

РАЗВИТИЕ НА ТОВАРНИЯ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ НА БЪЛГАРИЯ

Георги Димитров
georgi_gdimitrov@abv.bg

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

***Ключови думи:** товарни превози, развитие, модернизация, автомобилен транспорт.*

***Резюме:** В условията на пазарна икономика и еврочленство, автомобилният транспорт е все по-предпочитан за превозването на материали, суровини и готова продукция. Това се обуславя от неговата бързина и маневреност. Единствено автомобилният транспорт предлага възможност за товарни превози по системата „от врата – до врата“ и като цяло е най-адаптивният вид транспорт и сравнително лесно се приспособява към бързо изменящите се изисквания на товародателите. Неговата маневреност му позволява, да се използва за подвозване на товарите до и от железопътните гари, пристанищата и аерогарите и го прави необходимо допълнение към останалите видове транспорт. Състоянието на автомобилния транспорт на България е от изключителна важност за повишаване конкурентоспособността на националната икономика и за качествено транспортно обслужване на населението.*

В настоящата разработка се проследява развитието на товарния автомобилен транспорт на България през последното десетилетие. Анализират се, както осъществените вътрешни и международни товарни превози срещу заплащане, така и превозите за собствена сметка. Продължителността на разглеждания период (2010 – 2019 г.) позволява да се установят тенденциите в развитието на товарния автомобилен транспорт и на тази база да се очертаят основните насоки за бъдещото му устойчиво развитие.

ВЪВЕДЕНИЕ

Благодарение на технико-икономическите си характеристики автомобилният транспорт през последното десетилетие продължава да се утвърждава като най-подходящ и предпочитан от товародателите за превозването на товари в условията на пазарна икономика. Автомобилният транспорт изисква значително по-ниски разходи за инвестиции в сравнение с другите видове транспорт. Той е много бърз и удобен при транспортирането на товари на близки и средни разстояния. При автомобилния транспорт товарите могат да се качат в товарния автомобил и да бъдат откарани директно на желаните от товародателя адрес. Тъй като се избягват междинните товаро-разтоварни операции се намалява рискът от счупване и повреда на транспортираните

стоки.[1] Автомобилният транспорт не изисква използването на скъпи и трайни опаковки за превозваните товари и е изключително полезен за осъществяването на товарни превози от и към сравнително малки населени места в страната, където няма изградена жп инфраструктура или летища и пристанища.

Съществена характеристика на автомобилния транспорт е, че той изисква по-малки инвестиции за съоръжаване от останалите видове транспорт, което позволява на търговските компании да притежават собствени товарни автомобили и да избират сами транспортни схеми с най-бързите маршрути, при точно време за доставка и без почти никакъв риск от забавяне.

АНАЛИЗ НА ПРЕВОЗЕНИТЕ КОЛИЧЕСТВА ТОВАРИ ОТ АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ ПО ВИД И ТИП НА ПРЕВОЗИТЕ

Транспортът е един от основните сектори на икономиката на България, който през последните години се развива с бързи темпове. Съществена заслуга за това има товарният автомобилен транспорт, който заема водещо място по отношение на превозените количества товари и извършената превозна работа в националната транспортна система. България е член на Европейския съюз от 2007 година и голяма част от внасяните и изнасяни стоки (от и към другите страни членки на съюза) преминава към либерализиран режим на търговия, а товарният автомобилен транспорт започна да играе все по-важна роля във външно-търговските отношения на страната.

