



МАКРОИКОНОМИЧЕСКО РЕГУЛИРАНЕ И РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ

Мария Славова-Ночева

M.slavova_nocheva@abv.bg

ВТУ “Т. Каблешков”

София, ул. Гео Милев № 158, София

Ключови думи: *макроикономическо регулиране; транспортен пазар; лоялна конкуренция; нелоялна конкуренция; фискална политика.*

Резюме: *В разработката се изследват някои проблеми на макроикономическото регулиране, взаимосвързано с развитието на транспортния пазар. съществено място в нея се отделя на мястото на държавата в процеса на регулиране на транспортния пазар в България. Заедно с това се разглеждат неравностойните условия на конкуренция между отделните видове транспорт, изискващи една по-ефективна държавна намеса. Акцентира се на макроикономическото регулиране, свързано с фискалната политика у нас и с изискванията за интеграция с Европейската транспортна система.*

Известно е, че в пазарното стопанство ресурсите се разпределят преди всичко в зависимост от търсенето и предлагането. В своето действие обаче пазара поражда някои дефекти. Това налага държавата, паралелно с “невидимата ръка на пазара”, да се намесва в определени стопански и социални дейности на обществото.

Държавата защитава правата на собственост и конкуренцията, като основополагащи принципи на пазарната система. Многообразната ѝ дейност създава представа, че тя е панацея на проблемите, които изпитва пазарното общество. В същото време трябва да се подчертае, че държавата има подчинено място и роля в пазарното стопанство. Тя само коригира, допълва и обогатява действието на пазара, но не го измества, т.е. частната собственост и пазарното саморегулиране запазват своето водещо място, като движеща сила на стопанската дейност, за генерирането на повече благоденствие в обществото.

Концепцията на Джон Мейнард Кейнс и базираната на нея политика след Голямата депресия 1929 – 1933 г. определя новата роля на държавата, в която тя

започва да регулира макроикономическите агрегати в стопанството с цел да се създаде по-голяма стабилност в производството, заетостта, доходите и цените в стопанството.

Практиката показва, че в редица области с голямо стопанско и национално значение, пазарните сили и конкуренцията не се реализират в достатъчна степен. В същото време в реалността резултатите от стопанските и социални действия на институциите се разминава с желаните цели. Налага се извода, че не само пазара, но и държавата проявява дефекти в своето поведение като стопански субект.

В тази връзка ролята на държавата за ефективното действие на транспортния пазар се свежда най-вече до създаването на правила (закони) за функционирането на пазарния механизъм и до защита правата на собственост в процеса на сключването на пазарните сделки, до провеждане политика на регулиране чрез определени механизми и действия.

За развитието на транспортния отрасъл и за неговото макроикономическо регулиране значение има Националната транспортна стратегия на транспортния отрасъл (2000 г.). Приоритетите, залегнали в тази стратегия, са:

- * хармонизиране на националното законодателство и транспортните разпоредби с тези на страните членки на Европейския съюз;
- * развитие на транспортната инфраструктура;
- * осъществяване на структурната реформа и приватизация в транспорта.

В центъра на транспортната стратегия стоят преди всичко нуждите на потребителя. Чрез провеждане политика на активно съживяване на железопътния транспорт, поощряване на морския и вътрешноводния транспорт до 2010 година трябва да се постигне уравнивяване на дяловете за участието на различните видове транспорт в общия обем превози.

Целта е да се създадат пазарни принципи и механизми, нови стопански субекти, с нови икономически интереси на основата на частната собственост, отпадането на стари и създаването на нови структури, внасянето на промени в организацията и технологията на превозите, изменения на съотношението между видовете транспортни продукти и др.

Балансираното и взаимообвързано развитие на отделните видове транспорт, спазването на принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт са в основата на пазарния механизъм, с цел поощряване на конкуренцията при удовлетворяване на конкретните национални потребности. Това изискване е особено важно за обекти със структурно значение, които ще освободят голямото участие на държавата, както е при железниците и пътищата или за обекти от национално и регионално значение, например летище София.

Като цяло конкуренцията в икономиката и респективно в транспортната система премахва монопола, създава стимули за намаляване цените на превозите, за повишаване качеството на транспортните услуги при условията на ограничено търсене на транспортния пазар.

Конкуренцията активира фирмите на транспортния пазар да повишават организационното равнище на своята дейност и заедно с това да повишават квалификацията на персонала, да минимизират разходите и да максимизират своята полза (приходи, доходи, печалба). Основните икономически предпоставки за повишаване конкурентноспособността на транспортния пазар са

намаляването на разходите за извършване на съответната превозна дейност и за повишаване качеството на обслужване на клиентите.

