



## ЛИБЕРАЛИЗАЦИЯ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Мария СЛАВОВА-НОЧЕВА

[m Slavovanocheva@abv.bg](mailto:m Slavovanocheva@abv.bg)

Доц. д-р Мария Славова-Ночева, ръководител катедра "Хуманитарни науки и чужди езици", ВТУ  
„Тодор Каблешков”, ул. „Гео Милев 158, София 1574,

**БЪЛГАРИЯ**

**Резюме:** В доклада се разглеждат някои аспекти на икономическия либерализъм и характеристиките на свободния пазар в транспортния сектор. Посочена е и необходимостта от регулиране на пазарните процеси. Специално внимание се отделя на развитието на транспортната система в съответствие с принципите, залегнали в европейската транспортна политика – либерализиране на транспортния пазар и равнопоставеност в системата на транспорта като цяло. Акцентът е поставен върху конкурентноспособността на транспортните услуги, тяхното качество и не много високите цени, които до голяма степен следва да решат социални и икономически проблеми.

**Ключови думи:** транспортен пазар, либерализация, конкурентноспособност.

### \* ВЪВЕДЕНИЕ:

Разбирането за либерализъм в стопанския живот е изразено още през 18 век от френските икономисти известни в икономическата теория като физиократи. Това разбиране за либерализъм е изразено в сентенцията „Laissez faire, laissez passer” (Оставете нещата да се развиват по собствен път). Тази сентенция е девиз на икономическия либерализъм, който по същество е ненамеса на държавата в икономиката.

Същността на въпроса е в това, доколко съществува на практика свободен пазар или това е характеристика присъстваща в учебните курсове по обща икономическа теория (икономикс). Отговорът на този въпрос не е еднозначен.

\* Някои аспекти на либерализацията

В икономиката, свободния пазар представлява система от пазарни отношения, които дават възможност на икономическите субекти да постигат

своите цели без намеса на държавата. На тази основа могат да се изведат общите принципи, които намират проявление в различните сфери в следното:

- Свобода на пазарните сили;
- Пазарът поставя всичко на мястото си, т.н. „невидима ръка”
- Ненамеса на държавата в икономиката;
- Свобода на ценообразуването;
- Подчинение на държавата на съществуващата пазарна форма на икономика

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 стопанство. Трябва да се подчертае, обаче че държавата има подчинена 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 благоденствие в обществото.

Концепцията на Джон Мейнард Кейнс и основаващата се на нея политика след голямата депресия 1929 – 1933 г. определят новата роля на държавата, която 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 резултатите от стопанските и социални действия на институциите твърде често се разминават с желаните цели. Налага се извода, че не само пазара, но и държавата проявяват дефекти в своето поведение, като стопанки субект.

Ето защо държавата трябва да се съобразява както със силните, така и със слабите страни на пазара, с ефективността на пазара и неговите несъвършенства.

Затова и ключовите приоритети и насоки на трансформационния процес у нас са в областта на:

- Икономическата либерализация в полза на зараждащите се пазари на стоки,
- услуги, капитали и работна сила;
- Макроикономическа политика на стабилизация и модернизация на държавното регулиране за целите на оздравяване на държавните финанси и повишаване на ефективността при управление на бюджетните средства от републиканския и местните бюджети;

- Приватизация, корпоративно управление и реструктуриране на предприятията в полза на подобряване на стопанската ефективност и модернизация на българската икономика.

Измеренията на стопанската либерализация може да се систематизират в следните насоки: ценообразуване на вътрешния пазар; състояние на външната търговия и степен на конвертируемост; отговорност за ново предприемачество.

Опитът показва, че неподготвената либерализация на цените и на външнотърговския режим не дава добри резултати. Най-добре е когато цените се либерализират в пакет на взаимосвързани по технологична линия крайни изделия. Прекъсването на веригата

води до източване на средства към “скритата икономика” и частния сектор за сметка на държавата.

Либерализацията по принцип формира условия за конкурентна среда и доставя по съвършена информация от централното планиране при условие, че се води пакетно, както беше посочено. Освен това тя трябва да бъде контролирана, съобразно множество фактори и обстоятелства. Неконтролираната либерализация натрупва предпоставки за инфлация и дестабилизация.