Таблица 1

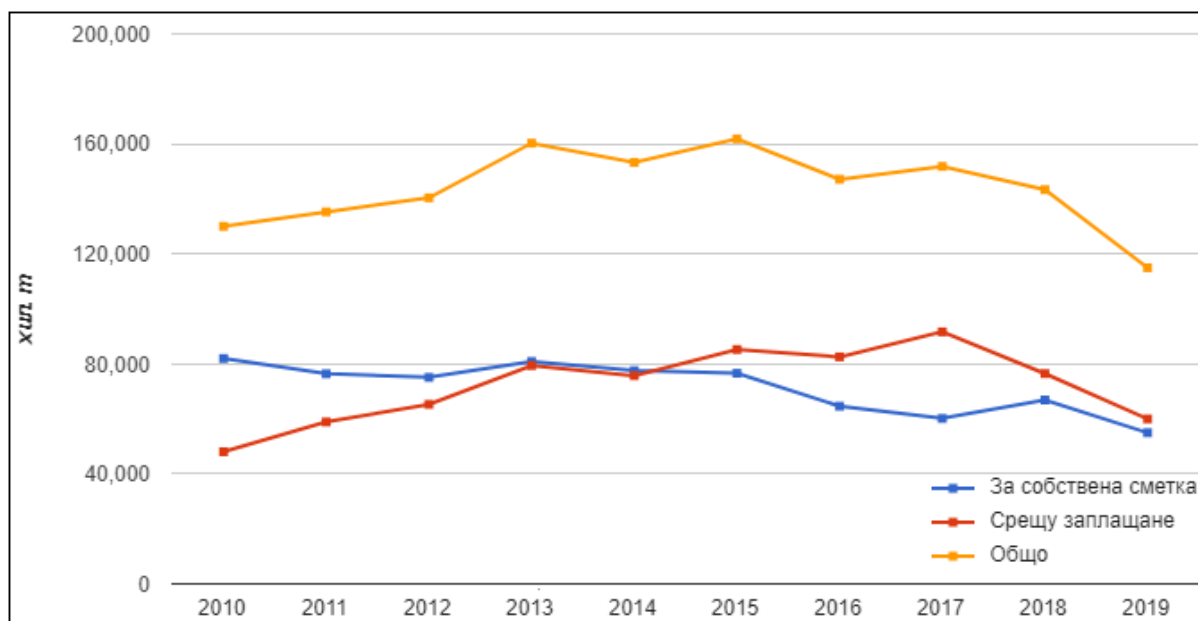
Превозени количества товари от автомобилния транспорт за периода 2010 – 2019 г. (хил. т)

Вид и тип на превозите	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ВЪТРЕШНИ ПРЕВОЗИ										
За собствена сметка	80958,2	75547,5	73533,9	79562,4	76715,9	75280,6	63047,6	59537,8	65697,9	54226,5
Срещу заплащане	36312,1	45105,6	47823,1	57894,7	56268,0	57930,9	49202,6	57541,9	54049,1	41979,4
Общо:	117270,3	120653,1	121357,0	137457,1	132983,9	133211,5	112250,2	117079,7	119747,0	96205,9
МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ										
За собствена сметка	1002,0	845,1	1560,2	1307,1	812,2	1291,8	1544,8	624,2	1180,6	748,5
Срещу заплащане	11740,5	13777,9	17458,5	21503,0	19465,6	27302,6	33340,8	34098,4	22420,2	18002,7
Общо:	12742,5	14623,0	19018,7	22810,1	20277,8	28594,4	34885,6	34722,6	23600,8	18751,2
АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ – ОБЩО										
За собствена сметка	81960,2	76392,6	75094,1	80869,5	77528,1	76572,4	64592,4	60162,0	66878,5	54975,0
Срещу заплащане	48052,6	58883,5	65281,6	79397,7	75733,6	85233,5	82543,4	91640,3	76469,3	59982,1
Общо:	130012,8	135276,1	140375,7	160267,2	153261,7	161805,9	147135,8	151802,3	143347,8	114957,1

Източник: НСИ

В таблица 1 са представени данни за промените в количествата на превозените товари с автомобилен транспорт за периода 2010 – 2019 г. Общото количество на превозените товари с автомобилен транспорт първоначално сравнително равномерно нараства от 130012,8 хил. т. през 2010 г. до 161805,9 хил. т за 2015 г., след това тенденцията се променя надолу и превозените товари стигат до 114957,1 хил. т. в края на разглеждания период. На територията на страната са транспортирани по-голямата част от товарите, но техният дял постоянно намалява от 90,20 % през 2010 до 83,37 % от общото количество на превозените товари с автотранспорт през 2019 г. Това се дължи предимно на съществения ръст при превозените товари с международен автомобилен

транспорт, които от 12742,5 хил. т. за 2010 г. достигат до 34885,6 хил. т. за 2016 г. след което започва спад продължаващ до края на периода (18751,2 хил. т за 2019 г.).



