



ГЛОБАЛИЗАЦИЯТА, ИКОНОМИЧЕСКАТА КРИЗА И ТРАНСПОРТНИЯТ СЕКТОР

Антоанета Кирова

toniask2005@abv.bg

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

Анотация: Ефектът от значителния спад и липсата на очаквания за бързото възстановяване на БВП се проявяват под формата на три сценария за въздействие на кризата върху глобалния икономически растеж. Бъдещото развитие на глобалния БВП по принцип е до голяма степен несигурно. По тази причина се залага на определено канализиране на несигурността, като крайните варианти (горната и долна граница) действат като ограничителни рамки. Транспортният сектор играе голяма роля в пакетите за стимулиране на инвестициите.

Ключови думи: икономическа криза, глобализация, транспортен сектор

Констатираната през 2008 г. финансова и икономическа криза дава отражение върху основните макроикономически показатели за третото и четвърто тримесечия на 2008 г. Регистрираният силен спад се оформя като тенденция и през 2009 г.¹. Констатираното свиване на търговските потоци е по-голямо от спада на БВП, като при голям брой транспортни пазари е показано и допълнително намаляване на търсенето. В Прегледа на Световната икономика на МВФ през април 2009 г. се предвижда спад в глобалното производство с 1.3% през 2009 г., последван от незначителен ръст от нови 1.9% през 2010 г. (обемът на световното производство през 2007 г. е бил увеличен с 5.2%, а през 2008 г. - с 3.2%). Търговските потоци от продукти в глобален план са заплашени от спад в размер на 11% през 2009 г., следвани от незначително увеличение от 0.6% през 2010 г. (срещу нарастване в размер

на 7.2% през 2007 г. и съответно от 3.3% през 2008 г.)²

1. Основни ефекти на икономическата криза върху международния транспорт и логистиката

Ефектът от значителния спад и липсата на очаквания за бързото възстановяване на БВП се проявяват под формата на *три сценария* за въздействие на кризата върху глобалния икономически растеж, а именно:

- При първия сценарий кризата се приема за временен „инцидент“; „оздравяването“ на финансовата система следва да доведе до връщане до предишните нива на бизнеса, т.е. до „пълно възстановяване“;
- При втория сценарий се очаква в резултат на кризата да се променят съществувалите до този момент модели за глобализация. Измененията са продиктувани отчасти от наличието

¹ Hummels, D., 2009, Globalization and freight transport costs in maritime shipping and aviation, Доклад на Международния транспортен форум (ITF), 26-29 май 2009 г., Лайпциг.

² International Monetary Fund, World Economic Outlook – Crisis and recovery, April 2009; <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2009/01/index.htm>

на политическо противодействие, но от застрашаването на устойчивото развитие. Този сценарий е окачествен като „намаляване на разходите”;

- Регулирането на съществуващите преди кризата модели изисква умереност на прогнозите за бъдещ растеж на БВП. Най-важният момент в регулирането е възстановяването на баланса в глобалната търговия и оптимизиране на съотношението „собствен капитал-привлечен капитал” в икономиката. Това именно е сценарият „регулиране”.

Трите сценария са пренесени в проекти за глобалния БВП с помощта на Dutch Scenario Explorer³. Използван е глобален модел за равенство, който характеризира следствията за макроикономиката и в частност за транспорта при няколко очаквани бъдещи варианти. Възможно е запазването на темпа на глобализация, задълбочаване на международното коопериране и либерализация, като правителствата са фокусирани върху ефективността, като така ще се запази съществуващата до кризата възможност „Глобална икономика”⁴. Обратно на това, вариантът „Развитие на регионални общности” предполага налагане на сценарий „Свиване на разходите”. Сценарият „Регулиране” не е намерил отражение в Scenario Explorer.

