



## ЗА СЪОТНОШЕНИЕТО „РАЗХОДИ - ПОЛЗИ“ ПРИ ТРАНСПОРТНАТА ДЕЙНОСТ

**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, разходи, ползи, печалба, публично благо, държавен бюджет.

**Резюме:** В статията се разглежда съотношението между разходи и ползи, в смисъл кредитиране и задължения на икономическите агенти, заети в железопътния транспорт, за да се реализира публичното благо, т.е. да се защити все още запазената социална дейност на ж.п. транспорта.

Фирмите, регистрирани по Гърговския закон като превозвачи осигуряват транспортиране на хора и товари във вътрешни и международни дестинации. Дейността на ж.п. транспорта се анализира от гледна точка на „Директивата на Съвета на европейски икономически орган за развитие на железниците в общността“.

Финансирането се осъществява в условията на реструктуриране и либерализация на пазара, наричан „потребителски“ и „факторен“.

В статията, въз основа на практическата дейност на железниците, се анализират икономическо-финансовите понятия: разходи, инвестиции, приходи, потребителски цени.

Съотношението „разходи-ползи“ в своята динамика зависи от външни и вътрешни фактори. Изказват се възможности за подобряване на бизнес средата особено на пътническия ж.п. транспорт.

В решаването на трудните въпроси пред ж.п. транспорта за успешно излизане от дълговата криза участието на държавата е възможно да се осъществява чрез балансиран държавен бюджет, а те държавата чрез бюджета и ж.п. транспортът имат задължението взаимно да се подпомагат в развитието на социална бизнес практика и социална политика.

### **I. МЕТОДЪТ РАЗХОДИ - ПОЛЗИ**

Съотношението „разходи - ползи“ е динамично и се осъществява в процеса на пазарната дейност, която от своя страна също е динамична, подлежи на осмисляне и преоткриване, но не винаги е предсказуема. Факторите, които определят и до голяма степен дори предопределят ефекта от вложенията, от капиталовите разходи са от

макроикономически и микроикономически характер, а също така могат да бъдат екзогенни, т.е. външни или ендеогенни, т.е. вътрешни.

Транспортирането е вид услуга, която се състои в пространственото преместване на пътници (пътникопоток) или на товари. Поради това си естество се тълкува като вид производство, макар, че това същото „производство“ няма веществен характер, не изисква суровини, а резултатът от транспортната дейност не се складира.

Транспортната дейност се провежда чрез фирми (търговци), регистрирани според търговското право и притежаващи лиценз за превозвачи, издаден от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. В съответствие със Закона за железопътния транспорт е приета наредба № 42 „за лицензиране на железопътни предприятия и/или товари и за лицензиране на лицата, издаващи сертификат за безопасност“. „По смисъла на тази наредба „железопътен превозвач“ е търговец, чиято основна стопанска дейност е предоставяне на железопътни транспортни услуги за превоз на пътници и/или товари във вътрешно и/или международно съобщение при задължително осигуряване на локомотиви за теглене на превозните средства“<sup>1</sup>.

„Транспортния сектор е разделен на няколко основни вида транспорт (автомобилен, железопътен, воден, въздушен, тръбопроводен), като към сектора се отнасят също дейността на инфраструктурните предприятия, складирането на товари, както и спомагателни дейности. По класификацията на икономическите дейности това са дейности с кодове от 4910 до 5229. Въз-основа на този класификатор транспортът и складирането са обединени с пощенските услуги в един раздел, като кодовете за целия раздел са от 4910 до 5320“<sup>2</sup>.

„В момента броят на лицензираните предприятия за железопътни превози е 9. Според тях най-голям дял на пазара имат БДЖ и БЖК, а останалите са по-малки фирми с ограничено участие, но значителен потенциал за развитие в бъдеще... Следващата по големина фирма „Булмаркет“, има доста по-голям пазарен дял“<sup>3</sup>.

Транспортните фирми, според правния им статут са: ЕООД, ООД, АД, ЕАД, ДФ...

