



---

## **ДИНАМИКА В РАЗВИТИЕТО НА ТОВАРНИЯ ТРАНСПОРТ В УСЛОВИЯТА НА ЕВРОЧЛЕНСТВО**

**Георги Димитров**  
[georgi\\_gdimitrov@abv.bg](mailto:georgi_gdimitrov@abv.bg)

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

***Ключови думи:** товарен транспорт, тенденции, еврочленство.*

***Резюме:** Товарният транспорт осигурява материалите и суровините за производствените предприятия и превозването на готовата продукция до потребителите. Той е важен фактор за ритмичното и своевременното снабдяване на търговската мрежа със стоки за задоволяване на всекидневните потребности на населението. Товарният транспорт има ключова роля за икономическото и общественото развитие на страната, тъй като е необходимо условие за нормалното функциониране на всички стопански отрасли.*

*За да се осигури по-голяма безопасност и редовност на превозите, по-къси срокове за доставяне на товарите и по-малки транспортни разходи се налага, една част от превозите да се извършва по суша, друга по вода, трета по въздух и четвърта част по тръбопроводи. Всеки от видовете транспорт има специфични особености, които определят сферата на ефективното му използване. При условията на пазарна икономика се осъществява в голяма степен саморегулиране на транспортната система, което възниква при сблъсъка между стремежа на транспортните фирми за най-ефективно организиране на тяхната превозна дейност и изискванията на клиентите за качествено и евтино извършване на всеки превоз.*

*В настоящето изследване последователно се разглеждат и анализират ролята на отделните видове транспорт в националната транспортна система, превозените количества товари и извършената товарна превозна работа в условията на еврочленство. Продължителността на разглеждания период (2007-2016г.) дава възможност да се проследят основни тенденции в развитието на товарния транспорт и да се изведат насоки и препоръки за бъдещото му устойчиво развитие.*

### **МЯСТО НА ОТДЕЛНИТЕ ВИДОВЕ ТОВАРЕН ТРАНСПОРТ В ТРАНСПОРТНАТА СИСТЕМА НА БЪЛГАРИЯ**

Транспортната система на Република България включва всички съвременни видове товарен транспорт: железопътен, автомобилен, морски, речен, въздушен и тръбопроводен. Мястото на всеки вид в транспортната система зависи от изискванията на националното стопанство към него и от технико-икономическите му особености, определящи сферата на ефективното му използване.[1]

Водещата роля в националната транспортна система в условията на еврочленство се пада на автомобилния транспорт. Без него при съвременните условия не е възможно нормално да функционират отделните отрасли на икономиката. „Автомобилният транспорт е най-ефективен при превозите на къси разстояния и при дребнопартидните и бързоразвалящи се товари, като сферата му на приложение през последните години значително се разширява.”[2] Автомобилите вече не се използват само по отношение на извършването на товарни превози до и от експлоатационните пунктове на другите видове транспорт, но и при извършването на превози от производствените до консумативните пунктове на сравнително дълги разстояния.

Железопътният транспорт най-добре отговаря на изискванията за транспортното обслужване на масовото производство. Той извършва редовно и сигурно превозването на масови товари с решаващо значение за националното стопанство на сравнително дълги разстояния във вътрешно и международно съобщение, и то при малки разходи за извършване на превозите. Поради големия размер на разходите за начално-крайни операции не е подходящ за превози на товари на къси разстояния.[3]

Морският транспорт на България би трябвало да продължава транспортния процес по вноса, износа и транзита на товарните превози на страната. Принципно той е ефективен при превозите на дълги разстояния и затова към него се отправят за превоз масовите и тежки товари, главно в международно съобщение.

Мястото на речния транспорт в националната транспортна система е преди всичко при обслужването на външнотърговския стокообмен със страните от дунавския басейн. Тенденциите са в близко бъдеще превозите „река–море” да се превърнат в едно от основните направления за развитие на вътрешното корабоплаване в Единната европейска транспортна система.

Въздушният транспорт е икономически изгоден при превозите на далечни разстояния на поща, бързоразвалящи се стоки и на такива товари, изискващи бързо и срочно доставяне. Малката продължителност на превоза създава условия за пълно запазване качеството и стойността на стоките, а това има важно значение при превозите на ценни и бързоразвалящи се продукти, които в условията на еврочленство непрекъснато се увеличават.