Вариантът „Регионални общности” поставя глобалния БВП в условията на значително по-нисък ръст в сравнение с варианта „Глобална икономика”, като по този начин показва, че връщането към глобализация изисква големи разходи за възстановяване на изгубения темп на икономически ръст. При сценариите „Свиване на разходите” и „Пълно възстановяване” влиянието на кризата се оценява с определяне на нулев темп на растеж за периода 2009 – 2010 г.⁵, след което до 2013 г. да се постигне

½ от темпа за 2011 г., а през 2012 г. - ¾ от него). Дори в условията на продължаваща глобализация ще е налице значително разминаване между първоначалните прогнози и състоянието на икономика. С течение на времето разминаването се увеличава, тъй като темповете на растеж представляват отношения към вече по-ниски равнища на БВП. Сравнително по-малък е ефектът при сценария с регионалните общности, тъй като при него като цяло са заложени по-ниски темпове на растеж.

Сравняването на моделите на БВП със сценариите за развитие на глобализацията показва, че ефектът от резкия спад в търсенето и в цените е значителен. Съществува и опасност ситуацията да доведе до промяна на поведението, като от „глобализация” се преминава към „свиване на разходите”. В краткосрочен план подобна политика е оправдана, с цел овладяване на положението с кризата, но в дългосрочен ще се отрази върху загубата на достигнатите преди стойности на БВП. По този начин е ясна необходимостта да бъдат спасени и запазени предимствата на глобализацията. Както показва практиката, отсъствието на баланс във взаимната търговия и наличието на евтини кредити не осигурява устойчивост в развитието, поради което следва да се възстанови балансът и да се ориентираме към по-ограничени модели за развитие⁶. В този смисъл е актуален проблемът за избора между стабилна и ограничена пътека за развитие и поддържане на високи темпове на растеж с неравномерни и резки прекъсвания, дължащи се на кризи.

Сценарият „Регулиране” представя идеята за премахване на дисбалансите в глобалната икономика, като се залагат по-умерени темпове за развитие в сравнение с предвиденото в сценария „Пълно възстановяване”, но по-високи отколкото в сценария „Свиване на разходите”. Трудно е да се направи количествена оценка на глобалния БВП, но ако приемем занижени стойности в интервал горна граница „Пълно възстановяване” и долна граница „Свиване на разходите”, вариантът „Регулиране”

³ Lejour Arjan (2003), Количествена оценка на четири сценария за Европа, <http://www.cpb.nl/eng/pub/cpbreeksen/document/38/doc38.pdf>

⁴ При използване на изследователски сценарий за степен на ръст на глобалния БВП с начална стойност МоМо се получава пътека на растеж, която е почти идентична на пътеката за растеж МоМо

⁵ Подобни допускания са по-песимистични, в сравнение с очакванията на WEO (Перспективи на световната икономика) за първото тримесечие на 2009 г. МВФ

счита, че очакваното възстановяване е условно, свързано с политики, които още не се прилагат

⁶ Казано по друг начин, връщането към моделите и нивата на развитие преди кризата би довело света до нова криза

безспорно води до намаляване на темповете на растеж.

Бъдещото развитие на глобалния БВП по принцип е до голяма степен несигурно. По тази причина се залага на определено канализиране на несигурността, като крайните варианти (горната и долна граница) действат като ограничителни рамки. Сценарият „Регулиране“ показва близост до най-вероятния резултат, който обаче изисква политически мерки, т.е. преминаване към „регулирана глобализация“.

На фона на състоянието на глобалната икономика рейтинговата агенция Fitch прогнозира, че българската икономика ще се свие с 5,5% през 2009 г., след като през първото тримесечие на годината бе отчетен спад на БВП с 3,5%, което е рязко забавяне спрямо растежа с 6,1% за 2008 г. С оглед на продължителния спад на официалните валутни резерви на България една убедителна икономическа програма (подкрепена, ако е необходимо, от МВФ) би довела до повишаването на суверенния рейтинг на страната. Според специалистите е възможно при необходимост новото правителство да се обърне към МВФ в началото на 2010 г. за укрепване на Системата на валутен борд на България и намаляване на тежестта на макроикономическото приспособяване в подкрепа на кредитния рейтинг на страната.