Фигура 1 Превозени количества товари от автомобилния транспорт

На фигура 1 ясно се наблюдава, че през първата половина на периода по-голямата част от превозените с автомобилен транспорт товари са осъществени за собствена сметка, а през втората половина основната част от товарите се превозват срещу заплащане. През целия период при вътрешните автомобилни превози основната част от превозените количества товари са за собствена сметка, докато при международните превози техният дял е незначителен.

АНАЛИЗ НА ИЗВЪРШЕНАТА РАБОТА ОТ ТОВАРНИЯ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ ПО ВИД И ТИП НА ПРЕВОЗИТЕ

Данни за извършената транспортна дейност от товарния автомобилен транспорт за периода 2010 – 2019 г. са представени в таблица 2. Общо извършената от товарния автомобилен транспорт работа нараства и достига 35401,7 млн. ткм през 2016 г., а след това започва да намалява и през 2019 г. е 20613,5 млн. ткм, което е едва с 1159,8 млн. ткм повече в сравнение с 2010 г. (19453,7 млн. ткм). При вътрешните превози през първата година на периода повечето от извършената работа е с превози за собствена сметка, а за всички следващи години основната част от извършената транспортна дейност е срещу заплащане. Въпреки това дялът на извършената работа при вътрешните автомобилни превози за собствена сметка се запазва сравнително висок, в порядъка от 32,86 % до 44,09 % от общия обем на извършената работа от вътрешния товарен транспорт. Различна е ситуацията при извършената работа от международния автомобилен транспорт, където срещу заплащане се извършва основната част от транспортната дейност, а международните превози на товари за собствена сметка имат незначителен дял, варирайки от 0,97 % до 4,66 % през разглеждания период.

През почти целия период се наблюдава плавна тенденция на покачване дялът на превозите срещу заплащане от 80,40 % през 2010 г. на 91,48 % от общия обем на извършената от товарния автомобилен транспорт работа за 2017 г., след което тенденцията се променя и за 2018 и 2019 година дялът на извършената работа от товарния автомобилен транспорт срещу заплащане е съответно 86,22 % и 84,92 %.

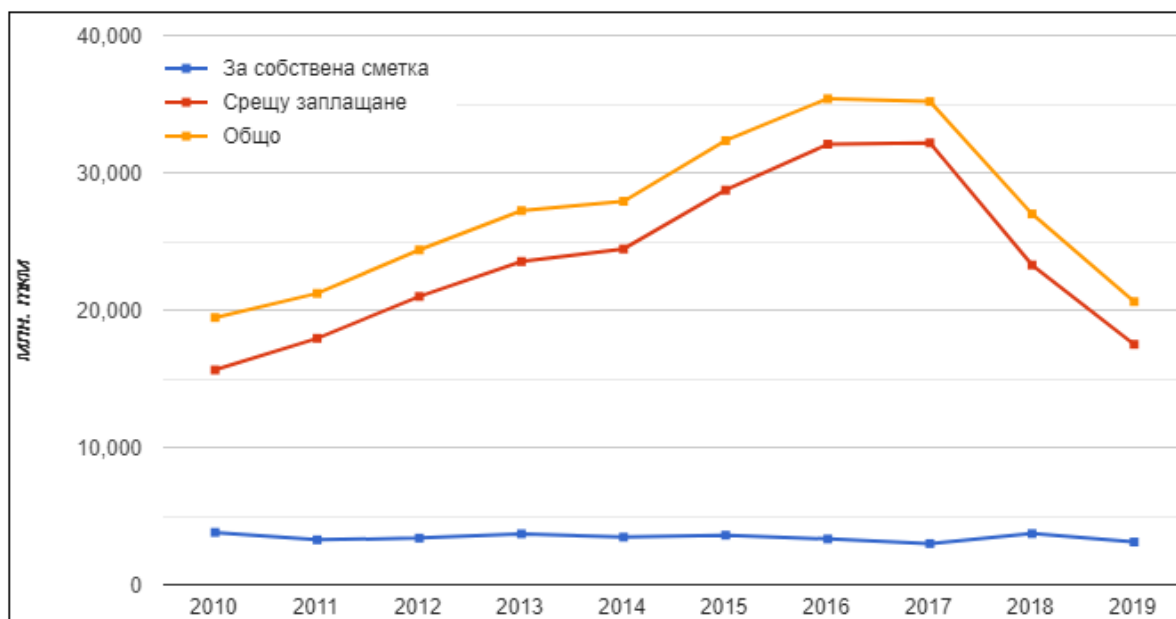
Таблица 2

Извършена работа от товарния автомобилен транспорт за периода 2010 – 2019 г. (млн. ткм)

