната библиографска справка, неизменно при обяснението за видовете*

транспорт, при тяхното изреждане в определена последователност: железопътен, автомобилен, речен, морски, въздушен, на последно място се въвежда названието - тръбопроводен, тръбен транспорт.

В академичното издание по икономическа география на България, глава пета озаглавена "третичен сектор" на икономиката, с автор Красимир Кръстев, в изложението на точка четвърта със заглавие "Видове транспорт", в краткото изложение на параграфа "Тръбопроводен транспорт", се посочва, че този транспорт е "Нов вид транспорт за нашата страна. Използва се за превоз на различни продукти." "Развитието му започва след построяването на тръбопроводна връзка от стоварището на нефт в Бургаското пристанище до Нефтохим."

В съществуващия в България тръбопроводен транспорт се включват следните подвидове със своите трасета: етиленпровод, продуктопровод, солопровод, газопроводен пръстен<sup>1</sup>.

В изданието през 2002г. обстоен научен труд, посветен на физическата и социално-икономическа география на България, одобрен от Министерството на образованието и науката, в параграф „Третичен сектор“ към трети раздел се съдържа кратко обяснение и справка за тръбопроводния транспорт, който „пренася“ газообразни, течни и прахообразни товари при ниска себестойност и висока пропускателна способност. „Транзит на газ се осъществява за Турция, Македония и Гърция“<sup>2</sup>.

*За предназначението на тръбопроводния транспорт.*

Предназначението на тръбопроводния транспорт е да превозва нефтени продукти при наличие на „внос на суров нефт“, на „твърди минерални горива“<sup>3</sup>. Но, „превозът на нефтени продукти се извършва предимно с железопътен транспорт 75 %“<sup>4</sup>.

Към 2007г., годината на издаването на цитираното произведение, „около 49% от общия внос относително постоянен дял е по направлението от изток-североизток, т.е. основно Русия и Украйна“ ...вносът от страните от Европейския съюз /на запад и север от България/ е около 13,5% с тенденция за постоянен растеж в порядъка от около 0,5 до 1% годишно“<sup>5</sup>.

Борислав Арнаудов констатира следното противоречие между предназначението и използването на тръбопроводния транспорт. Според него: „тръбопроводния транспорт от своя страна се използва за превоз на масови товари, но основният му недостатък е в това, че все още се използва за транспортиране на ограничена номенклатура от товари, главно течни и газообразни. Технологиите в този вид транспорт обаче се развиват, което ще позволи използването му в бъдеще за превоз на все повече видове товари“<sup>6</sup>.

Според представената от Борислав Арнаудов таблица № 12 в цитираното в справката произведение, която онагледява „Брой предприятия в сектор „Транспорт“ –

---

<sup>1</sup> Личев, Т., Кръстев, Кр., Икономическа география на България. Академично издателство „Ценов“, Свищов, 2004, с. 184.

<sup>2</sup> Дончев, Д., Каракашев, Хр., Теми по физическа и социално-икономическа география на България. Сборник материали за средношколци и кандидат студенти 2004/2005, Дванадесето преработено и допълнено издание, Сіела,София, 2002, с. 402-403.

<sup>3</sup> Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортни пазари. Университетско издателство, Стопанство, София, 2007, с. 50.

<sup>4</sup> Пак там, с. 53.

<sup>5</sup> Пак там, с. 50.

<sup>6</sup> Арнаудов, Б., Тенденции в развитието на човешките ресурси в транспорта. Издателски комплекс УНСС, София, 2013, с. 25.

България, за времето от 2005 до 2010г. с тръбопроводния транспорт е било ангажирано едно предприятие<sup>7</sup>.

В изданието на Университета за национално и световно стопанство – „Икономика на транспорта“, се дават технико икономически характеристики на тръбопроводния транспорт, а именно: „при съоръжението на тръбопроводен транспорт се влагат огромни количества метал. В зависимост от диаметъра на тръбопроводите на 1 км. тръбопровод се падат средно от 50 до 100 т. метал, а понякога и повече. Инвестициите за изграждането на един километър тръбопроводен транспорт са около два пъти по-малки в сравнение с разходите за построяване на един километър железен път“<sup>8</sup>.