От своя страна „УниКредит Булбанк“ предвижда спад на БВП за България в размер на 6% за 2009 г. и 3% за 2010 г. По мнението на специалистите⁷ „... най-лошото за икономиката на страната предстои и изгледите за възстановяване към момента изглеждат неясни и сравнително отдалечени във времето, а водещите растежа сектори (финанси и недвижими имоти) изостават“. Търсенето на начини за повишаване на ефективността и производителността на икономиката са свързани с перспективите за дългосрочно устойчиво развитие, като в този процес българската икономика ще премине през продължителен период, в който икономическият растеж ще бъде под възможното равнище, в сравнение с останалите страни от този регион на Европа. Основна причина за това е недостигът на чуждестранен капитал, в сравнение с други

нововъзникващи пазари. Развитието на икономика, водена от иновациите, помагачи на бизнеса да се конкурира на базата на нови и уникални продукти, а не единствено чрез цените е обект на посветен на специализацията на производствените сектори на европейския пазар и ролята на България като член на ЕС⁸ анализ, но то е отложено значително във времето.

Преходната фаза между т.нар „етап на развитие, обусловен от факторите на производство“ и „етап на развитие, обусловен от ефективността“ ще продължи до 2016 г. България е една от страните, извлекли значителна полза от глобалното насочване на капиталовите потоци на Изток, а в рамките на 10 годишен период производството на стоки за междинно потребление ще изпълнява доминираща роля (например рафинирани нефтени продукти, изделия от каучук и пластмаси). Същевременно ще нараства и делът на високо- и средно технологични производства (агрегати за автомобилната индустрия, електрическо, оптично и транспортно оборудване). В търсене на нови източници на конкурентно предимство, ниската цена на труда вече е изчерпала своя потенциал (в сравнение с държави като Китай и Индия) и е в противоречие с амбициите на страната за достигане на доходите и стандарта на живот на държавите от ЕС.

За първото полугодие на 2009 г. глобалната икономическа криза доведе до 1/3 свиване в обема на външната търговия на България. Според предварителните данни на НСИ външнотърговският стокообмен на страната е намален с 33,4% от началото на годината до юни, в сравнение със същия период на 2008 г. В абсолютни цифри към края на шестмесечието той възлиза на 26,6 млрд. лв. по текущи цени. Според НСИ търговският дефицит за първото полугодие е с 42,7% по-нисък в сравнение със същия период на миналата година. От началото на 2009 г. до юни външнотърговското салдо (износ FOB - внос CIF) е отрицателно с дефицит от 5,5 млрд. лв., (4,1 млрд. лева по-малко спрямо първото полугодие на 2008 г.)

Статистическите данни показват още, че за полугодията от страната ни са изнесени стоки и услуги на стойност 10,6 млрд. лв.

⁷ Включително Л. Хампарцумян, главен изпълнителен директор на банката и Андреа Казини, главен оперативен директор и заместник-председател на УС на УниКредит Булбанк

⁸ Казини използва в анализа си теорията на американския икономист Майкъл Портър за етапите на икономическото развитие

Спрямо периода януари-юни 2008 г. това е намаление на експорта с над 30%. В същото време чужди производители са реализирали у нас продукция за 16 млрд. лв., което спрямо първото шестмесечие на 2008 г. е спад с 35,3%. Стойността на внесените стоки е с 51,7% по-голяма от тази на изнесените, но намалението на стойността при вноса спрямо предходната година е значително (НСИ). Основна причина за срива на външнотърговски стокообмен е намаленото потребление в ЕС, който остава основен търговски партньор на страната. Износът към страни от общността формира над 64% от целия експорт на България и почти 60% от вноса. От НСИ отчитат, че вносът от ЕС превишава българския износ за пазара на общността с 2,8 млрд. лв.

