

ЦИКЛИЧНОСТ В КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА МЕЖДУ АВТОМОБИЛНИЯ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Ивайло Атанасов

ivatanasov@vipsecurity.bg

**Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“
София, ул. „Гео Милев № 158
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: *Пакет "Мобилност", Covid 19, транспорт, конкурентоспособност, Европейски съюз.*

Резюме: *През последните години световната икономика преживя бурно развитие, с постоянно нарастващ икономически растеж. Автомобилните товарни превозвачи през последните 2-3 години се изправиха пред предизвикателството "Пакет Мобилност", по-известен в България като "Пакетът Макрон". Българските транспортни фирми още не справили се с новите рестрикции и правила за работа още през първите месеци на 2020 г. се сблъскаха с нов вид предизвикателство, наречено Covid 19. От своя страна Covid 19 не е предизвикателство само за българските превозвачи, но за всички автомобилни превозвачи в ЕС. Европа прие ограничения в основното си правило за свободно движение на стоки, капитали и хора. Автомобилният транспорт като доминиращ транспорт се оказа парализиран с множество забрани. Това от своя страна показва на бизнеса в Европа, че не трябва да разчита само на един вид транспорт, но да се намерят гъвкави решения за транспортиране на товарите. В първата половина на 2021 г. все още няма окончателна статистика за динамичните промени, които настъпиха през 2020 г. по време на пандемията, но транспортните експерти вече по-осезаемо работят относно справянето с подобни предизвикателства и увеличаване на дела на железопътния транспорт.*

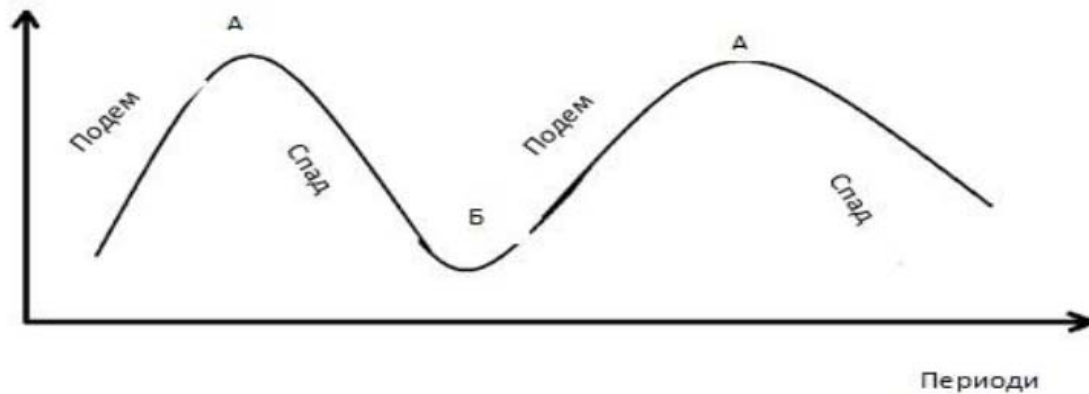
В настоящата статия е разгледано мястото на автомобилния и железопътния транспорт съобразявайки и икономическите цикли на развитие.

I. ИКОНОМИЧЕСКИ ЦИКЪЛ НА РАЗВИТИЕ

Икономиката на която и да е страна преминава постоянно през серия от икономически цикли на развитие. През отделните фази отделните бизнес организации преосмислят стратегиите си за конкурентна борба или какво търси клиента в отделните периоди на развитие.

"Икономическия цикъл е времето от началото на един спад (криза) на производството до друг. Той обхваща следващите един след друг спадове и подем на икономическата активност в продължение на много години. В научната литература под икономически цикъл се дефинират различни определения:

- Външно явление, т.е предизвиква се от екзогенни фактори по отношение на икономическата система;
- Вътрешно явление, предизвикано от ендогенни фактори присъщи на нея;
- Икономическият цикъл е резултат на външни и на вътрешни фактори."[1]



Графика 1. Двухазова структура на икономически цикъл [2]

Както съвкупната икономика преминава през различни цикли на развитие, така и отделните сектори на стопанството преминават през цикли на развитие. Но когато икономиката на дадена страна е в рецесия, това не означава автоматично, че всички сектори на стопанството са изпаднали в рецесия. Историята е показала, че по време на спад на икономическото развитие, основно се дължи на факта, че някой от основните отрасли е в криза. Независимо от това спадът на развитие не трябва да се гледа като лош период, защото както в природата хищниците изяждат слабите и болни животни, така и обществото показва, че се е наситило от даден продукт или услуга и няма бъдеще продукта или услугата сред потреблението на населението. Много често когато сме в зоната на "спад" друг продукт или услуга се намира в "подем" или даваме шанс на продукт, който до този момент е бил в сянка.