Тръбопроводният транспорт е икономически изгоден при „голям товаропоток от съответните товари“ – (течни, газообразни, или прахообразни товари). „При малък товаропоток за предпочитане е да се използва железопътен или друг вид транспорт, чиято пропускателна способност ще се уплътнява чрез превоза не на един, а на богато разнообразие от товари“<sup>9</sup>.

Авторът Христо Първанов в своето изследване, посветено на транспортните системи, посочва техническите параметри на двете разновидности тръбопроводен транспорт – нефтопроводен и газопроводен. Неговата превозна способност е в зависимост от „диаметъра на тръбите и разстоянията между помпените станции“, а по един тръбопровод могат да се превозят „от 1 млн. т. до 40 млн. т. и повече“. Превозната способност, според автора може да се увеличи чрез „увеличаване мощността на помпените станции“, диаметъра на тръбите или полагането на втори тръбопровод“<sup>10</sup>.

Предимствата и недостатъците на тръбопроводния транспорт<sup>11</sup>, в сравнение с другите видове транспорт, са обяснени в произведение на същия автор Христо Първанов в съавторство с Светла Цветкова.

Пазара на транспортни услуги показва, че горива се превозват не само чрез тръбопроводния транспорт, но и чрез железопътния, чрез цистерни. „Перспективни пазарни ниши например за железопътния транспорт са обслужването на пристанищните комплекси и производителите на масови товари, към които се отнасят въглищата, строителните материали нефтът и нефтопродуктите и други“<sup>12</sup>.

Утвърден превозвач на втечен въглероден газ и същевременно негов носител е предприятието „Газтрейд“ АД, частна компания с лиценз от 2008г. „с годишен обем на превозвания товар от 100 000 млн. т. За нуждите на своята дейност дружеството разполага с над 200 жп цистерни за превоз на LPG и 56 жп цистерни за превоз на течни горива“<sup>13</sup>.

Другият превозвач на дизелово гориво, бензин и на газ пропан-бутан е „Булмаркет-ДМ“ ООД по направлението Русе-Каспичан. Към 2010г. „Относителният дял от железопътния транспорт, падащ се на този превозвач, е 0,03% от общото количество реализирани товарни превози“<sup>14</sup>.

<sup>7</sup> Пак там, таблица № 12.

<sup>8</sup> Бакалова, В., Николова, Хр., Икономика на транспорта. Университетско издателство „Стопанство“, София, 2010, с. 31.

<sup>9</sup> Пак там, с. 31.

<sup>10</sup> Първанов, Хр., Транспортни системи. Университетско издателство Стопанство, София, 2003, с. 77.

<sup>11</sup> Първанов, Хр., Цветкова, Св., Организация на товарния транспорт. Университетско издателство Стопанство, София, 2006, с. 17-18.

<sup>12</sup> Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортни пазари, Университетско издателство, Стопанство, София, 2007, с. 37.

<sup>13</sup> Николова, Хр., Транспортният пазар в България. Университетско издателство Стопанство, София, 2010, с. 28-29.

<sup>14</sup> Пак там, с. 27

## **II. ДЪРЖАВНА ТАЙНА ЛИ СА СВЕДЕНИЯТА ЗА МАТЕРИАЛНО-ТЕХНИЧЕСКАТА БАЗА НА ТРАНСПОРТА /В СЪВКУПНО ИЗРАЖЕНИЕ/ И НА ТРЪБОПРОВОДНИЯ ТРАНСПОРТ В КОНКРЕТНО ИЗМЕРЕНИЕ?**

В пространственото изследване на Петко Аврамов, посветено на икономиката на транспорта се изказва обосновано и аргументирано становище за статистическата характеристика на транспорта. Поставят се изисквания към статистическия отчет към който и в настоящия момент могат да се отправят допълнителни и необходими, от гледна точка на публичния характер на транспортните услуги, изисквания. Според цитирания автор, „...статистическата съвкупност“ вид транспорт „независимо от изчерпаните си възможности като обект на отчетност получава отново важно място в националния статистически отчет за транспорта, само защото представя информация за показатели оценяващи развитието на материално-техническата база, до скоро засекретени като държавна тайна – брой и превозна мощност на локомотиви, вагони, товарни автомобили и др. През 2002г. в отчета се появи и статистическа единица сухопътен транспорт – железопътен, автомобилен и тръбопроводен“<sup>15</sup>.