Намаляването на разходите на транспортни услуги осигурява възможност да се предлагат на транспортния пазар. Повишаването на качеството на услугите, които се предлагат и търсят на транспортния пазар у нас, е задължително условие за привличане на повече клиенти и за извършване на по-голям обем превози (товарни и пътнически). Така се реализират и по-големи приходи. При това всеки вид транспорт у нас, при извършване на превозите, има определена сфера, в която той е най-конкурентен спрямо другите видове транспорт.

Железопътния транспорт е най-конкурентноспособен при превози на дълги разстояния, на масови и тежки товари, на превози за внос и износ на стоки и др. При автомобилния транспорт, конкурентно-способността е при превози на широко номенклатурни товари на къси разстояния, на леки и дребнопартидни товари на различни разстояния, при бързите доставки на товари и др.

Железопътния транспорт е в състояние да обслужва селища в близост до жп мрежата, въздушният - между ограничен брой аерогари, а водният - само в крайбрежните райони на страната.

Тази и други специфични особености са свързани с наличието на неравностойни условия на конкуренцията между отделните видове транспорт.

Затова, за да се интегрира транспортната ни система с европейския транспортен пазар, е необходимо последователно да се осъществява тяхното хармонизиране. Насоките на тази политика, която се осъществява в транспортната ни система, са с определящо значение за интегрирането ни с европейските транспортни структури. Най-съществените характеристики, свързани с макроикономическото регулиране на транспортната система са: създаване условия за взаимен пазарен достъп във въздушния и сухопътния транспорт на основата на специални транспортни споразумения; лоялна конкуренция между различните видове транспортни превозвачи от различните държави-членки; хармонизиране на националните норми в областта на националното законодателство, опазване на околната среда, данъчно законодателство; политика в областта на научните изследвания в транспорта и др.

Необходимо е и макроикономическото и правно регулиране на транспортния пазар, особено когато предлагането на транспортни услуги не задоволява търсенето. Тогава се създават условия за нов пазар.

Макроикономическото регулиране означава също поощряване или ограничаване на търсенето с помощта на икономически лостове – данъци, лихви и др. От друга страна правното узаконяване на формиращите се пазари и съобразяването с целите на макроикономическото регулиране, (основната трудност е това регулиране) е осигуряване на равнопоставени условия за конкуренция.

Макроикономическото и правното регулиране на националния транспортен пазар, съобразени с обективните специфични условия и реалните национални цели са сред най-необходимите условия за устойчиво развитие на транспортния отрасъл.

Въпреки предприетите административни мерки и отмяната на не малко нормативни актове, ограничаващи бизнеса, все още стартирането на нов бизнес е изключително трудно, продължително и бюрократизирано, а това значи и скъпоструващо.

Провежданата фискална и данъчна политика у нас е свързана с: намаляване на данъчната тежест чрез разширяване на данъчната основа и намаляването на данъчните ставки; преместване на относителната данъчна тежест от преки към косвени данъци, т.е. от създаването на дохода към неговото изразходване; ефективност на разпределението на ресурсите и приоритетността на разходите чрез оценка на фискалния риск, ефекта от разходите; поддържането на приходите на подходящо ниво и др. се отнасят и до развитието на транспортния пазар у нас.

При реформирането на транспортния отрасъл и макроикономическо регулиране са постигнати следните по-важни направления:

- * осъществена е приватизация и либерализация в областта на автомобилния транспорт;
- * приет е нов Закон за железопътния транспорт, който представлява правната рамка за продължаване на структурната и организационна реформа на този подсектор;
- * осъществена е приватизация и либерализация в областта на въздушния транспорт;
- * приет е нов Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата, съгласно който пристанищната инфраструктура се отделя от експлоатацията. Този Закон осигурява рамката за по-нататъшно хармонизиране с *acquis communautaire* в областта на морския транспорт, особено по отношение на критериите за безопасност;
- * разработени са средносрочна и инвестиционна програма за развитието на националната транспортна инфраструктура и Стратегия за транспортния сектор 2000 – 2006 г., които определят приоритетните проекти и необходимите инвестиции, свързани най-вече с общеевропейските транспортни коридори;
- * постигнат е напредък при хармонизиране на транспортното законодателство със законодателството на ЕС, като са създадени основните административни структури за неговото прилагане.

Независимо от постигнатото, все още предстои по-нататъшна либерализация на транспортните пазари, за успешното изпълнение на програмите за развитие на транспортната инфраструктура.

