



ЕВРОПЕЙСКАТА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА И ПОВИШВАНЕТО НА КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ

Антоанета Кирова
toniask2005@abv.bg

Доцент д-р, ВТУ „Т. Каблешков”, София, ул. Гео Милев 158
БЪЛГАРИЯ

Резюме: *В съвременния свят почти 90% от товарните и пътнически превози се извършват по железопътни мрежи, а именно в Северна Америка (с ориентация предимно към товарни превози), Китай, Индия, Русия и Япония (с преобладаваща насоченост към пътнически превози) и ЕС (без България и Румъния). Регистрираното нарастване на трафика (при Китай и Индия то е възходящо, докато при Русия например все още се чувства негативното влияние, в резултат от разпада СССР) се дължи на необходимостта от обслужване на развиващи се икономики. Едновременно с това, Европейската транспортна политика е изправена пред намаляващ дял на железопътния транспорт.*

В статията са разгледани някои от обективните причини (екзогенни и ендогенни) за намаляване на трафика в железопътния транспорт, като едновременно е направена характеристика на държавната помощ в тази сфера, отстъпваща по размер единствено на държавната помощ в аграрния сектор.

Ключови думи: *държавна помощ, конкуренция в железниците, еволюция на търсенето, последователна транспортна политика, ефективност*

1. Политиката на ЕС в железопътния транспорт

Почти два века железниците като „гръбнак” на транспортната система¹ са улеснявали икономическите връзки и индустриалното развитие, като в някои случаи са играли и стимулираща роля за революционни промени в икономиката. Последните три десетилетия са белязани от загуба на пазарен дял както при товарните², така и при пътническите превози, а Европейската транспортна политика е изправена пред проблема за намаляващия пазарен дял на железопътния транспорт. До известна степен това явление може да се обясни с екзогенни фактори и тенденции.

Налице са и вътрешни (ендогенни) фактори, свързани с трудностите при приспособяването на железопътния подотрасъл и преминаването към нови бизнес модели. До известна степен това се обяснява със субсидирането, което независимо от сериозните критики и нежеланието на държавните институции се осигурява за сметка на средствата на данъкоплатците. След периода

¹ Изразът е използван литературни източници на различни езици, включително и на български (проф. д.ик.н. Стефан Цанков, проф. д.ик.н. Людмил Мутафчиев, проф. д.ик.н. Тома Барбов и др.)

² Налице е ожесточено междусекторна конкуренция

на забавяне и натрупване на значителни загуби започналите реформи на национално равнище и продължили на международно цялостно:

- По-обстоен преглед на необходимите бизнес модели, включващи отделянето на инфраструктурата, приватизация, целеви субсидии, ценова диференциация (ценообразуване за пиковия период, разделението на услугите на вътрешнорегионален принцип, диференциране на качеството на обслужването) и пр.;
- Въвеждане на конкуренция в сферата на железниците (в рамките на ЕС), преди всичко при товарните превози; основната идея е премахване на монопола и изключителните права, с цел генерирането на трайни стимули за усъвършенстването на структурата и увеличаване на производителността на европейските железници;
- Въвеждане на нови модели за регулиране посредством фокусиране върху проблемите на железопътния пазар, предизвикани от естествения монопол, сигурността и безопасността и пр., с които да се намалят големите разходи за икономиката и обществото като цяло.

Възможностите за реформиране се крият в повишаване на конкурентоспособността, възможностите за поддържане на устойчиво развитие и намаляване на публичните средства за железниците. Въпреки положените усилия от страна на Европейската комисия железниците на ЕС обаче не постигат очакваните резултати, а спадът в пазарния дял не може да бъде преодолян. Проучванията на DG TREN¹ показват, че в случай на подем в икономиката европейските железници не биха се справили с повишеното търсене на превозни услуги. В периода 1995 - 2001 г. БВП на ЕС е нараснал с 16%, докато нарастването на обема на превозите с железопътен транспорт е 11% за товарните и 13% за пътническите. Това показва неспособност да се обхване напълно потенциалното търсене². Опит за обяснение на част от причините, довели до загуба на трафик е направен в таблица 1 по-долу³.