Пак според същия автор от 01.01.1973г. в страната е въведена „единна номенклатура валидна за всички видове транспорт“, като „трестепенна форма на обобщаване и класификация на превозните товари“, която отчита и „степен на готовност на продукцията – суровини, материали, горива, готова продукция за потребление и пр.“<sup>16</sup>.

Статистическия справочник за 2016г., издание на Националния статистически институт, съдържа твърде кратка информация, представена в графики, като се посочва, че данните за извършената работа в товарния транспорт (млн. ткм.) са дадени общо, като включват годините: 2012, 2013, 2014, 2015. В таблицата за „превозните товари извършена работа от транспорта“, за същите години, данните за сухопътния транспорт включват такива за железопътния, автомобилния и тръбопроводния транспорт“<sup>17</sup>.

През 2015г. са внесени 140,7 хиляди тона тръби от чугун и стомана<sup>18</sup>, без да се посочва конкретния вносител. В средствата за масова информация се беше прокраднало съобщение, по повод несъстоялата се сделка с Руската федерация за строеж на газопровод, за „стоварени тръби“ в района на Североизточното Черноморие, поради юридическата неяснота дали, след вече ратифицирания проект „Турски поток“, е налице отказ от руска страна българското трасе или по този въпрос биха били възможни нови преговори.

## **III. ФАКТИ И РАЗМИШЛЕНИЯ СЛЕД ОТМЯНАТА НА ЗАСЕКРЕТЯВАНЕТО НА ДАННИ ЗА МАТЕРИАЛНО ТЕХНИЧЕСКАТА БАЗА НА ТРАНСПОРТА**

Засекретяването на данните за материално-техническата база на транспорта в Закона за държавната тайна вероятно е в резултат на съветското изискване да не се предоставят никакви сведения, например за промишлеността, на международния „враг“, т.е. „противник“ според критериите на „студената война“. Може да си спомним годините от недалечното минало, когато за равнището на въоръжаване на съветската армия, съветски издания се позоваваха на публикации в Лондонския институт за стратегически изследвания. Сега данни за техническите характеристики на нови

<sup>15</sup> Аврамов, П., Икономика на Транспортта. Висше Транспортно Училище „Тодор Каблешков“, Издателска база, София, 2005, с. 22-23.

<sup>16</sup> Пак там, с. 50.

<sup>17</sup> Статистически справочник 2016, София, 2016, НСИ, с. 218-219.

<sup>18</sup> Пак там, с. 165.

комплекси и видове оръжия, на въоръжение например във въздушно космическите сили на Руската федерация могат свободно да се прочетат в седмичника „Русия днес-Русия сега“.

Що се отнася до българския Закон за държавната тайна, той може да се окаже излишен или да претърпи значителна преработка предвид наличието на Закона за достъп до класифицирана информация.

Като се абстрахираме от тези уводи, но необходими бележки и уговорки може да си зададем въпроса как например БДЖ „Пътнически превози“ е подобрило съществуващата-материално техническа база и дали тя въобще е била обновена и модернизирана?

Как в годините след реструктурирането на транспортните предприятия се е променило качеството на услугата, превозването на пътниците, как се осъществява изискването за скоростно обслужване, според европейските стандарти, как и дали администрацията може да разреши дълговите изпитания на БДЖ?

Какви са фактите?

През снежните и студени дни на месец януари 2017г. здравето и живота на пътниците бяха подложени на изпитание, докато пътуваха в неотоплени влакове без уплътняване на прозорците, при нарушен и несигурен график, при възможност за извънредно обстоятелство – въобще да не се движи влак по определена дестинация поради недостиг на локомотиви. Според Петър Дунев, председател на железопътния синдикат към КНСБ, „БДЖ има към 300 локомотива, а са нужни към 120, за да се изпълни графика, но няма и толкова, които да са годни за нормална експлоатация“<sup>19</sup>.

Според публикация във в. „24 часа“ 1,3 милиона души на месец пътуват с БДЖ, като „за деветте месеца на миналата година (2016) пътуванията са 16 256 000“. Като компанията БДЖ от „2009г. тя е във фалит, само, че необявен. Кредитите са 849 млн. лв. (77%) от активите“<sup>20</sup>.