Инфраструктурно предприятие е Изпълнителна агенция „Железопътна инфраструктура“.

Единствен превозвач на товарни и пътнически превози е БДЖ ЕАД, дружество холдинг държавна собственост. С товарни превози се занимава БЖК АД. БЖК АД е частен превозвач. Железопътната инфраструктура се стопанисва от НК „Железопътна инфраструктура“. Тя е държавно предприятие. НК „БДЖ“ не притежава пазарен монопол. Регулаторен орган е ИА „Железопътна администрация“. Нейната задача е да създава условия за лоялна конкуренция между железопътните превозвачи и автомобилните фирми<sup>4</sup>.

Конкуренцията между превозвачите е „олигополистична“, т.е. съгласувана<sup>5</sup>.

Според „Директивата на Съвета 91/440/ЕИО относно развитието на железниците в общността“, железниците са независими от държавата и се управляват от търговски критерии...<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортна политика, Университетско издателство, Стопанство, София, 2007, с. 11-12.

<sup>2</sup> Арнаудов, Б., Тенденции в развитието на човешките ресурси в транспорта. Издателски комплекс УНСС, София, 2013, с. 19-20.

<sup>3</sup> Пак там, с. 41.

<sup>4</sup> Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортни пазари. Университетско издателство, Стопанство, София, 2007, с. 38.

<sup>5</sup> Пак там, с. 35.

<sup>6</sup> Пак там, с. 32.

За участието си на двата вида пазар: 1. Пазар на транспортни услуги, наричан „потребителски“; 2. Факторен пазар на транспортни мощности – транспортните фирми се самофинансират, ползват заеми от банки, разчитат на публично частно партньорство. Процедурата по финансиране е свързана с тази за инвестиране в проекти. По въпроса за финансирането на транспортните фирми в условията на продължаващото „преструктуриране на българския транспортен сектор и на либерализация на пазара“, се изказва мнението, че „продължава извършването на кръстосано субсидиране в рамките на даден вид“<sup>7</sup>, „Законът за железопътния транспорт предвижда и възможността за отдаване на отделни участъци от железопътната мрежа на частни компании за управление и експлоатация при условията на концесия. При това собствеността върху обектите остава публична, а взаимоотношенията следва да се уредят с дългосрочен договор“<sup>8</sup>.

## **II. РАЗХОДИ, ПЕЧАЛБА - ПУБЛИЧНО БЛАГО**

Разходите в железопътния транспорт са предназначени за поддържане на железопътната инфраструктура, на машинния парк в състояние на готовност за безопасна експлоатация, за заплащане на живия труд, за внедряване на инженерно технически нововъведения.

Разходите трябва да имат рентабилност, т.е. възвращаемост, за да генерират печалба, която може да има социална ориентация. По същество "инвестиции" са "разходите на капитал" с производствено предназначение. "Необходимо е да се прави разлика между инвестиции и капиталово строителство. По принцип капиталовото строителство може да се разглежда като форма на реализация на инвестициите чрез строителни, монтажни и проучвателни работи. По своя размер инвестициите са по-големи от разходите за капиталово строителство, т. като включват, както разходите за строителни, монтажни и проучвателни работи, така и разходи за доставка на нови основни средства в готов вид"<sup>9</sup>.

Приходите на железопътните превозвачи са от превоз на товари и превоз на пътници. Сумата на приходите зависи от "обема на извършените превози", от "равнището на превозните цени"<sup>10</sup>.

Железопътната инфраструктура генерира приходи от тарифните такси. Съществува мнение, че към настоящия момент е налице "инфраструктурен свръх-капацитет"<sup>11</sup>, който от пазарна гледна точка може да се тълкува като "свръх-предлагане". Трудности в реализирането на печалба има и в железопътния пътнически транспорт поради обстоятелството, че "Ограничената мобилност на населението в краткосрочна перспектива ще продължи да оказва негативно влияние върху интензивността на пътническия трафик"<sup>12</sup>.

Независимо от размера на печалбата, възниква въпросът дали която и да било транспорта фирма участва в поддържането на така наречените "социални разходи"?