Външнотърговското салдо на България с третите страни също е отрицателно и възлиза на 2,7 млрд. лева. Стокообменът с тези държави за първите шест месеца се оценява на 10,2 млрд. лв., като бележи намаление от 39,6% спрямо същия период на 2008 г. Основните ни търговски партньори извън ЕС са Русия, Турция, Украйна и Китай. Сериозно намаление бележи експортът ни за Украйна и Турция - с 56%, а за Русия - с над 40%. През юни търговският дефицит е с най-ниска месечна стойност от началото на годината, като възлиза на 654,7 млн. лв., т.е. спад с 63%, в сравнение с юни на 2008 г.

Според мнението на специалистите, най-пострадалият от кризата сектор е транспортната логистика⁹. За първото полугодие на 2009 г. намалението на обемите на превозвани продукти на вътрешния и международния пазар от страна на нашите превозвачи спрямо първото полугодие на 2008 г. по различни данни е между 20% и 35%. Дори и в условията на криза обаче международните логистични фирми продължават да навлизат на българския пазар. Очаква се при възстановяване на икономическия ръст този процес да се ускори многократно. Глобализацията на българския спедиторски и логистичен пазар предстои след края на кризата с всичките ѝ последици за бранша у нас. За това говорят и фактите, т.е. независимо от кризата 5 логистични проекта са в процес на реализация в

околностите на София (според анализ на пазара на Fortune International).

Въпреки негативните за бизнеса тенденции, нивата на възвръщаемост при индустриалните имоти остават стабилни - около 13%. Причината е в по-слабото предлагане на готови проекти в този сегмент. С най-голям площ е проектът за изграждане на „Индустриален парк София - Изток“ (118 000 м², в района на с. Нови хан). Най-малко индустриални площи (около 9000 м²) са предвидени в района на Sofia airport center, който се смята за най-амбициозният логистичен проект в София. Не е започнала реализацията на проекта за изграждане на логистичния парк край Божурище на площ от 420 000 м².

Логистичните площи остават единственият сектор, в който търсенето съответства на предлагането, т.е. в сегмента все още има потенциал за развитие (правилният продукт на правилното място). Най-предпочитани от наемателите са зоните с добре развита транспортна инфраструктура в периферията на столицата, в близост до автомагистрала "Тракия", пътя за Белград, железопътните линии около София и летище „София“. По този начин производствените фирми пестят време и ресурси за извозване на готовата продукция и доставки на индустриални продукти.

Спад на наемите обаче се наблюдава и в този сектор. Под натиска на кризата въпреки реалната липса на качествени площи наемателите не са склонни да приемат нивата от 2008 г. (т.е. 30-40 €/м²). Инвеститорите от своя страна отчитат ограничената конкуренция, малкия обем на предлагането и се стремят да поддържат високи цени. Реалните сделки се сключват на нива 15-20% по-ниски от първоначално обявените.

Според експерти от свободните индустриални площи се интересуват преди всичко наематели, а не купувачи. Това е проблем на българския пазар в сегмента, тъй като 80% от тях са собственост на производствените фирми. Свиването на дейността в момента на криза е свързано с търсенето за наемане на освободени площи. Чуждите фирми, които започват производства у нас предпочитат този начин, с оглед осигуряване на по-голяма гъвкавост и ефективност при управление на средствата.

В закупуване на индустриални площи или строеж инвестират основно фирми със

⁹ Владимир Димчев, управител на Вектра ООД, ексклузивен представител на DSV Group за България, „По принуда от аматьори станахме професионалисти 01.09.2009 г., Логистика, бр. 7, 2009 г.“

специфични производства, например фармацевтични компании, компании в сферата на тежката индустрия и пр. Първите се нуждаят от специална среда, а вторите – от големи пространства. Най-непретенциозни са предприятията от шивашката промишленост и производството на ниско-технологични резервни части. Едва 20% от площите в сегмента се използват за производство, като в София съвременните индустриални площи са от порядъка на 1,5 млн. м².