Разсекретяването на данните за материално техническата база в жп транспорта, показва действителното състояние на националния превозвач, който със собствени ресурси и приходи не може да излезе от финансовата си криза.

#### **IV. ОБЯСНИМА И ОПРАВДАНА ЛИ Е ЛИПСАТА НА ЮРИДИЧЕСКИ ПОЗОВАВАНИЯ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ФУНКЦИОНИРАНЕТО НА ТРЪБОПРОВОДНИЯ ТРАНСПОРТ В ИЗСЛЕДВАНИЯТА, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ПОСОЧЕНАТА ЛИТЕРАТУРА В ПРЕДОСТАВЕНАТА БИБЛИОГРАФСКА СПРАВКА**

Конкретната терминология, описваща дейността, (извършената работа) от сухопътния транспорт (железопътен и автомобилен), както и на тръбопроводния транспорт, който е включен в състава на сухопътния, но и различията в дейността между тях, се съдържа в кратката справка в статистическия справочник за 2016г., а именно:

- железопътният и автомобилният транспорт осъществяват превозна дейност;
- тръбопроводният транспорт осъществява „пренос на продукти“<sup>21</sup>.

За сравнение „тръбопроводният транспорт е специализиран за масово превозване на течни горива (суров нефт и нефтопродукти)“<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> Петров, В., БДЖ плаща още 62 милиона от борчовеите си. В. „Монитор“, 16.01.2017 г., с. 9.

<sup>20</sup> Бойкова, М., Кой пътува с БДЖ? 1,3 млн. души на месец. В. „24 часа“, 16.01.2017 г. с. 23.

<sup>21</sup> Статистически справочник 2016, НСИ, София, 2016, с. 218.

<sup>22</sup> Аврамов, П., Икономика на Транспорта. Висше Транспортно Училище „Тодор Каблешков“, Издателска база, София, 2005, с. 13.

Следователно, се налага разграничение в съдържанието на двете понятия, които от гл. точка на транспортната дейност, ориентират към процеса на транспортиране, но диверсифицират, конкретизират осъществяването от всички видове транспорт пространствено преместване на пътници и товари.

Следователно, разграничението между двата вида сухоземен транспорт- железопътния и автомобилния и третия вид транспорт- тръбопроводния трябва да се обоснове чрез вида и предназначението на вида товари, за които е предназначен тръбопроводния транспорт и които товари попадат в обсега на енергетиката, която също транспортира, в смисъл- пренася по електропроводната мрежа електрическа енергия.

## **V. ЛИНГВИСТИЧНОТО ОБЯСНЕНИЕ НА СЪЩЕСТВУВАЩИТЕ ИМЕНА „ПРЕВОЗ“ И „ПРЕНОС“**

В академичното издание на синонимния речник на съвременния български език, подготвено от автори от института за български език, глаголят „превозвам“, от който произлиза съществителното „превоз“, има за синоним глагола „прекарвам“. И двата глагола, според примерите от художествени произведения, обозначават, че „нещо“ се превозва с вид транспортно средство, „пренася се“ от едно място на друго, както и може да се прекарва с вид спомагателно техническо средство<sup>23</sup>.

Думите „пренасям“, „пренос“ сами за себе си не се обясняват в посоченото издание на синонимния речник. Но във връзка с тълкуването на възвратния глагол „нося се“ се предлага препратка към възвратния глагол „отнасям се“<sup>24</sup>, а самата употребена възвратна форма подсказва, че „отнасям се“ съдържа различно значение в сравнение с глагола „отнасям“, в смисъл и премествам. Общото значение на „отнасям се“ в смисъл „проявявам с обносните си определено отношение към някого“<sup>25</sup>, не изразява никакво отношение към никакъв вид транспорт.

Конкретното отношение на съществителното „пренос“ към транспортирането може да се потърси в речник по руски език, например във възприеманото като класическо издание на речник на руския език с автор известния езиковед С. И. Ожегов<sup>26</sup>. Съществителното име „пренос“ съдържа връзка с руския глагол „нести“ – „нося“, в смисъл „пренасям“ и в съвсем конкретен план, с глаголите „пренасям“, „доставям“, това с което съм натоварен или е натоварено техническото средство. Глаголят „доставить“ се обяснява като възможност нещо да се занесе, да се „достави“, например при спедиторската дейност, де се обезпечи доставяното, доставката, в конкретен смисъл – горивото.