Вид и тип на превозите	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ВЪТРЕШНИ ПРЕВОЗИ										
За собствена сметка	3191,0	2817,9	2776,5	2990,7	3009,8	2865,6	2653,0	2736,7	3032,7	2477,0
Срещу заплащане	2928,4	3697,8	3522,3	4200,8	3816,4	4305,8	4677,6	5590,7	4700,6	3242,3
Общо:	6119,4	6515,7	6298,8	7191,5	6826,2	7171,4	7330,6	8327,4	7733,3	5719,3
МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ										
За собствена сметка	621,8	451,4	616,7	715,8	457,6	742,4	679,0	261,2	687,9	632,2
Срещу заплащане	12712,5	14245,0	17471,8	19329,5	20638,3	24435,7	27392,1	26596,4	18580,9	14262,0
Общо:	13334,3	14696,4	18088,5	20045,3	21095,9	25178,1	28071,1	26857,6	19268,8	14894,2
АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ – ОБЩО										
За собствена сметка	3812,8	3269,3	3393,2	3706,5	3467,4	3608,0	3332,0	2997,9	3720,6	3109,2
Срещу заплащане	15640,9	17942,8	20994,1	23530,3	24454,7	28741,5	32069,7	32187,1	23281,5	17504,3
Общо:	19453,7	21212,1	24387,3	27236,8	27922,1	32349,5	35401,7	35185,0	27002,1	20613,5

Източник: НСИ

На фигура 2 може да се проследи, че основната част от извършената транспортна работа през разглеждания период се осъществява при превози срещу заплащане, докато превозите за собствена сметка имат сравнително нисък дял (между 10 % и 20 %).



Фигура 2 Извършена работа от товарния автомобилен транспорт

Поради по-голямото превозно разстояние на един тон товар при международните автомобилни превози се произвеждат над 2/3 от общия обем на произведените от автотранспорта тонкилометри за всички години от периода, въпреки че с вътрешен транспорт за същия период са превозени значително по-големи количества товари.

ПРОМЕНИ В СРЕДНОТО ПРЕВОЗНО РАЗСТОЯНИЕ НА ЕДИН ТОН ТОВАР ПО ВИД И ТИП НА ПРЕВОЗИТЕ

Средното превозно разстояние на един тон товар се получава, като се разделят произведените тонкилометри на превозеното количество товари в тонове. В таблица 3 са представени данни за промените в средното превозно разстояние на един тон товар превозен с вътрешен и международен автомобилен транспорт, както и промените в средното превозно разстояние при превозите за собствена сметка и при тези срещу заплащане за периода 2010 – 2019 г. От данните прави впечатление, че средното превозно разстояние на един тон товар превозен с автомобилен транспорт първоначално нараства от 149,63 км. за 2010 г. до 240,61 км. за 2016 г., а през следващите години започва да намалява достигайки до 179,31 км. за 2019 година.[2] Превозите срещу заплащане се осъществяват на значително по-дълги разстояния от тези за собствена сметка. При вътрешните автомобилни превози на товари средното превозно разстояние за разглеждания период варира от 51,33 км. до 71,12 км., а увеличението за 2019 г. спрямо началната 2010 г. е едва със 7,27 км. Средното превозно разстояние на един тон товар при международните автомобилни превози устойчиво намалява от 1046,44 км. през 2010 г. до 794,31 км. за 2019 година.

Таблица 3

Промени в средното превозно разстояние на един тон товар при автомобилните превози за периода 2010 – 2019 г. (км.)