2. Основни насоки за преодоляване на възникналите дисбаланси

Както вече бе упоменато, някои от обсъжданите политики за премахване на резултатите от икономическия спад в резултат на кризата отчитат възможността за временен спад, а усилията следва да бъдат насочени към възстановяване на глобалната икономика при възможно най-ниски разходи в дългосрочен план. Резултатите от прекъсването на тенденцията в нарастването на глобалния БВП ще се оценяват тепърва през следващия 5-годишен период. До момента обаче липсват явни признаци за връщане към обичайните нива на бизнеса. На първо място, съществува риск, че политиката на протекционизъм, включваща ограничения върху финансовата намеса би довела до преодоляване на кризисната ситуация в икономиката. На второ място, кризата дава отражение върху съществуващите в глобалния свят дисбаланси, като най-големият от тях (но не единственият) е между САЩ и Китай. През 2008 г. водещи в областта на положителното търговско салдо са държави като Германия (279 млрд. \$, 7.3% от БВП), Япония (194 млрд. \$, 4% от БВП), Китай (399 млрд. \$, 9.5% от БВП), както и държавите-износителки на петрол (общо 813 млрд. \$). Дефицит основно е характерен за САЩ, Великобритания, Франция, Испания и Италия¹⁰.

От своя страна, кризата води до регулиране на несъответствията чрез силен спад в обема на износните потоци, особено при азиатските икономики. От СТО¹¹ се очаква глобално намаление на обема на

външнотърговските потоци в размер на 9% през 2009 г. В рамките на периода февруари 2008 г. – февруари 2009 г. например, износьт на Япония е намалял с 49%. При развиващите се икономики от Източна Европа спадът е от порядъка на 40%. В САЩ спадът в търговския оборот оказва влияние по отношение постигането на неочакван баланс посредством намаляване на нивата на износа, както и на вноса, което пък е подпомогнато от понижаването на цените на крайните продукти. След Втората световна война, равнището на съвкупните спестявания в САЩ е от порядъка на 6 - 10%, със значителен спад след 1998 г. (кризата с намаляването на курса на валутата) и достигане на нулеви нива през 2007 г. Понастоящем равнището на спестявания е в процес на повишаване. Постигането на ново глобално равновесие предполага приспособяване на държавите с активно външнотърговско към възникналата ситуация. Съществуващият излишък при износа следва да бъде погълнат от вътрешното търсене или да бъде неутрализиран чрез намаляване на обема на производството. Така например в Китай се полагат усилия за насърчаване на вътрешното търсене (според Roach, 2009 г.¹²), но подобни действия са трудни за осъществяване, а разходите за преход към новото състояние ще бъдат сравнително високи (изразени като разходи за заетост). Това може да предизвика като реакция от страна на държавите с активно търговско салдо продължаване на ориентираните към растеж стратегии при съществуващото търсене на надеждни и ликвидни инвестиционни възможности. Все пак не е ясно дали САЩ ще продължат да осигуряват подобни инвестиционни възможности. Постигането на нов баланс изисква координиран отговор от страна на Китай и САЩ (вж. Pettis¹³).

На задълбочено обсъждане и критика е подложен моделът „Chimerica”¹⁴, който в най-общи линии означава Китай да се ориентира към спестяване, а САЩ към правене на разходи. В този модел Китай и други държави с активен външно-търговски баланс финансират потреблението на САЩ (т.е.

¹⁰ Цифри от Финансово министерство на САЩ, Службата по външни работи, 2009 г., Доклад до Конгреса по международната икономическа политика и политиката на обменните курсове, 5-ти април, 2009 г.

¹¹ Световна търговска организация

¹² http://www.morganstanley.com/views/gef/archive/2006/20060511_Thu.html

¹³ Pettis, M., 2009, „САЩ и Китай следва да работят съвместно върху премахване на дисбаланса”, YaleGlobal, 6-ти януари 2009 г.