II. КАКВА Е РЕАЛНОСТТА?

През последните години световната икономика преживя бурно развитие, с постоянно нарастващ икономически растеж. Автомобилните товарни превозвачи се радваха на все по-нарастващи обеми на извършваните превози за разлика от железопътния транспорт. Но през последните години автомобилните превозвачи се изправят пред редица предизвикателства.

"Транспортният сектор отчете успешна 2019 г., макар и с предизвестени заплахи относно печалбите, които биха очаквали през новата 2020 г. Тези притеснения идваха основно от три страни:

- Въвеждането на ТОЛ система за таксуване на товарните автомобили - Превозвачите трябва да заплащат активно използването на голяма част от Републиканската пътна мрежа, което от своя страна ще доведе до изсветляване на част от сивия сектор;
- Пакет "Мобилност" - Надвиснаха допълнителните регулации и затрудняването за извършване на каботажни превози в Европа от източноевропейски превозвачи;

[1] Интернет сайт: https://www.bg-ikonomika.com/2010/11/8_13.html

[2] Червенски Г., Икономически цикли в индивидуалното крайно потребление на БВП в Република България и ЕС: Сравнителни анализи и икономически модели, Дисертационен труд 2016 г., Икономически университет - Варна;

- Началото на 2020 г. започна с очакване за подем на българската и световната икономика. За жалост разразилата се пандемия с Covid 19 допълнително забави икономиката, което веднага се отрази и на транспортния сектор. Основното притеснение не е въпроса ще има ли нова икономическа криза, а по-скоро колко сериозна и продължителна ще е тя." [3]

Първото е "Пакет Мобилност", по-известен в България като "Пакетът Макрон". През изминалите 2-3 години превозвачите направиха сериозни опити за справяне с нависналата опасност да бъдат изместени от европейските транспортни пазари чрез законови рестрикции. Либерализирания достъп до транспортния пазар се оказва не точно равноправен за всички страни членки на ЕС.

"Либерализираният достъп означава, че всеки оператор който има лиценз да предоставя транспортни услуги в една държава-членка, автоматично има право на същото и в другите държави от ЕС при спазване на действащото законодателство, изискванията за безопасност на движението и опазване на околната среда." [4]

Българските транспортни фирми още не справили се с новите рестрикции и правила за работа още през първите месеци на 2020 г. се сблъскаха с нов вид предизвикателство, наречено Covid 19. От своя страна Covid 19 не е предизвикателство само за българските превозвачи, но изобщо за целия сектор автомобилен товарен транспорт. Европа прие ограничения в основното си правило за свободно движение на стоки, капитали и хора.

Автомобилният транспорт от доминиращ транспорт се оказва парализиран с множество забрани. Това от своя страна показва на бизнеса в Европа, че не трябва да разчита само на един вид транспорт, но да търсим гъвкави решения за транспортиране на стоките.

В първата половина на 2021 г. все още няма окончателна статистика за динамичните промени, които настъпиха през 2020 г. по време на пандемията, но транспортните експерти вече по-осезаемо работят относно справянето с подобни предизвикателства и увеличаване на дела на железопътния.

В отделните икономики на ЕС се усети рецесия, която ограничи сериозно потреблението на много продукти и услуги. Най-засегнати останаха сектор туризъм и ресторантьорство, а това от своя страна силно ограничи въздушния и автобусния транспорт. Туризмът не е само почивка и придвижване на туристи, но и потребление на най-различни стоки. Товарите превозвани от автомобилните товарни превозвачи силно намаляха, а тези които можеха да бъдат транспортирани бяха прехвърлени на интермодални превози.

Рецесията не трябва да се разглежда само като период на временен спад в икономическата активност и производството, но трябва да възприемем този период като време за преосмисляне на стратегията ни за водене на бизнес. Когато имаме подем на икономиката управляваме бизнеса си по един начин, а при спад на икономиката предприемаме различни стратегии за развитие.

