Механика Транспорт Комуникации

Научно списание

ISSN 1312-3823

брой 3, 2009 г.

статия № 0384

http://www.mtc-aj.com

ОТРАЖЕНИЕ НА ФИНАНСОВАТА КРИЗА ВЪРХУ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ УСЛУГИ

Даниела Тодорова
daniela_dt@abv.bg

Висше транспортно училище "Тодор Каблешков", София, ул. "Гео Милев"№158,
БЪЛГАРИЯ

***Резюме**: Задълбочаването на кризата и негативните последствия от нея се чувстват все по-осезателно в България. Свиването на пазара, както и спадът в производството и търговията неизменно водят до забавяне на инвестициите и притока на външни капитали в страната. Икономическата криза се отрази и на транспортния сектор и той не се отличава от общата негативна тенденция за развитие на страната през последните месеци. Финансовата криза и рецесията доведоха до необходимостта от провеждане на спешни и неотложни действия за компенсиране на негативното влияние и намаляване щетите от кризата върху дейността и потребителите на железопътни услуги.*

***Ключови думи:** икономическа криза, железопътни услуги, инвестиционна политика*

Световната финансова и икономическа криза оказа силно влияние върху развитието на икономиките на отделните държави. Спадът на основните световни икономики продължава. В прогнозите на международния валутен фонд (МВФ) се предвижда през 2010г. световния икономически растеж да се увеличи с 0,5 пункта. За страните от Еврозоната се предвижда спад в икономиката за 2009г. от 4,1% на 4,8%, но за 2010г. се подобрява от спад с 0,3% на нулев растеж.

Началото на финансовата криза през 2007г. съвпадна с период на бърз икономически растеж в България, движен основно от добра инвестиционната активност. За изминалите две години върху развитието на националната ни икономика външната среда изигра основна роля.

Задълбочаването на кризата и негативните последствия от нея се чувстват все по-осезателно в страната ни. Съгласно данните на Националния статистически институт у нас отчитаме няколко поредни спада на БВП спрямо предходни тримесечия – с 1,6 на сто за последното тримесечие на миналата година, с 5 на сто за първото тримесечие на тази година и с 4,8 на сто за второто тримесечие на 2009г. След този пореден спад във БВП се счита, че дадената икономика вече е навлязла е рецесия. Рецесията е факт в България.

Свиването на пазара, както и спадът в производството и търговията неизменно водят до забавяне на инвестициите и до притока на външни капитали в страната. По данни на БНБ преките чуждестранни инвестиции са се понижили до 17% от Брутния вътрешен продукт (БВП) в средата на 2009 г. при 29% в края на 2007 г. В условията на такава несигурна икономическа среда инвеститорите правят преоценка на инвестиционните планове и преразпределение на инвестиционните средства. Това води до отлагане на някои проекти, до забавяне на други, до ограничаване на трети като обем на инвестициите. Намаленото чуждо финансиране се отразява негативно на текущата сметка на платежния баланс.

При свитите експортни пазари част от чуждестранните производители са изправени пред необходимостта от бързо преструктуриране, намаляване на разходите и повишаване на ефективността, като се

насочват към производства, заместващи вноса. В това отношение страната ни има редица предимства:

- членство в ЕС,
- близост до европейския пазар,
- стабилен валутен курс, който е обвързан с еврото,
- ниски производствени разходи.

След първите ефекти от кризата върху глобалната икономика започна плавно изменение на структурата на българския износ – нараства дялът на част от потребителските стоки за сметка на суровини и материали, които се използват за междинно потребление в производствения процес.

Променящата се географска структура на износа и вноса са и основните външни фактори, формиращи тенденциите в развитието на транспортния сектор. Страните от Европейския съюз постепенно се наложиха като основен търговски партньор на България, което води до съответното пренасочване на транспортните потоци.

Свиването на българската икономика доведе до влошаване на състоянието на отделните сектори. Икономическата криза се отрази и на транспортния сектор и той не се отличава от общата негативна тенденция за развитие на страната през последните месеца.

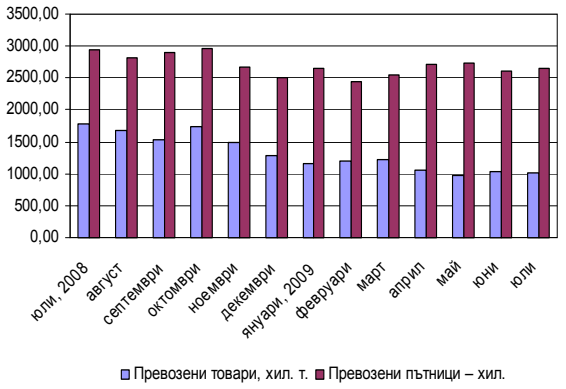
Икономическите промени се отразиха и на развитието на железопътния транспорт. Като основен вид транспорт той бе пряко засегнат от тези промени, тъй като основните сектори които обслужва - металургия и металообработване, производство на цветни метали, строителна индустрия, енергетика, отчитат голям спад в развитието си. Техните суровини, материали и готова продукция са основните стоки превозвани с железопътен транспорт.