Затова потискането на инфлацията от този характер е възможно с помощта на стабилизационна политика и трайно може да бъде елиминирана чрез растеж на брутния вътрешен продукт (БВП). Затова в напредналите, реформиращи се икономики стопанската активност е пренасочена в сферата на услугите.

- За специфичното приложение на принципите на либерализма на транспортния пазар.

Принципите на либерализма споменати по-горе намират специфично отражение в различните сфери и дейности на националното стопанство и в пълна степен се отнасят до системата на транспорта и на транспортния пазар.

Както всички останали сектори на икономиката, транспорта в последните години у нас се развива в сложна и динамично променяща се социално икономическа среда, на която оказват влияние множество международни фактори.

Новата стратегия за развитие на транспортната система се основава на разбирането, че правилата за местното регулиране на железопътния, автомобилния, морския, речния и въздушния видове транспорт трябва да отстъпи място на общеевропейските правила.

Основните цели които са заложили в публикуваната още през 1992 г. Бяла книга за развитие на Общата транспортна политика е либерализацията на транспортния пазар. Първите положителни резултати от приемането на Общата транспортна политика са свързани с повишаване качеството на услугите и значителното съкращаване на разходите.

Повишеното търсене на транспортни услуги, предизвикано от либерализацията на транспортния пазар, след като България е вече член на Европейския съюз постави пред

нейната транспортна система високи изисквания. Те са свързани с необходимостта от предлагане на услуги с високо качество, осъществявани с невисоки разходи, решаване на социални проблеми на страната и на проблеми по опазване на околната среда.

Най-важните принципи на Европейската транспортна политика, които се осъществяват в системата на транспорта в нашата страна са: преодоляване различията между отделните видове транспорт, нарастваща либерализация и координация в развитието на транспорта в отделните страни, лоялна конкуренция между транспортните превозвачи от различните превозвачи на държавите членки на ЕС, унификация на националните норми на законодателството в областта и социалните дейности, опазването на околната среда, данъчното законодателство и др.

Либерализацията на транспортната система трябва да осигурява предоставяне на транспортни услуги на държавата - членка на ЕС на другите държави в условията на свободен достъп на пазара на транспортни услуги при спазване изискванията на Евросъюза.

Транспортният пазар на страната в условията на либерализация и конкурентно-способност е сериозен бизнес. Той включва пазар на услуги осъществявани на територията на страната и зад нейните предели, по предназначение за нея. Като вид дейност транспортните услуги представляват от само себе си пазар за предлагането им в определено количество и търсене на определено качество на тези услуги.

Всеки вид транспорт у нас (железопътен, автомобилен, въздушен, морски, речен) удовлетворява на транспортния пазар определени обществени потребности. При съблюдаване на Европейските критерии либерализацията на транспортните услуги все повече стават носители на пазарни отношения, осигуряващи съчетаване влиянието на отделните фактори на национално равнище с общоевропейските.

Водеща роля в структурата на транспортните услуги има железопътния транспорт. Неговото развитие е пряко свързано със задачите произтичащи от националната транспортна стратегия, еврохармонизацията и осигуряване на качество на потребителя. Затова и основните насоки на развитието му са:

- Либерализация и развитие на транспортния пазар с разширяване на продуктовата структура;

- Интеграция с Европейската железопътна структура;

- Обучение и преквалификация на персонала;

- Увеличаване дела на участие на железниците в транспортния пазар, като най-екологичен и безопасен транспорт;

- Уеднаквяване на техническите стандарти и въвеждане на единни правила за безопасност.

Либерализация на транспортния пазар, както и забавянето на по-радикалните решения за оздравяване на железниците ги постави в изключително тежко финансово състояние в периода 2001-2004 г. Този сериозен проблем, се дължи на тенденцията за намаляване обема на превозените пътници и на товари.

Характерно е, че сега у нас има намаление предимно на товарните превози. През 2007 г. тези превози са намалели с 4,8% спрямо 2006 г., през I-то полугодие на 2008 г. с 15% спрямо 2007г., поради неуредени проблеми с Кремиковци.