Следователно, в съвсем конкретен смисъл, предназначението на тръбопроводния транспорт, е да осигури, да обезпечи доставката на енергийни ресурси за българската икономика, в международен план чрез договорни отношения да гарантира без прекъсване потока на необходимото за България, гориво. Именно в този план тръбопроводния транспорт осигурява пренос, доставка, а не осъществява „превоз“, както посочените други два вида сухопътен транспорт.

От разграничението в спецификата на дейността на тръбопроводния транспорт, в сравнение с железопътния и автомобилния, следва най-същественото различие между тях, което намира отражение в законовите регулации.

<sup>23</sup> Димитрова, М., Спасова, А., Синонимен речник на съвременния български език. Издателство на Българска Академия на Науките, София, 1980, с. 451.

<sup>24</sup> Пак там, с. 345.

<sup>25</sup> Пак там, с. 384.

<sup>26</sup> С. И. Ожегов, Словары русского языка. Издательство Советская энциклопедия, Москва, 1975, с. 376, с.162.

Въпросът, който трябва да се обсъди, е: Всеки вид транспорт ли осъществява „транспортна услуга“ или именно тази изискуемост, това предназначение, не се отнася главно и единствено за тръбопроводния транспорт, тъй като той „пренася“, а не „превозва“?

Цитираната в справката литература с автори, преподаватели и експерти по транспортно дело, ориентира в първоначалното обяснение, (диверсифициране) на темата.

В произведението на Христина Николова, „Транспортния пазар в България“, професионално и в духа на представените разсъждения разглежда, интегрира във вид класификация видовете транспорт, които осъществяват дейността – „транспортна услуга“. Първа глава от нейното произведение носи заглавието: „Същност и структура на транспортния пазар в България. Търсене и предлагане на транспортни услуги“<sup>27</sup>.

В точка втора на първа глава, в представените две графики – за „извършена превозна работа“, „количества, млрд. ткм.“, за „извършена превозна работа в ткм., относителен дял“, се съдържат данни за „тръбопроводния транспорт“, като се спазва общоприетата подредба на видовете транспорт: железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен<sup>28</sup>.

При осмислянето на темата за стопанското стимулиращо влияние на транспорта се изказва същественото заключение (Христо Първанов, Светла Цветкова), че „Голямото влияние на експлоатационните потребности на транспорта върху развитието на съответните подотрасли на промишлеността проличава и от факта, че през последните години над 30% от течните горива, около 15% смазочните материали и над 10% от черните метали се употребяват за нуждите на транспорта“<sup>29</sup>.

Оскъдни данни за превозена „продукция“ от тръбопроводния транспорт се съдържа в произведението на Христо Първанов, Иванка Манолова „Транспортни пазари“ а именно: „в тръбопроводния транспорт спад в обема на продукцията има от 1990г. След отбелязване на минималното равнище през 1998г. тя започва плавно да нараства“<sup>30</sup>.

В развитите западноевропейски страни се полагат усилия за намаляване на горивата, използвани особено от автомобилния транспорт. Според Христо Първанов, „изследователската работа за намаляване консумацията на горива в последно време е свързана преди всичко с разработването на нови двигатели (електрически и комбинирани) и на алтернативни горива. Основният дял от тази работа се извършва в индустрията“... „Алтернативните горива, като например биодизел и биоетанол, не се смятат в настоящия момент за решение на проблема с въглеродния двуокис. Като добавка към петрола все по-широко се прилага етанол“<sup>31</sup>.

В тази цитирана констатация важно значение има думата „петрол“ и така да се каже, преpraщането към петролната суровина, пренасяне чрез тръбопроводите.

За да се изясни конкретното съдържание на темата за спецификацията на тръбопроводната дейност, може да се използват следните ключови думи: петрол, тръби (тръбопровод-и), доставка.

Според съобщение в медиите стана известно, че един от новите укази, подписан от американския президент Доналд Тръмп е за развитието на двата „петролопровода“,

<sup>27</sup>Николова, Хр., Транспортния пазар в България състояние и перспективи за развитие, Университетско издателство Стопанство, София, 2010, с. 3

<sup>28</sup>Пак там, с. 12-14.