Отговора се съдържа в принципа "...потребителите да заплащат за пълните социални разходи, предизвикани от тях", "поради нуждата от осигуряване на

---

<sup>7</sup> Пак там, с. 5.

<sup>8</sup> Николова, Хр., Транспортния пазар в България състояние и перспективи за развитие, Университетско издателство Стопанство, София, 2010, с. 61.

<sup>9</sup> Бакалова, В., Николова, Хр., Икономика на транспорта. Университетско издателство стопанство, София, 2010, с. 134.

<sup>10</sup> Пак там, с. 172.

<sup>11</sup> Арнаудов, Б., Тенденции в развитието на човешките ресурси в транспорта. Издателски комплекс УНСС, София, 2013, с. 78.

<sup>12</sup> Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортни пазари. Университетско издателство, Стопанство, София, 2007, с. 15.

превозвачите на равни условия за конкуренция в рамките на обединения пазар"<sup>13</sup> на Европейския съюз.

Съществува мнение, че поради провеждана социална политика при пътническите превози се създава дефицит за фирмите превозвачи. "Същевременно възникващият дефицит при пътническите превози в резултат от провежданата социална политика е бил покриван от приходите от товарни превози и с дотации от държавния бюджет"<sup>14</sup>.

Социалната политика е многоаспектна и се формира от различни компоненти. Целта е да покриват социалния минимум, необходимите социални разходи за поддържане на жизнените потребности на гражданите, които временно или постоянно са без доходи, а също и ако са инвалидизирани. Спорен обаче е въпросът какво да включва социалният минимум, ако той зависи от общото състояние на икономиката, от приходите, от броя на лицата, включени в системата за социално подпомагане, от съотношението между броя на заетите в трудова дейност и броя на тези, които частично или напълно не покриват личните си разходи с личен доход.

### **III. СЪОТНОШЕНИЕТО "РАЗХОДИ - ПОЛЗИ" В УСЛОВИЯТА НА ПРОМЕНЯЩИ СЕ ЕКЗОГЕННИ И ИНДОГЕННИ ФАКТОРИ, ПРИ ПОСТОЯННИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЕКСТЕНЗИВНО И ИНТЕНЗИВНО РАЗВИТИЕ НА ДЪЛГОТРАЙНИТЕ МАТЕРИАЛНИ АКТИВИ**

Екзогенните фактори могат да се класифицират в следните няколко области:

– Глобализацията отбелязва заден ход, според коментар на предаване на телевизионния бизнес-канал "Блумбер" от ноември 2017 г.;

– ЕС преживява икономически затруднения поради обстоятелството, че "тежката индустрия е изнесена извън съюза", главно в азиатските страни. Спадът на индустриалното производство фактически означава, че обемът на товарните превози се намалява, както от, така и към ЕС, ако става въпрос за внос на суровини за самата тежка индустрия;

– Предполага се, че бизнес средата в България е възможно да преживее период на несигурност;

– Концесионирането на транспортни обекти се осъществява трудно, с периодично отлагане на предварително определените срокове, например все още без окончателен резултат е опитът летище София да се предостави на концесия.

Факторите, които биха могли да стимулират развитието на промишленото производство и видове услуги и по този начин да подобрят бизнес средата на транспортните фирми, към настоящия момент са:

– Ориентацията да се потърси вътрешен резерв за предлагане на инвестиции чрез (изкупуване) от страна на държавата на т. нар. приватизационни бонове;

– По информация на Министерството на регионалното развитие и благоустройството е създаден Фонд на Фондовете с първоначален капитал от 370 млн. лв. за развитие на туризма и за градско развитие<sup>15</sup>;

В проектобюджета за 2017г. е заложен темп на икономическо развитие приблизително 2,6%. По информация на главният икономист на УниКредит за Централна и Източна Европа г-н Любомир Митов, "прогнозата за 2018 г. за България е за устойчив и балансиран икономически ръст. Увеличаване на обемите в

<sup>13</sup> Пак там, с. 5.