Вид и тип на превозите	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ВЪТРЕШНИ ПРЕВОЗИ										
За собствена сметка	39,42	37,30	37,76	37,59	39,23	38,07	42,08	45,97	46,16	45,68
Срещу заплащане	80,65	81,98	73,65	72,56	67,83	74,33	95,07	97,16	86,97	77,24
Общо:	52,18	54,00	51,90	52,32	51,33	53,83	65,31	71,12	64,58	59,45
МЕЖДУНАРОДНИ ПРЕВОЗИ										
За собствена сметка	620,56	534,14	395,27	547,62	563,41	574,70	439,54	418,46	582,67	844,62
Срещу заплащане	1082,79	1033,90	1000,76	898,92	1060,25	894,99	821,58	779,98	828,75	792,21
Общо:	1046,44	1005,02	951,09	878,79	1040,35	880,53	804,66	773,49	816,45	794,31
АВТОМОБИЛНИ ПРЕВОЗИ – ОБЩО										
За собствена сметка	46,52	42,80	45,19	45,83	44,72	47,12	51,59	49,83	55,63	56,56
Срещу заплащане	325,49	304,71	321,59	296,36	322,90	337,21	388,51	351,23	304,45	291,82
Общо:	149,63	156,81	173,73	169,95	182,19	199,93	240,61	231,78	188,37	179,31

Източник: НСИ и изчисления на автора

За разглеждания период през 2016 г. са отчетени най-много превозени количества товари с международен автомобилен транспорт, което обяснява значителното нарастване на средното превозно разстояние на един тон товар за тази година (240,61 км.), както и факта, че за 2016 г. общият обем на извършената от автомобилния транспорт работа нараства спрямо предходната 2015 г., въпреки че общите количества на превозените товари започват значително да намаляват.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение на осъществения анализ може да се обобщи, че за разглеждания период товарният автомобилен транспорт на България се развива изключително бурно. През по-голямата част от периода автомобилният транспорт съществено и сравнително равномерно увеличава количествата на превозените товари и обема на извършената

транспортна работа. След 2015 г. започва спад в количествата превозени товари, а след 2016 г. започва спад и при обема на извършената работа. Количествата на превозените товари в края на периода достигат по-ниски стойности от началната 2010 г., а при извършената транспортна дейност се наблюдава намаление под нивата от 2011 година. Същественият спад в дейността на товарния автомобилен транспорт на България, през последните години на разглеждания период се дължи основно на голямата несигурност и неизвестност за българските транспортни фирми относно приемането, съдържанието и влизането в сила на новите правила на Европейския съюз за осъществяване на международни автомобилни превози на товари (Пакет „Мобилност“).

Може да се обобщи, че въпреки трудностите и благодарение на своите характеристики, като маневреност, гъвкавост и изключително висока приспособимост към все по-бързо изменящите се пазарни условия, автомобилният транспорт и в бъдеще ще продължи да изпълнява ключова роля в транспортната система на България.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г., Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, 2010.
- [2] България 2019, НСИ, https://www.nsi.bg/files/publications/Brochure_Bulgaria2019.pdf
- [3] Статистически годишник 2011-2019, НСИ, <http://www.nsi.bg/>

DEVELOPMENT OF ROAD TRANSPORTATION OF GOODS IN BULGARIA

Georgi Dimitrov

georgi_gdimitrov@abv.bg

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

Key words: *modernization, development, freight, road transport.*

Abstract: *In the conditions of market economy and European membership the road transport is more and more preferred for the transportation of materials, raw materials and ready products. This is determined by its speed and maneuverability. Only the road transport offers the possibility for cargo transport of packages 'from door to door' and as a whole is the most adaptive type of transport and relatively easy it adjusts to the quickly changing requirements of the shippers. Its maneuverability allows it to be used for transportation of the freight to and from the railway stations, water ports and airports and makes it a necessary addition to the rest types of transport. The state of the road transport in Bulgaria is of a great importance for the increase competitiveness of the national economy and for the quality of transport service of the population.*

The current elaboration follows the development of the cargo road transport of Bulgaria through the last decade. Analysed are essential internal and international cargo transports for a payment as well as transports at own cost. The duration of the reviewed period (2010 – 2019) allows for tendencies to be established in the development of the cargo road transport and this to be the base for outlining main guidelines for its future steady development.