<sup>29</sup> Първанов, Хр., Цветкова, Св., Организация на товарния транспорт. Университетско издателство Стопанство, София, 2006, с. 14.

<sup>30</sup> Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортни пазари. Университетско издателство, Стопанство, София, 2007, с. 47.

<sup>31</sup> Първанов, Хр., Транспортни системи. Университетско издателство Стопанство, София, 2003, с. 30.

чиито проекти били замразени от предшественика му Барак Обама. Единият петролопровод е за пренос (доставка) на петрола от Канада до американските петролни рафинерии в близост до Мексиканския залив, вторият петролопровод е ориентиран по тресе върху територията на Северна Дакота.

Тръбопроводът, (тръбопроводите) не осъществяват „транспортна услуга“. Основание за този извод дава пълното изражение на съдържанието на понятието „услуга в областта на транспорта“, което се съдържа в параграф 1. (към раздела „Допълнителни разпоредби, т. 13“ от Закон за дейностите по предоставяне на услуги<sup>32</sup>, „Услугата в областта на транспорта“ е услуга в областта на автомобилния, железопътния, въздушния, морския транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища, включително пристанищни и летищни услуги, градски транспорт и превоза с таксите и линейки, с изключение на услугите по обучение на водачи на моторни превозни средства, услуги по преместване, наемане на автомобили и погребални услуги“.

Как тогава да се интерпретира "петролопроводът", намиращ се по спецификата на предназначението и приложението си, в граничната зона между транспортната услуга и доставката, чрез пренос, на стратегическа суровина? Коя институция осъществява надзорната дейност, в смисъл на изискуемост за редовни и неподлежащи на прекъсване на потока доставки, на гаранции за изпълнение на доставките в бъдещи години, независимо от промени в макроикономическа обстановка, в международни отношения, ако източника на петрол (нефт) е природно находище в друга държава? Положението се усложнява, ако доставката на тези продукти се транзитира през територията на трета страна, а също и ако доставчикът се явява трета страна спрямо Европейския съюз, а България би могла да транзитира газ за друга трета страна, която също не е член на Европейския съюз.

## **VI. МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ - ДОГОВОРИ, ТЪРГОВСКИ РИСК**

Изказаните разсъждения за спецификата на т. нар. "тръбопроводен транспорт" могат да послужат като база за дискусия в кой отрасъл (сектор) на икономиката да присъства тръбната доставка на гориво, до каква степен е възможно и необходимо преговорите и споразуменията с трети страни спрямо ЕС да са в обсега на публичното внимание, документацията която съпровожда съответните преговори, дали се съхранява според Закона за архивите, в какъв период може да бъде разсекретена ако се контролира достъпа до нея, каква част може да бъде обект на научен и медиен анализ и интерес.

От изказването на бившия посланик на нашата страна в Русияг-н Илиян Василев стана известно, че доставките на гориво от Русия чрез тръбопровод, не се регламентират чрез Закона за обществените поръчки, т.е. вносителя от българска страна не е избран чрез публичен търг, т. като обема на доставката, а вероятно и фирмата разпоредител се определя от междудържавно споразумение.

Независимо от често изказаното мнение за "диверсификация" на доставчика, т.е. такъв да не е една единствена страна дори страната да е Русия, според изказване на бивш министър председател на Р. България, доставчик ще бъде Русия.

Ако се има в предвид търговския ракурс на договарянето, т.е. сделката, то може да се изкаже предположението, че като държава с определени икономически трудности, която още не е стабилизирала съответните икономически и финансови институции - Русия е рисков доставчик.

---

<sup>32</sup>Закон за дейностите по предоставяне на услуги, Обн. ДВ. бр. 15/23.02.2010 г. доп. ДВ. бр. 21/09.03.2018 г.



При всички случаи основополагащото изискване при сключване на сделка с вътрешен контрагент е да се защитават българските интереси, а доставчикът и купувачът (потребителят) да бъдат равнопоставени.

Търговските сделки могат да имат алеаторен характер, в случаите, когато задължаващата се страна може да има поведение, различно от договореното и не във всички случаи да е свързано с лоши помисли и измамни измерения, а да бъде засегнато от обстоятелствата, които не може да контролира или не може да преодолее.