Промени се обема и структурата на производство в страната. От една страна значително намаляха производителите с голям обем продукция, които основно използваха железопътния транспорт, а от друга страна се увеличи броя на производителите, с по-малък по обем продукция, които се насочиха към автомобилния транспорт поради по-голямата му мобилност. Затварянето на Кремиковци и на други основни товародатели оказа негативно влияние върху обема на товарните превози. Те са намаляли с 42,3% от началото на годината, което се дължи освен на спада при вътрешните превози и на спада при международните превози. Този факт от своя страна води и до спад на приходите от таксите за извършване на превоза. Железопътният транспорт следва тенденция на намаляване на пазарния дял. Това явление е характерно не само за България, но и за цяла Европа.

Таблица 1.

Обем на превозите за периода: юли, 2008 - юли, 2009	Превозени товари, хил. т.	**Извършена работа - млн. ткм**	Превозени пътници – хил.	**Извършена работа - млн. пкм**
юли	1783.1	**440.9**	2934.1	**221.6**
август	1675.2	**414.4**	2812.2	**223.0**
септември	1537.0	**373.7**	2891.4	**197.0**
октомври	1736.9	**415.1**	2961.5	**192.0**
ноември	1494.4	**336.1**	2663.0	**176.0**
декември	1278.9	**292.3**	2514.1	**181.0**
януари	1154.3	**276.6**	2642.7	**169.0**
февруари	1194.6	**279.3**	2437.4	**159.7**
март	1216.4	**274.0**	2544.5	**165.3**
април	1052.9	**248.3**	2721.8	**180.7**
май	978.3	**258.0**	2742.5	**189.1**
юни	1026.5	**240.9**	2613.3	**180.6**
юли	1015.2	**2 41.9**	2656.3	**201.4**

* по данни от БДЖ ЕАД



Фигура 1.

Пазарът на пътническите превози също търпи изменение. Обемът на превозите зависи от броя на населението и от неговата подвижност. Намаляването на производството, увеличаването на безработицата, снижаването на жизненото равнище и застаряването на населението негативно се отразиха върху търсенето на пътнически превози.

В конкурса за избор на обществен железопътен превозвач, БДЖ като единствен кандидат получи лицензия за извършване на обществени превозни услуги с бързи и пътнически влакове за следващите 15 години.

При осъществяването на тази дейност БДЖ ЕАД ще предлага намаления и безплатни превози на определени категории пътници, ще се съобразява с определени тарифи. За целта от държавния бюджет ще се предвиждат ежегодни субсидии, за поддържане на тази социална дейност. С подписаният с държавата договор пътническите превози имат известна гаранция за превозите, съгласно обществената превозна услуга, като от началото на годината се отчита намаление при пътническите превози е с 2,8% .

Макроикономическата нестабилност в страната породи съществени трудности при финансирането на транспортната дейност, характеризираща се с:

- Нисък относителен дял на инвестициите в транспорта;
- Бавна възвръщаемост на капитала;
- Ограничено равнище на държавните субсидии;
- Ограничен кредитен ресурс;
- Недостатъчни възможности за самофинансиране.

Политиката на държавата предвижда до 2013г. железопътния транспорт да бъде финансово подкрепен средногодишно с 633 млн. лв. или общо с 3,8 млрд. лв., като се предвижда следната структура на разпределяне:

- За превозвача „БДЖ" ЕАД – средногодишно 427 млн. лв. или 2,56 млрд. лв.
- За развитие на инфраструктурата - средногодишно 261 млн. лв. или 1,56 млрд. лв.

Финансовата криза и рецесията в страната доведоха до необходимостта от провеждане на спешни и неотложни действия за компенсиране на негативното влияние и намаляване щетите от кризата върху дейността и потребителите на железопътни услуги.

И в двете железопътни дружества – БДЖ ЕАД и НК ЖИ са разработени и се провеждат антикризисни програми, в които са залегнали няколко основни мерки:

- Намаляване на разходите чрез:
  - подобряване на мениджмънта;
  - оптимизиране и редуциране на персонала, съвместяване на професии;
  - лимитиране и ограничаване на административните разходи;
  - оптимизиране броя на влаковете, разхода на гориво.
- Увеличаване на приходи чрез:
  - Повишаване събираемостта за услугата, на вземанията, подобряване на качеството на обслужване, извършване на допълнителни дейности, отдаване под наем на активи и др.
  - Продажба на неоперативни активи.
- Ограничаване на инвестиционните мероприятия чрез преоценка на инвестиционните планове и програми;
- Прецезиране на ремонтните програми;
- Търсене на възможности за нарастване на товарните превози.

Възможностите за увеличаване на превозите на товари може да се разгледат двустранно, като се отчете както обема на товарите, така и средното превозно разстояние.

- Разчита се на нарастване на транзитните товари с развитието на Европейската транспортна мрежа.
- Създаването на европейско железопътно пространство без граници изисква въвеждането на оперативна съвместимост в рамките на европейската мрежа. Тя дава възможност на превозвачите да работят на европейския транспортен пазар, с което ще нарасне съответно и средното превозно разстояние**.**
- Промяна в структурата на товарите - съгласно Европейската транспортна политика се очаква пренасочване на товарите от автомобилен към железопътен транспорт, нарастване на неговия дял за сметка на автомобилния транспорт, с отчитане на външните разходи - енергоспестяващия фактор, екологичността, сигурността и високата технологичност на железопътния транспорт.