Тръбопроводният транспорт е специален вид транспорт, предназначен за превоз на товари главно в течно и газообразно състояние. Транспортирането на товари посредством тръби се откроява с регулярност и големи обеми, без да се изисква активното участие на човешки ресурс и при липсата на пряк контакт на товара с външната среда.

## **ПРЕВОЗЕНИ КОЛИЧЕСТВА ТОВАРИ ОТ ОТДЕЛНИТЕ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ**

Мястото на отделните видове транспорт при извършването на товарните превози, може да се характеризира с помощта на данните в таблица 1. През периода 2007-2016г. общото количество на превозените товари в мащаба на националната транспортна система е намаляло с 7,8%. Нарастване се наблюдава единствено при автомобилния транспорт, който въпреки първоначалния спад, след 2013г. надвишава нивата от базисната 2007г. и през 2016г. превозва 66,4% от общото количество товари, докато за всички останали видове транспорт се падат останалите 33,6%.

Изменението на количеството на превозените товари през годините след приемането на България в Европейския съюз може да се характеризира с помощта на данните в таблица 2. През разглеждания период 2007-2016г. общото количество на превозените товари в националната транспортна система първоначално намалява, достигайки до 64,8% през 2010г. (спрямо базисната 2007), след което започва макар и с бавни темпове да нараства, достигайки до 92,2% в края на периода (2016г).

Таблица 1

## Превозени товари от отделните видове транспорт за периода 2007-2016г. (хил. т.)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Автомобилен	72156	65143	54700	48053	58884	65282	79398	75734	85234	82543
Железопътен	21905	19716	13284	12939	14152	12470	13539	13691	14635	14226
Морски	12833	10828	5718	4906	3052	2035	737	54	35	40
Речен	4021	4466	4230	3058	2848	2988	2294	1782	1832	2403
Въздушен	2	5	19	11	8	6	4	2	5	5
Тръбопроводен	23917	23513	19095	18449	22395	24403	24556	23294	23757	25101
<b>Общо</b>	<b>134834</b>	<b>123671</b>	<b>97046</b>	<b>87416</b>	<b>101339</b>	<b>107184</b>	<b>120528</b>	<b>114557</b>	<b>125498</b>	<b>124358</b>

Източник: НСИ

През периода 2007-2016г. се наблюдава нарастване единствено при превозените количества товари с автомобилен транспорт. Той първоначално значително намалява превозените количества и едва през 2013г. успява да надмине стойностите от 2007г.

Железопътният транспорт през 2008 и 2009г. търпи значителен спад от 40% спрямо базисната 2007г., а след това се стабилизира и запазва сравнително постоянни нива до края на изследвания период.

При морският транспорт се наблюдава драстично намаление на количествата превозени товари и през 2016г. те са едва 0,3% спрямо 2007г.

Таблица 2

## Динамика на превозените количества товари по отделни видове транспорт за периода 2007-2016г. (% при база 2007г. = 100)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Автомобилен	90,3	75,8	66,6	81,6	90,6	110,1	104,9	118,1	114,4
Железопътен	90,0	60,6	59,1	64,6	56,9	61,8	62,5	66,8	64,9
Морски	84,4	44,6	38,2	23,8	15,9	5,7	0,4	0,3	0,3
Речен	111,1	105,2	76,1	70,8	74,3	57,1	44,3	45,6	59,8
Въздушен	250	950	550	400	300	200	100	250	250
Тръбопроводен	98,3	79,8	77,1	93,6	102,1	102,7	97,4	99,3	104,9
<b>Общо</b>	<b>91,7</b>	<b>71,9</b>	<b>64,8</b>	<b>75,2</b>	<b>79,5</b>	<b>89,4</b>	<b>84,9</b>	<b>93,1</b>	<b>92,2</b>

Източник: НСИ и изчисления на автора

Речният транспорт през първите две години от изследвания период е с по-високи стойности от базисната година, но след това навлиза в продължителен период на постоянно намаляване на количеството превозени товари с изключение на 2016г., където се наблюдава известен ръст в превозените количества товари.

Поради своите специфики въздушният транспорт изпълнява незначителна роля по отношение на количествата превозени товари в националната транспортна система.

Тръбопроводният транспорт запазва сравнително постоянни нива на превозените товари, въпреки известния спад в началото на анализирания период.