Американско-ливанския философ, есеист и специалист по математически финанси обяснява в своето известно произведение "Черният лебед" лингвистичното значение на алеаторността, намираща отражение в облигационните взаимоотношения. Той го съпоставя със значението на синонимни думи в различни езици, за да открие това, което е "непредвидимо и неизчислимо".

Според Насим Никълъс Талеб, думата „Hasard“, от арабското „az-zahr“, предполага, както и латинското „alea“(зар) случайност, с която човек може да се справи... „забележителен е факта, че арабите може би са въвели в бизнеса с неопределеност и друга дума: gizk, което значи собственост“<sup>33</sup>.

Според четвъртото преработено и допълнено издание на Речника на чуждите думи в българския език<sup>34</sup>, думата „алеатор“, от латински език, означава „зар“, в превод ориентира към този, който играе на комар, който рискува.

Рискът е възможно да бъде породен, предизвикан от обстоятелствата, действащи като „непреодолима сила“. Това понятие е навлязло в юридическата литература и дори в нормативна база от френския език. Известна е фразата – „форс мажорни обстоятелства“, (Force majeure), „непреодолима сила или пречка, по силата на обстоятелствата“, „форсмажор“ – (фр. Force majeure), „непредвидено обстоятелство, което принуждава да се действа въпреки желанието и възможностите? Непреодолимо обстоятелство или пречка“<sup>35</sup>.

Как и в какъв смисъл алеаторността и форсмажорните обстоятелства могат да се пренасочат или препозиционират към обезпечаването на нефт и природен газ от Русия или от друга страна.

Глава двадесет и втора на Търговския закон характеризира „търговската продажба“. В същата глава са уредени „Особени правила за някои продажби“, като вниманието може да се фокусира и върху т. нар. „транзитна продажба“. Ал. 3 на чл. 330 от раздел втори на цитираната глава се позовава на ...“общи условия, изготвени от международни и други институции“<sup>36</sup>.

Според съобщение на телевизионния канал „Европа“, „България и Сърбия са подписали споразумение за строеж на тръбопровод, свързващ газопреносните мрежи на двете страни“ (19.01.2017г.).

Възможно е в международната икономическа, финансова и юридическа лексика все по-широко приложение да намира привлекателността и квалификацията на „руския риск“. Според Игор Буланцев, оглавяващ подразделението за инвестиционно банкиране на държавната Сбербанк, „Виждам, че чуждестранните инвеститори са готови отново да купуват руски риск. Тази година ще станем свидетели на нови портфейлни

<sup>33</sup>Талеб, Насим. Черният лебед. Въздействието на слабо вероятното в живота и на пазара. Изд. Инфо Дар ЕООД, София, 2011, с. 393.

<sup>34</sup>Милев, Ал. Николов, Б. Братков., Й. Речник на чуждите думи в Българския език, София 1978, Изд. Наука и изкуство, с. 48.

<sup>35</sup>Пак там, с. 796, с. 880-881.

<sup>36</sup>Търговски закон, Обн. ДВ, бр. 48/18.06.1991, изм. и доп. ДВ. бр. 15/16.02.2016, доп. ДВ. бр. 27/27.03.2018.

инвеститори, ще видим още емисии на акции, пазарът на еврооблигации също ще се развие много активно<sup>37</sup>.

## VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Продължаването, консолидирането или сключването на нов договор за тръбопроводни доставки от Русия към България ще зависи от вътрешни и международни обстоятелства, някои от които са свързани с анализа на промените и позитивните импулси на развитие на руската икономка в условията на американската конкуренция и сложни взаимоотношения на Русия с Европейския съюз.

### ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Личев, Т., Кръстев, Кр., Икономическа география на България. Академично издателство „Ценов“, Свищов, 2004.
- [2] Дончев, Д., Каракашев, Хр., Теми по физическа и социално-икономическа география на България. Сборник материали за средношколци и кандидат студенти 2004/2005, Дванадесето преработено и допълнено издание, Ciela,София, 2002.
- [3] Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортни пазари. Университетско издателство, Стопанство, София, 2007.
- [4] Арнаудов, Б., Тенденции в развитието на човешките ресурси в транспорта. Издателски комплекс УНСС, София, 2013.
- [5] Бакалова, В., Николова, Хр., Икономика на транспорта. Университетско издателство „Стопанство“, София, 2010.
- [6] Първанов, Хр., Транспортни системи. Университетско издателство Стопанство, София, 2003.
- [7] Първанов, Хр., Цветкова, Св., Организация на товарния транспорт. Университетско издателство Стопанство, София, 2006.
- [8] Николова, Хр., Транспортният пазар в България. Университетско издателство Стопанство, София, 2010.
- [9] Аврамов, П., Икономика на Транспортта. Висше Транспортно Училище „Тодор Каблешков“, Издателска база, София, 2005.
- [10] Статистически справочник 2016, София, 2016, НСИ.
- [11] Петров, В., БДЖ плаща още 62 милиона от борчовете си. В. Монитор, 16.01.2017 г.
- [12] Бойкова, М., Кой пътува с БДЖ? 1,3 млн. души на месец. В. 24 часа, 16.01.2017г.
- [13] Димитрова, М., Спасова, А. Синонимен речник на съвременния български език. Издателство на Българска Академия на Науките, София, 1980.
- [14] С. И. Ожегов, Словары русского языка. Издательство Советская энциклопедия, Москва, 1975.
- [15] Николова, Хр., Транспортния пазар в България състояние и перспективи за развитие, Университетско издателство Стопанство, София, 2010.
- [16] Закон за дейностите по предоставяне на услуги, Обн. ДВ. бр. 15/23.02.2010 г. доп. ДВ. бр. 21/09.03.2018 г.
- [17] Талеб, Насим. Черният лебед. Въздействието на слабо вероятното в живота и на пазара. Изд. Инфо Дар ЕООД, София, 2011.
- [18] Милев, Ал. Николов, Б. Братков., Й. Речник на чуждите думи в Българския език, София 1978, Изд. Наука и изкуство.
- [19] Търговски закон, Обн. ДВ, бр. 48/18.06.1991, изм. и доп. ДВ. бр. 15/16.02.2016, доп. ДВ. бр. 27/27.03.2018.

---

<sup>37</sup> Сянката на Тръмп покори Давос, В. „Русия днес – Русия сега“, 27-01-02.02.2017. Икономика, с. 20

[20] Сянката на Тръмп покори Давос, В. „Русия днес – Русия сегодня“, 27-01-02.02.2017. Икономика.

[21] Бояджиев, М., „Сравнителен анализ на възможностите за пренос на природен газ“, списание Инженеринг ревю, брой 4, 2013.

## **PIPE'S LINE TRANSPORT ENGINEERING - ECONOMIC PARAMETERES, STATUS, STATUS QUO, DEVELOPMENT PERSPECTIVES**

**Plamen Parushev**

[Plamen\\_Parushev@abv.bg](mailto:Plamen_Parushev@abv.bg)

*Todor Kableshkov University of Transport,  
Sofia, 158 Geo Milev Str.  
BULGARIA*

**Key words:** *economy, transport, international agreement, problems and trends for development.*

**Abstract:** *The article discusses scientific issues on the topic of the management of a specific type of transport activity, part of the road transport, which does not transport passengers and freight and mainly transports the flow of fuels necessary for the energy, economy and household needs.*

*In the introduction is an explanatory text for the inclusion of tubular transport in the physical and socio-economic geography of Bulgaria.*

*In the light of this already obligatory participation of the pipelines in the country's economy there are data from the scientific literature about its functioning and technical parameters, there are arguable pressing requirements for changes in the State Secret Act in order to fill the gaps in the statistical characterization of the material and technical the basis of road transport, especially in its pipeline section.*

*After referring to laws that have a clue to the topic of the legal and normative regulation of the pipeline transport activity, the author tries to give the development a practical and applied character. It highlights the need for a closer and immediate syncretic link between the Energy Act and, for example, a future common law on land transport that regulates and creates the necessary prerequisites for the implementation of the Law on Service Activities and their integration into the Commerce Act.*

*The article ends with a brief analysis of the international bargaining for Liquefied Natural Gas and Blue Fuel transportation, bearing in mind the aleatory nature of such contracts, the possibility of a "change of direction" of pipelines, force majeure, international implications, difficulties in diversifying sources fuel, commercial risk.*