Търсенето на транспортни железопътни услуги в условията на икономическа криза намалява. Това произтича от факта, че транспортът е в пряка зависимост от множество външни и вътрешни фактори от различно естество (икономически, социално-демографски, политически, екологически). Те

взаимодействат по между си и влияят върху развитието му.

При товарните превози влияние оказват:

- Промишленото производство
- Селското стопанство
- Външната търговия (внос-износ)
- БВП като цяло

При пътническите превози влияние оказват:

- Численост и структура на население
  - възрастова
  - социална
  - професионална
- Подвижност на населението
- Съотношение между трудоспособно и нетрудоспособно население.
- Жизнен стандарт
- Развитие на личната моторизация.
- Териториално разположение на производствената сфера, сферата на потребление и местоживеенето.
- БВП, парична маса

Необходимо условие за функциониране на ефективна транспортна система е развитието на инфраструктурата. Важно е при планирането и усвояването на инвестициите да се следва схемата - инфраструктура – влакове – услуга. Подобряването на инфраструктурата зависи в голяма степен от структурата на инвестициите – съответно за модернизация, реконструкция, ново строителство. Основните инфраструктурни проекти ще се изпълняват по Оперативна програма „Транспорт”, в изпълнение на целта и за развитието на инфраструктура, както и за стимулиране на комбинираните превози в съответствие с Европейската транспортна политика. Оперативната програма се фокусира върху няколко стратегически проекта, които ще допринесат за постигане на устойчивост на българската транспортна система.

Чрез инвестициите се извършва реконструкция и модернизация на железопътната инфраструктура, обновява се подвижния състав, въвеждат се съвременни технологии в превозния процес. Този инвестиционен процес оказва влияние върху качеството и конкурентноспособността на услугата предлагана от железопътния транспорт.

Силната конкуренция на автомобилния транспорт също е фактор, който до голяма степен води до намаляване на търсенето на железопътни услуги.

В един пазар търсенето и предлагането са взаимосвързани – след като не може да се предложи количествено и качествено трасе (инфраструктура), както и съвременни и конфортни влакови композиции, то съответно и търсенето на този вид транспорт намалява и превозите се пренасочват към автомобилния транспорт.

Именно за това е необходимо:

- Провеждане на дългосрочна единна инвестиционна политика, както за развитие и модернизиране на железопътната инфраструктура, така и за нови влакови композиции, които по параметри да отговарят на параметрите на железопътната инфраструктура. Това ще спомогне да се реализира качествено нова железопътна услуга, да се постигне ефективност на инвестициите и възвръщаемост на разходите;
- Да продължи ролята на държавата в провеждането на политика за регулиране на баланса между видовете транспорт. Политиката, която досега се провежда, е определено в полза на автомобилната инфраструктура. В страната се отчита силна автомобилизация на обществото, а от друга страна се наблюдава намаляване на пазарния дял и конкурентноспособността на железопътния транспорт.
- Провежданата политика трябва да съответства на Европейската транспортна политика за съживяване на железопътния транспорт и пренасочване на траспортната услуга от автомобилния транспорт към железопътния.
- Пълноценно участие по програми за развитие и финансиране на железопътната инфраструктура;
- Аргументирана и отговорна подготовка на инфраструктурните проекти;
- Рационално усвояване и управление на средствата от европейските финансови източници.

Формирането на стратегия и транспортна политика, която да съответства на икономическите тенденции, изисква отчитане

на разнородни по своя характер фактори. Необходимо е провеждането на ясна и точна национална политика, която ще привлече чуждестранни инвестиции и ще спомогне за реализирането на стратегически проекти с които ще се постигне устойчив транспорт.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Национална компания "Железопътна инфраструктура" www.rail-infra.bg

[2] "Български държавни железници" ЕАД www.bdz.bg

[3] Секторна оперативна програма на България за 2007-2013 г., www.mtc.government.bg

[4] Икономиката на България, Център за икономическо развитие, София, 2009.

[5] Статистически справочник, НСИ www.nsi. Bg

[6] Българска народна банка, www.bnb.bg

INFLUENCE OF FISCAL CRISIS ON RAILWAY SERVICES

Daniela Todorova

Todor Kableshkov Higher School of Transport, 158Geo Milev Str., Sofia, Bulgaria
daniela_dt@abv.bg

Keywords: *economic crisis, railway services, investment policy.*

Abstract*: The deepening of the crisis and its negative consequences are felt more and more evidently in Bulgaria. The market shrinking and decrease of industry and trade have inevitably resulted in delay of investments and foreign capital flows in the country.*
The economic crisis affected transport sector as well and it does not differ from the common negative tendency of the country's development during the last months. The fiscal depression and recession in the country led to the necessity for urgent and instant actions to compensate the negative influence and decrease the damages from the crisis on the activity of railway service customers.