¹⁴ „Китай-Америка” („Кимерика”)

неинвестиране) чрез използване на реализираните от експорт спестявания за покупки например на съкровищни бонове в САЩ. Съществуват няколко обяснения за високото равнище на спестявания в Китай и другите страни с активно салдо. На първо място, експортно-ориентираните модели за растеж показват тенденция към спестяване, а не към потребление. На второ място, нивото на спестяванията в Китай и някои други страни е високо поради мотиви на предпазливост (домакинствата спестяват като застраховка срещу здравни проблеми, за старини или за плащане на образователни услуги). Развитието на социалните дейности със сигурност би довело до отслабване на мотивацията за спестяване и повишаване на вътрешното потребление. На трето място, на макроравнище спестяванията са отговорът на валутната криза от периода 1997 – 1998 г. Държавите се защитават от спад в националното богатство чрез натрупване в резерви в чужда валута. Глобалният размер на натрупания валутен резерв от 2.0 трилиона \$ през 2001 г. са увеличени на 6.4 трилиона \$ през 2007 г. Оттук може да определим среден годишен ръст от порядъка на 26%, който при развиващите се държави е значително завишен. Развитите икономики притежават 60% от общия резерв през 2001 г., докато през 2007 г. е налице спад до 37%. Изгряващите азиатски икономики от 18% през 2001 г. са достигнали $\frac{1}{3}$ от глобалния валутен резерв през 2008¹⁵ г. Мотивът за спестяване може да отслабне ако МВФ осигури адекватен заместител на собствените усилия на държавите за защита срещу валутна криза.

Влиянието на констатираните преди нарушения в баланса дава основание за по-скромни очаквания за бъдещ ръст. Също така е възможно бъдещите модели за глобално развитие да бъдат по-малко интензивни по отношение на взаимните търговски връзки. Това не означава край на глобализацията или продължителен период на свиване на търговския оборот, но едновременно с това предполага умерен темп на развитие на глобалната търговия. Всъщност, намаляването на интензивния ръст няма да се постигне в резултат на увеличаване на търговските бариери, а посредством адаптиране на

обменните курсове на валутите и координиране на монетарната и фискална политика.

Освен възстановяване на баланса, дългосрочното развитие също изисква умереност, а не интензивен подход. Хъмълс (2009 г.)¹⁶ определя няколко фактора. На първо място, цената на суровия петрол ще се увеличи отново, което автоматично ще доведе до увеличаване на разходите на превозвачите на товари, особено в сферата на въздушния транспорт. Ще се повишат и енергийните разходи в транспорта в резултат на усилията за намаляване на последиците от парниковия ефект. На второ място, увеличаването на значението на някои канали за търговия на дребно ще се дължи на глобализацията (например капиталови потоци, търговия с технологии посредством преки чуждестранни инвестиции).

В заключение, възстановяването на глобалното равновесие ще даде отражение върху начините за постигане на икономически ръст в областта на товарния транспорт. Инвестиционните решения в областта на транспортната инфраструктура също ще бъдат засегнати. Кризата е предупреждение, че действащите модели за икономическо развитие са подложени на негативно влияние и изискват адаптация срещу несигурността, а това касае и решенията за инвестиции в дълготрайни материални активи. Така например, поради факта, че много от съоръженията в транспорта са „публични блага“ фокусът може да бъде изместен от пунктовете за международни връзки. Освен това забавянето на темпа на растеж означава по-дълго очакване на възвращаемост от вложенията и по този начин ще поскъпне наличния капитал. Проучванията и прогнозите за бъдещите потребности ще увеличат своето значение.

3. Стимулирането на инвестициите в условията на ограничени капиталови ресурси

Транспортният сектор играе голяма роля в пакетите за стимулиране на инвестициите. Някои държави субсидират замяната на стари автомобили посредством краткосрочни и ясни

¹⁵ Финансов департамент на САЩ – Office of International Affairs, 2009, Report to Congress on international economic and exchange rate policies, April 15 2009.

¹⁶ Hummels, D., 2009, Глобализацията и разходите за товарни превози в морския и въздушния транспорт, Доклад пред Международния транспортен форум, 26-29 май, Лайпциг

послания към търсенето. Инфраструктурните разходи също нарастват и при увеличаващото се несъответствие между потребностите и наличните обществени фондове, в съчетание със слабото присъствие на частния капитал (наличието на „финансова недостатъчност“) може би няма да бъде отчетен недостиг на икономически оправдани транспортни проекти¹⁷. Сред тях приоритет би следвало да имат стимулиращите търсенето, например трудоемките, изискващи интензивна поддръжка, така както и програмите за обществен транспорт.