<sup>14</sup> Първанов, Хр., Цветкова, Св., Организация на товарния транспорт. Университетско издателство Стопанство, София, 2006, с. 77.

<sup>15</sup> <http://www.mrrb.government.bg>, последно използване на електронния ресурс (30.04.2018г./11:30 часа).

строителството на сгради и на инфраструктура, съпроводено с наемането на необходимата работна ръка, ще бъдат сред двигателите на растежа. „Ръстът на България не е от най-бързите, но е от най-устойчивите“<sup>16</sup>.

Главната задача на българската икономика, според парламентарно представена партия е чрез инвестиции да се създаде заетост, т.е. работни места, да се разшири обхвата на населението с трудови доходи, да се подобри потреблението на домакинствата, да се повишат приходите, за да се изпълни със съдържание (според необходимия заключителен коментар) т. нар. социална политика, т.е. реалното публично благо.

#### **IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Изпълнението на социалните цели изисква "балансиран държавен бюджет" особено в частта, която засяга съотношението между приходи-разходи. Гръцката национална икономическа и финансова драма показва, че е възможно да се провежда последователна социална политика в условията на задлъжнялост към външни кредитори, на налагащи се рестрикции в бюджета и съкращаване на социални разходи.

В български условия изискването за балансираност на държавния бюджет може да се ограничи във формулировката да не се продължава практиката за вътрешно преразпределение на обема на източниците на финансиране, да се финансират и съфинансират тези отрасли в икономиката, които от своя страна могат да мултиплицират ефекта на инвестиционните разходи.

Посоченото изискване отново поставя въпроса, за ролята на държавата с нейната икономическа политика, като стимулатор на водещи направления в икономиката, като собственик на държавни фирми, като регулатор на дефектите на пазара, като потребител на публични разходи.

#### **ЛИТЕРАТУРА:**

- [1] Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортна политика, Университетско издателство, Стопанство, София, 2007.
- [2] Арнаудов, Б., Тенденции в развитието на човешките ресурси в транспорта. Издателски комплекс УНСС, София, 2013.
- [3] Първанов, Хр., Манолова, Ив., Транспортни пазари. Университетско издателство, Стопанство, София, 2007.
- [4] Николова, Хр., Транспортния пазар в България състояние и перспективи за развитие, Университетско издателство Стопанство, София, 2010.
- [5] Бакалова, В., Николова, Хр., Икономика на транспорта. Университетско издателство стопанство, София, 2010.
- [6] Първанов, Хр., Цветкова, Св., Организация на товарния транспорт. Университетско издателство Стопанство, София, 2006.
- [7] [www.mrrb.government.bg](http://www.mrrb.government.bg).
- [8] [www.economic.bg](http://www.economic.bg).

---

<sup>16</sup> <https://www.economic.bg>, последно използване на електронния ресурс (16.04.2018г./18:45 часа).

# DEBIT AND CREDIT FOR THE GENERAL BENEFIT IN THE TRANSPORT OPERATION

**Plamen Parushev**

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

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

**Key words:** *economy, transport, costs, benefits, profit, public good, state budget.*

**Abstract:** *The article examines the relationship between cost and benefits, in the sense of crediting and obligations of economic agents engaged in rail transport, in order to realize the public good, to protect the still preserved social activity of the railway. transport.*

*Companies registered under the Commerce Act as carriers provide transportation of people and cargo to domestic and international destinations. The activity of railway transport is analyzed from the point of view of the "Council of the European Economic Community Council for Community Development of Railways".*

*Funding takes place in the context of restructuring and market liberalization, called "consumer" and "factoring".*

*The article, based on the practical activity of the railways, analyzes the economic and financial concepts: costs, investments, revenues, consumer prices.*

*The cost-benefit ratio in its dynamics depends on external and internal factors. There are opportunities for improvement of the business environment, especially of the passenger railway. transport.*

*In solving the difficult questions before the railway. transport for a successful exit from the debt crisis, the state's participation is possible through a balanced state budget, and the state through the budget and railway. transport have an obligation to assist each other in the development of social business practice and social policy.*