**ИЗВЪРШЕНА ТОВАРНА ПРЕВОЗНА РАБОТА ОТ ОТДЕЛНИТЕ ВИДОВЕ ТРАНСПОРТ**

Технико-икономическите особености на отделните видове товарен транспорт определят целесъобразността от използването им на различни разстояния. Според данните представени в таблица 3, през разглеждания период 2007 – 2016г., общото количество на извършената товарна превозна работа е намаляло с 54,4%, а увеличение се наблюдава отново само при автомобилния транспорт, който през 2016г. достига до 77,2% от общото количество произведени тонкилометри.

Таблица 3

**Извършена товарна превозна работа  
от отделните видове транспорт за периода 2007-2016г. (млн. ткм.)**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Автомобилен	11795	11027	13871	15641	17943	20994	23530	24455	28742	32070
Железопътен	5241	4693	3145	3063	3291	2908	3246	3439	3650	3434
Морски	67279	72158	44091	24722	17262	10725	3416	32	26	23
Речен	1711	1936	1794	1813	1422	1397	1196	971	1081	1255
Въздушен	4	3	10	8	7	5	4	3	5	5
Тръбопроводен	5129	4968	3761	3736	4560	4472	4773	4301	4285	4759
<b>Общо</b>	<b>91159</b>	<b>94785</b>	<b>66672</b>	<b>48983</b>	<b>44485</b>	<b>40501</b>	<b>36165</b>	<b>33201</b>	<b>37789</b>	<b>41546</b>

Източник: НСИ

Различията в средното превозно разстояние на един тон товар по отделните видове транспорт обуславят особеностите в динамиката на товарната превозна работа, изразена в тонкилометри (виж таблица 4).

Таблица 4

**Динамика на товарната превозна работа в тонкилометри  
по видове транспорт за периода 2007-2016г. (% при база 2007г. = 100)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Автомобилен	93,5	117,6	132,6	152,1	177,9	199,5	207,3	243,7	271,9
Железопътен	89,5	60,1	58,4	62,8	55,5	61,9	65,6	69,6	65,5
Морски	107,3	65,5	36,7	25,7	15,9	5,1	0,1	0,1	0,1
Речен	113,1	104,8	105,9	83,1	81,7	69,9	56,8	63,2	73,3
Въздушен	75	250	200	175	125	100	75	125	125
Тръбопроводен	96,9	73,3	72,9	88,9	87,2	93,1	83,9	83,5	92,8
<b>Общо</b>	<b>103,9</b>	<b>73,1</b>	<b>53,7</b>	<b>48,8</b>	<b>44,4</b>	<b>39,7</b>	<b>36,4</b>	<b>41,5</b>	<b>45,6</b>

Източник: НСИ и изчисления на автора

Извършената товарна превозна работа през периода 2007-2016г. е под равнището на 2007г., което е резултат основно от намаленото участие на морския транспорт при извършването на товарните превози. Общото намаление при извършената работа достига през 2014г. до 36,4% (спрямо 2007г.) и едва през 2015 и 2016г. се забелязва промяна в тенденцията и се наблюдава леко нарастване, достигайки съответно до 41,5% и 45,6% спрямо 2007г.

Значителен ръст на извършената товарна превозна работа се наблюдава единствено при автомобилния транспорт, който нараства със 171,9% за разглеждания период. При железопътния транспорт се намаляват стойностите на извършената работа с 34,5%, при речния с 26,7%, а при тръбопроводния транспорт със 7,2% към 2016г. спрямо базисната 2007г. Изключително голям е спадът на морския транспорт, при който извършената работа през 2016г. се равнява едва на 0,1% от извършената превозна дейност през 2007г.

В таблица 5 са представени данни за изменението на средното превозно разстояние на един тон товар, общо и по отделни видове транспорт за периода 2007 – 2016г.