Проблемите в областта на транспорта, които изискват по-ефективна държавна намеса са свързани главно с бавното оздравяване и развитие на техническата инфраструктура в железопътния транспорт, пристанищата и летищата, с остарелия и неконкурентноспособен подвижен състав, изоставането в технологичното обновяване на телекомуникационната ни мрежа, незначителното участие на частни капитали в развитието на инфраструктурата, както и несъвършенствата на нововъведената законова и подзаконова база.

Голяма част от проблемите произтичат главно от бавното икономическо развитие на всички отрасли в страната.

В железопътния транспорт продължава отрицателната тенденция в обема на превозените товари и пътници. Освен с обективни външни причини, каквито са международната обстановка в съседните страни и изключително малкото транзитни товари, повишените цени на горивата и енергията, намаления износ за традиционни пазари (Русия, Турция и др.), тази тенденция е свързана и с бавното обновяване и реконструиране на инфраструктурата, с остарелия подвижен състав, с бавното реструктуриране и оптимизиране на управлението и разходите на железниците. Поради тези и други причини финансовия дефицит на българските железници през 2001 г. се е увеличил с 80,695 хил. лева.

Зад тази обобщена цифра стои намаляването на обема на товарните превози, поради което през 2000 г. нетните приходи са с 27,988 хил. лева по-малко. Освен това, през 2001 г. са превозени 19 284,90 хил. тона товари – с 1 796,6 хил. тона по-малко в сравнение с 2000 г. или намалението на обема на товарите е с 8,5 %. Такива са най-общо последиците от спада в производството на добивната промишленост на селското стопанство и някои други крупни товародатели на железниците, от пренасочването на големи количества товари (предимно нефт) превоз и опазване на товара от посегателство, от намаленото потребителско търсене и др. Значително намаление има и в обема на пътническите превози (8 211,3 хил. пътници по-малко) и съответно намаление на нетните приходи с 9940 хил. лева по-малко. Увеличен е и размера на извънредните разходи спрямо предходната годна с 49,078 хил. лева от начисляване на лихви по просрочени плащания и др.

Предстои преодоляване на изоставането в реструктурирането в железопътния транспорт, въвеждането в действие на законодателната рамка за достъп на железопътната инфраструктура на частни оператори и съответни тарифи за достъп, създаване на условия за лоялна конкуренция между частните оператори, установяване единен режим за финансиране на губещи дейности в областта на обществените услуги, подобряване състоянието на железопътната инфраструктура, подобряване на предоставените услуги, развитие на комбинираните превози, покриване на изискванията на Директива за развитието на железниците (91/440/ЕЕС).

В сравнение с останалите видове транспорт, в автомобилния транспорт структурната реформа е в най-напреднал стадий. Средната възраст на автомобилния парк, с който се извършва обществен превоз на пътници и товари у нас, е над 10 години. Изследванията показват, че за пътнически превози услугите и автомобилния транспорт са най-евтиния способ. Те имат неограничена сфера на използване, защото се извършват превози по всички направления главно в страната. Конкуренцията между железопътния и автомобилния транспорт е преди всичко за извършване на превози на територията на страната.

Тъкмо по тази причина е необходимо да се постигне уеднаквяване на прилаганите пътни данъци и такси на цялата ни територия, подобряване състоянието на пътната мрежа чрез успешно изпълнение на програмата за рехабилитация на пътната инфраструктура, предприемане на по-ефективни

мерки за подобряване безопасността на движението по пътищата, осигуряване на инвестиции за въвеждане в експлоатация на превозни средства, отговарящи на съвременните европейски изисквания за безопасност и опазване на околната среда. Този фактор е от особена важност заради засилената конкуренция на пазара на транспортни услуги и стриктните изисквания на европейското законодателство.

Необходимо е по-ефективна държавна намеса и в областта на водния транспорт. Състоянието на морския и речен флот у нас е тежко най-вече поради силно остарелия корабен парк, а също и непрекъснато увеличаващите се международни изисквания за качество и сигурност. Поради липса на обновление на флота, компаниите непрекъснато губят пазарни позиции, в резултат на което се намаляват техните продажни цени. Средната възраст на корабния тонаж у нас е над 20 години. Това е една от главните причини за невъзможността да се работи с първокласни товародатели.

Но от друга страна, поради тези и други причини, при речния транспорт, осъществяващ превози на товари между дунавските страни, увеличаването на товарната превозна работа е около 1,48 пъти. В същото време морският транспорт, който има съществена роля при формиране на платежния баланс на страната и осъществяващ превози до много страни и континенти има увеличение на товарната превозна работа, едва с 1,14 пъти. Годишния товарооборот на двете пристанища Варна и Бургас е от порядъка на 18 милиона тона. Общия товарооборот на речните пристанищни градове – Русе, Лом, Видин, Свищов е около 603 хил. тона.