Програмите за стимулиране са временни, едновременно с това се реализира и натрупване на обществен дълг. В дългосрочен план се задълбочава тенденцията обществените фондове да бъдат ограничен ресурс, което ще доведе до увеличаване на „финансовата недостатъчност“. Замяната на обществените с частни източници на финансиране се затруднява от относителното намаляване на подобни частни източници, а конкуренцията за дялово участие се изостря с намаляването на възможностите за кредитно финансиране. Очаква се общо увеличаване на потребностите от капитал и на интензивността на конкуренцията за различни обществени и частни проекти за финансиране. Едновременно с това по-горе споменахме за държави, които формират излишък от спестявания. С цел избягване на стремителния уклон към непечеливши дейности и прилагане на ограничаващи потреблението мерки (например, увеличаване на потребителските такси, намаляване на строгите екологични изисквания и т.н.) е необходимо установяването на международно сътрудничество.

При равни други условия, намаляването на възможностите за финансиране означава вложения в по-малко на брой проекти. От друга страна, транспортните проекти могат да се правят по начин, който да покаже тяхната привлекателност за частните инвеститори, например гарантиране на по-бърза и по-голяма възвращаемост. Това се постига чрез ограничаване на конкуренцията между транспортните съоръжения, увеличаване на таксите за потребление, намаляване на специфичните рискове чрез прилагане на пулния принцип по отношение на проектите или отпускане на инвестиции на базата на осигуряване на капацитет, а не на база на обема на трафика. Някои от тези подходи причиняват разходи в смисъл на намаляване на ползите за потребителите. Други методи за увеличаване на възвращаемостта на инвестициите включват по-широка обществена подкрепа за приходите, например чрез намаляване на данъчните ставки или увеличаване на цените ако приходите са по-малки от очакваните. При подобни обстоятелства, вместо преките потребители данъкоплатците поемат негативите. Като цяло, изборът е между инвестиране при по-висока или по-ниска цена на капитала. Ако очакванията за бъдещ ръст на транспортните потоци се ревизират в обратното направление (т.е. в посока спад), приемливи са по-малките или отложените инвестиции. Въпреки това в световен мащаб продължават да бъдат разглеждани проекти, за чието финансиране съществуват трудности.

¹⁷ Както е отбелязано в публикации на ОИСР в началото на 2009 г., „кризата не се свързва със сложни инвестиционни проекти, които изискват дългосрочно планиране“ (OECD, 2009a, *Strategies for aligning stimulus measures with long term growth*). Казусът за включването на транспортните инфраструктурни проекти в стимулиращия инвестиционен пакет почива изключително върху съществуването на готови за стартиране проекти, които за кратък срок ще доведат до ефекти от повишено търсене. Разбираемо е и, че проектите водещи до трансформиране на икономиката и превръщането ѝ в „зелена икономика“ не са включени в тази категория. Важен критерий при селекцията е избягването на нежелани технологии, а създаването на стратегии за тяхното избягване е не по-маловажен стимул в инвестиционните пакети (OECD, 2009b, *Пътят към възстановяване – Синтезиран отчет относно стратегическия отговор*)

GLOBALIZATION, THE ECONOMIC CRISES AND THE TRANSPORT SECTOR

Antoaneta Kirova

toniask2005@abv.bg

*Todor Kableshkov Higher School of Transport,
158 Geo Milev Str., Sofi
BULGARIA*

Key words: *economic crisis, globalization, transport sector*

Summary: *The effect of considerable decrease and lack of expectations for the urgent recovery of GDP are mutually considered in the elaboration of three scenarios reflecting the effect of the economic crisis over the global economic growth. The future increasing of GDP is in general insecure and the limiting alternatives - upper and lower limits - are providing the confinement framework. On the other hand, the transport sector plays major role in the investment stimulating packages.*