Таблица 5

Промени в средното превозно разстояние на един тон товар по отделните видове товарен транспорт за периода 2007-2016г. (км.)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Автомобилен	163,5	169,3	253,6	325,5	304,7	321,6	296,4	322,9	337,2	388,5
Железопътен	239,3	238,1	236,8	236,7	232,5	233,2	239,8	251,2	249,4	241,4
Морски	5242	5554	7711	5039	5656	5270	4635	592,6	742,9	575
Речен	425,5	433,5	424,1	592,9	499,3	467,5	521,4	544,9	590,1	522,3
Въздушен	2000	600	526,3	727,3	875	833,3	1000	1500	1000	1000
Тръбопроводен	214,5	211,3	196,9	202,5	203,6	183,3	194,4	184,6	180,4	189,6
<b>Общо</b>	<b>676,1</b>	<b>766,4</b>	<b>687,1</b>	<b>560,3</b>	<b>438,9</b>	<b>377,9</b>	<b>300,1</b>	<b>289,8</b>	<b>301,1</b>	<b>334,1</b>

Източник: НСИ и изчисления на автора

Средното превозно разстояние при товарните превози за периода 2007-2016г. е намаляло от 676,1 км. до 334,1 км., което се дължи на драстично намаляващия дял на морския транспорт при извършването на товарните превози.

Единствено автомобилният транспорт бележи съществено увеличение на средното си превозно разстояние и достига до 388,5 км. през 2016г., при 163,5 км. в началото на разглеждания период.

Известно нарастване се наблюдава и при речния транспорт, където от 425,5 км. в началото на периода достига до 522,3 км. през 2016г.

Нарастването на средното превозно разстояние на един тон товар при автомобилния и речния транспорт в условията на еврочленство се дължи на увеличаването на стокообмена (респективно и на товарните превози) между България и сравнително по-отдалечените страни от западната част на Европа.

При железопътния и тръбопроводния транспорт през разглеждания период се наблюдава сравнително постоянно ниво на средното разстояние на превозен тон товар.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В бъдеще автомобилният транспорт ще продължи да изпълнява водещата си роля при превозените количества товари и извършената товарна транспортна дейност в транспортната система на страната. Основна насока за комплексното му развитие е постигането в големите автомобилни фирми на оптимална структура на превозния парк, в зависимост от конкретните експлоатационни условия и параметрите на товаропотоците.

С развитието на комбинирани и интермодални превози може да се очаква през следващите години и известно увеличение на дела на речния и железопътния транспорт. Съгласуваността на превозната дейност на различните видове транспорт в страната и извън нея при наличието на все по-усложняващи се вътрешни и международни икономически връзки е особено важна задача в условията на еврочленство. Във връзка с усложняването на транспортния процес, е необходимо да се използват различни схеми и варианти на работа, като се избират онези от тях, които осигуряват най-високи икономически резултати.

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., МТИТС, 2010;
- [2] Бакалова, В., Хр. Николова, Икономика на транспорта, УИ „Стопанство“, 2010;
- [3] Първанов, Хр., и кол., Транспорт и застраховане, Издателски комплекс – УНСС, 2016;
- [4] Статистически годишник 2008 – 2016, НСИ;
- [5] Статистически справочник 2008 – 2017, НСИ.

# DYNAMICS IN THE DEVELOPMENT OF FREIGHT TRANSPORT IN THE CONDITIONS OF MEMBERSHIP IN THE EUROPEAN UNION

**Georgi Dimitrov**

[georgi\\_gdimitrov@abv.bg](mailto:georgi_gdimitrov@abv.bg)

*University of National and World Economy, Sofia  
Economics of Transport and Energy Department, Students Town, 1700, Sofia  
BULGARIA*

**Key words:** *freight transport, trends, EU membership.*

**Abstract:** *The freight transport provides the materials and resources to the manufacturing facilities and the transport of the finished production to the consumer. It is an essential factor for the rhythmic and timely supply of the commercial network with goods for the everyday necessities of the population. The freight transport plays a key role in the economical and public development of the country as it is a necessary requirement for the normal functioning of all economic sectors.*

*In order to ensure greater safety and regularity of transport, shorter delivery times and lower transport costs are required, part of the shipments to be carried out on land, another by water, third by air and the fourth part by pipeline. Each type of transport has specific features that determine the sphere of its effective use. In a market economy, there is a great deal of self-regulation of the transport system, which arises in the clash between the transport companies' striving for the most efficient organization of their transport activity and the requirements of the clients for quality and cheap transport.*

*In the present study successively are examined and analysed the role of the different types of transport in the national transportation system, the moved quantities of goods and the loading and transporting works carried out at the conditions of EU membership. The duration of the period under review (2007-2016) gives an opportunity to track major trends in freight transport development and to provide guidance and recommendations for its future sustainable development.*