Все по-остро се чувства необходимостта от сигурна сухоземна комуникация – пътна и железопътна, между речните пристанища, което да създава гъвкавост в работата, възможности за привличане на транзитни товари, ориентиране на товаропотоци към речния транспорт, насърчаване на частния бизнес в морския транспорт, продължаване усилията за удовлетворяване изискванията на ЕС, свързани с безопасността на корабоплаването и др.

И във въздушния транспорт има много нерешени проблеми. Изостава ремонта поддържането, реконструкцията, модернизацията на летищната инфраструктура, включително и на летище София. Изостава също актуването на публичната държавна собственост в летищата. Не са ремонтирани и рехабилитирани писти, не достигат машини за аварийно-спасително осигуряване на полетите.

За развитието на въздушния транспорт са необходими стратегически иновации, професионален мениджмънт, последователно осъществяване на националната стратегия на транспортния отрасъл и респективно на въздушния транспорт, усъвършенстването на тарифната политика, предлагането на висококачествени услуги, съобразно търсенето на клиентите, рационално използване потенциалните възможности на транспортните средства. Все по-належащо е да се работи за по-нататъшно хармонизиране на законодателството в областта на въздушната безопасност, техническите стандарти, правилата за достъп на пазара и тарифите, за преодоляване последиците от неуспешната приватизационна сделка на националния превозвач “Авиокомпания Балкан “ЕАД” и др.

Към утежняващите обстоятелства е и фактът, че антимонополната политика на държавата не стимулира ефективно конкуренцията. Увеличават се разходите на фирмите поради нелоялна конкуренция. Либерализирането на икономиката и оттеглянето на държавата от директно участие в стопанския живот не означава, че тя трябва да намали своята регулираща функция между отделните видове транспорт. Общественият интерес изисква държавата да защити позициите си на международните пазари, включително и на транспортния пазар.

Най-общо, транспортният отрасъл на България е изправен пред задачата да допринесе за трансформиране на икономиката и за увеличаването на БВП на страната в близък и дългосрочен план, като по този начин гарантира конкурентността на икономиката на международните пазари.

Затова приоритетите в развитието на транспортната система у нас са свързани и с обстоятелството, че в предвижданията на европейските структури територията на държавата ни е обект на крупни инвестиционни дейности. В дългосрочен план (до края на 2006 г.) в основата на инвестиционната ни политика стои развитието на транспортната инфраструктура на страната като интегрална и неделима част от Общоевропейската транспортна мрежа. Това е свързано с превръщането ѝ в конкурентен и ефективен транспортен мост между Западна и Централна Европа и страните от Близкия изток, Западна и Средна Азия.

Така на практика Република България реално ще се превърща в част от модерния общо европейски транспортен пазар, с поведение и насоченост към европейския икономически потенциал.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Директива (91/440/ЕЕС) за развитие на железниците, 29 юли 1991 г.
- [2] Европейско споразумение, За асоциирането между Европейските общности и техните страни-членки, от една страна, и България, от друга страна.
- [3] NOVAK L., Non-Traditional statistic investigation of railway traffic. Zbornik z IX. International Scientific Conference TEMPT 96. Bulharsko, Sofia, Higher Military School of Transport 1996.
- [4] НОВАК Л., Антикризисное планирование в ведомстве транспорта Словацкой республики. Zbornik z IX. International Scientific Conference TEMPT 96. Bulharsko, Sofia, Higher Military School of Transport 2001.
- [5] Национална стратегия (2000) на транспортния отрасъл.
- [6] Програма на Правителството на Република България. <http://www.government.bg/Government/Program/402.html>
- [7] Статистически годишник на България, С., 2001.

MACROECONOMIC REGULATION AND DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT MARKET IN BULGARIA

Maria Slavova – Nocheva

*VTU "T. Kablechkov"
158 "Geo Milev" str., Sofia, Bulgaria*

Keywords: *macroeconomic regulation, transport market, fair competition, unfair competition, fiscal policy*

Summary: *The paper treats some questions of macroeconomic regulation, relating to the development of the transport market. It focuses on the state as participant in the regulatory process of the transport market in Bulgaria. At the same time the paper considers the inequality in the conditions of competition between the different kinds of transport, requiring more effective state intervention. The need of macroeconomic regulation is underlined, related with the Bulgarian fiscal policy and with the integration requirements of the European transport system.*