Като цяло финансовото състояние на железниците в настоящия момент се стабилизира и през 2007 г. има 25 мил. печалба.

Всичко това мотивира необходимостта от стабилизиране на железопътната транспортна система на страната ни, като приоритет в транспортната политика на държавата. Постигането на тази цел е свързано с финансовото оздравяване на железниците по посока намаляване задълженията на БДЖ "ЕАД" и НК "ЖИ", въвеждане на информационна система включително и финансова за вземането на обосновани решения, финансова стабилизация чрез значително намаляване на разходите и увеличаване на приходите, пазарна ценова политика, усъвършенстване организацията на превозите, подобряване качеството на превозния процес и др.

В тази насока са и действията при останалите видове транспорт у нас – автомобилен, воден (морски и речен), въздушен.

Важна е ролята на държавата в развитието на транспортната система за ефективното действие на транспортния пазар, което се свежда преди всичко до създаването на

правила (закони) за функционирането на пазарния механизъм и до защита правата на собственост в процеса на сключването на пазарните сделки, до провеждането на политика на регулиране чрез определени механизми.

Макроикономическото регулиране на транспортния пазар се осъществява и на основата на изпълнение на приоритетите залегнали в националната стратегия за развитие на транспортния отрасъл (2000 г.). чрез хармонизиране на националното законодателство и транспортните разпоредби с тези на страните членки на Европейския съюз; развитие на транспортната инфраструктура; осъществяване на структурна реформа и приватизация в транспорта.

Антимонополната политика на държавата все още обаче не стимулира ефективно конкуренцията. Увеличават се разходите поради нелоялна конкуренция в транспорта. 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.

Държавата трябва да е неутрална, към различните видове транспорт и технологии и в еднаква степен да стимулира развитието им. Нейна грижа е да създаде необходимите предпоставки за лоялна и справедлива конкуренция в транспортната система и отделните стопански субекти, да стимулира по-екологичните и безопасни видове транспорт и други.

Проблемите в транспортната система и транспортния пазар, които изискват по-ефективна държавна намеса са свързани главно с необходимостта от по-бързото обновяване на техническата инфраструктура в железопътния транспорт, пристанищата и летищата, участието на частни капитали в развитието на инфраструктурата, с преодоляване на изоставането в технологичното обновяване на телекомуникационната ни мрежа, както и с усъвършенстване на законовата база и др.

Заедно с това предстои и по-нататъшно разширяване на транспортните пазари, успешното изпълнение на програмите за развитие на транспортната инфраструктура, като интегрална и неделима част от Общоевропейската транспортна мрежа, за превръщане на Република България в неделима част от модерния Общоевропейски пазар.

#### ЛИТЕРАТУРА

- [1] Икономиката на България и Европейския съюз. Стратегия за догонващо икономическо развитие. Икономически институт на БАН, Фондация "Фридрих Еберт", С., 2003.
- [2] Социално-икономическо развитие на България, 2006, НСИ, С., 2007.
- [3] Леонидов, Ат. Новата икономика, Модели на правителствената политика, сп. Икономическа мисъл, №3, 2003
- [4] Михайлов, П. Трансформация на икономическата система в България: проблеми и противоречия, Тед Инс, Варна 2008
- [5] Национална стратегия за транспорта, С., 2002 (за България)

## LIBERALIZATION OF TRANSPORT MARKET IN THE REPUBLIC OF BULGARIA

**Maria SLAVOVA-NOCHEVA**

*Assoc. Prof. Maria Slavova-Nocheva, PhD, Head of Department of Humanities, Higher School of Transport, 158 Geo Milev Street, Sofia*  
**BULGARIA**

**Abstract:** *The paper examines some aspects of the economic liberalism and characterises the free market in the transport sector. At the same time, the necessity to regulate the market processes is pointed out. Special attention is paid to the development of the transport system in compliance with the principles set in the European transport policy: the liberalization of the transport market and equal conditions in the system of transport as a whole. The accent is put on the competitiveness of the transport services, of their quality and not very high prices that to a great extent are to solve social and economic problems.*

**Key words:** *transport market, liberalization, competitiveness.*