В научната икономическа литература е посочено че "Фазата на бизнес цикъла е предпоставка за преосмисляне на модела на конкурентна борба, тъй като докато при подем и оживление водещо за клиента е качеството, то при спад и застои водеща е цената." [5] Но това е актуално когато имаме обикновена икономическа рецесия, но при

[3] Грозданов В., Пакетът "Мобилност" възможност или заплаха за българската икономика, Научно списание "Механика, транспорт, комуникации", статия 1988, брой 3, 2020 г.;

[4] Цонева Цв., Повишаване конкурентоспособността на българските автомобилни превозвачи на европейския пазар за товарни превози, Дисертационен труд 2009 г., УНСС;

пандемия е необходимо да се обърне внимание и на сигурността, че един превоз ще бъде извършен.

III. ОСНОВНИ ФАКТОРИ ДОПРИНЕСЛИ ЗА НАМАЛЯВАНЕТО НА ДЕЛА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Основните фактори допринесли за намаляване на дела на железопътния транспорт спрямо автомобилния транспорт са обективни и субективни.

Обективни фактори са:

- Техническият прогрес на транспортната техника и инфраструктура. Техническият прогрес в автомобилния транспорт доведе до увеличаване на неговата конкурентоспособност. Постоянното повишаване на цените на горивата принуди производителите да полагат съществени усилия за подобряване на енергийната ефективност чрез усъвършенстване на пътното покритие и автомобилните гуми, повишаване на КПД-то на автомобилния двигател и създаване на хибридни автомобили усъвършенстване на аеродинамиката на автомобила.

- Изменението в обема и структурата на превозите. В България през последните 30 години се закриха основните големи товародатели (големи металургични комбинати, химически заводи, машиностроителни и др.), които осигуряваха големи по обем генерални товари за превоз от железопътния транспорт;

- Географските особености и др.

Субективните фактори за различните територии на Европа са с различен характер, но за България от особено значение е управлението на двете основни държавни предприятия НКЖИ и БДЖ.

За БДЖ освен силната конкуренция на автомобилните превозвачи, силен ефект оказва и навлизането на повече от 10 частни превозвача при товарните превози. БДЖ все още остава най-големия превозвач с пазарен дял от 35-40% от общия обем превози, но за компания с голям подвижен състав и голям личен състав се оказва недостатъчно за нормалното съществуване на държавния превозвач.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Много е важно да следим икономическите цикли на икономиката при взимане на решения за развитието на дадена компания, независимо дали основната ѝ дейност е свързана с транспорт или в друг отрасъл на икономиката. Актуалността на разглеждания проблем освен от гледна точка на променената икономическа среда се усложнява и от особения характер на въпросите свързани с конкуренцията и конкурентоспособността при пандемия, която евентуално ще продължи по-дълъг период, или ще бъде постоянен наш спътник в живота и икономическото развитие.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Интернет сайт: https://www.bg-ikonomika.com/2010/11/8_13.html;

[2] Червенски Г., Икономически цикли в индивидуалното крайно потребление на БВП в Република България и ЕС: Сравнителни анализи и икономически модели, Дисертационен труд 2016 г., Икономически университет - Варна;

[3] Грозданов В., Пакетът "Мобилност" възможност или заплаха за българската икономика, Научно списание "Механика, транспорт, комуникации", статия 1988, том брой 3, 2020 г.;

[4] Цонева Цв., Повишаване конкурентоспособността на българските автомобилни превозвачи на европейския пазар за товарни превози, Дисертационен труд 2009 г., УНСС;

CYCLICITY IN THE COMPETITIVENESS BETWEEN ROAD AND RAIL TRANSPORT

Ivailo Atanasov

ivatanasov@vipsecurity.bg

*Todor Kableskov University of Transport
Sofia, 158 Geo Milev Str.
THE REPUBLIC OF BULGARIA*

Key words: *Package "mobility", Covid 19, transport, competitiveness, European Union*

Abstract: *In recent years, the world economy has experienced rapid development, with ever-increasing economic growth. Road hauliers in the last 2-3 years have faced the challenge "Mobility Package", better known in Bulgaria as the "Macron Package". Bulgarian transport companies have not yet coped with the new restrictions and rules of operation in the first months of 2020 faced a new type of challenge called Covid 19. For its part, Covid 19 is not only a challenge for Bulgarian carriers, but for all road carriers in the EU. Europe has adopted restrictions in its basic rule on the free movement of goods, capital and people. Road transport as the dominant transport has been paralyzed by a number of bans. This, in turn, has shown businesses in Europe that they must not rely on just one mode of transport, but find flexible solutions for transporting goods. In the first half of 2021, there are still no definitive statistics on the dynamic changes that took place in 2020 during the pandemic, but transport experts are already working harder to address such challenges and increase the share of rail transport. This article examines the place of road and rail transport, taking into account the economic cycles of development.*