Сред така наречените екзогенни причини е дълготрайният процес на трансформиране на Европейската икономика от базирана на производството към ориентирана за обслужване, основана на спазването и прилагането на логистичните принципи. Освен икономическите причини обаче е налице и силното влияние на личните предпочитания, ориентирани към повишеното използване на автомобилен транспорт – тенденция, която се е развила и утвърдила веднага след Втората световна война. Към ендогенните причини се отнася и липсата на адекватно приспособяване към динамиката на пазара в условията на преобладаващо трансгранично общуване в рамките на вътрешния пазар на ЕС. Железниците се остават национални, а споразуменията за международни доставки са сключвани на ad-hoc и двустранна основа, напомнящи на *двустранните споразумения*, които все още са характерни за международния въздушен транспорт⁴.

Друг проблем е фрагментирането на железопътния транспортен пазар на ЕС, като съществуващата структура за железопътни услуги принадлежи преди всичко на традиционните железопътни превозвачи, опериращи националната железопътна мрежа. Участието на новосъздадените частни превозвачи е сравнително малко и специализирано както на териториален принцип, така и по видове обслужване. Барьерите за навлизане са високи, свързани с необходимостта от сериозни първоначални инвестиции.

Направените проучвания относно пригодността на транспортна политика, отдаваща предпочитания на железопътния (и вътрешноводния) показват, че в някои случаи⁵, ако при съществуващите тенденции за икономическо развитие се дава предпочитание на екологичните видове транспорт това би довело до забавяне на икономическия ръст. Други направления в научната мисъл защитават тезата, че при използване на системния подход може да бъде създаден *позитивен кръгооборот*, при който железниците да реагират динамично на променената регулативна среда, като по този начин едновременно завоюват пазарен дял и съдействат за постигане на устойчиво икономическо развитие.

¹ Directorate General of Transport and Energy

² Study of the Financing of and Public Budget Contribution to Railways - NERA, December 2003

³ EU-funded project RAILSERVE (EU Framework Programme 5th)

⁴ Вагоните преминали националните граници се управляват от съседната администрация. По тази причина, според White & Pelkmans, 2000 (CEPS), създаването на стратегически съюзи между железопътни превозвачи от съседни държави напомня стратегическите алианси

⁵ IAW (1997) или Baum (1997), цитирано от Werner Rothengatter - *Ibidem*

Таблица 1

Причини за упадък на железопътния транспорт

Екзогенни причини (външни причини, свързани с обкръжаващата макро и микросреда)	- Трансформация на икономиката и отпадане на секторите, изискващи железопътен транспорт a) От широкомащабно производство, изискващо големи потоци от масови товари към дребносерийно производство от типа „ИТ” b) От обемни товари с ниска стойност към малки обеми от товари с висока стойност - Провеждане на инвестиционна политика с приоритет на автомобилния транспорт
Ендогенни причини (породени предимно слабости на железопътните предприятия)	- Подценяване на клиента/обслужването - Липса на надеждност при доставките - Необходимост от претоварване - Фрагментиране на услугите при пресичане на националните граници при несъвместимост; - Неясна структура на разходите по вътрешните коридори - Липса на трансграничен каботаж - Липса на базирани на железопътен транспорт логистични вериги и „единни пунктове” за разпределение, експедиране, проследяване и обработка на товарите - Липса на прозрачност при разпределение на влаковите пътеки

Като цяло, независимо от факта, че „еволуцията на търсенето ясно показва склонност към индивидуални предпочитания и гъвкавост” е налице потенциален нарастващ пазар за железопътни транспортни услуги, особено в местата между или в рамките на големите градове, както и на дълги разстояния по направленията на Европейските транспортни коридори¹. За пълното усвояване на тези пазарни сегменти голяма част от Европейските пътнически превозвачи са извършили необходимото реструктуриране. Едновременно с това обаче е необходима и иновативна балансираща транспортна политика, изискваща равнопоставеност при ценообразуването и плащането на инфраструктурните такси, както и инвестиционен трансфер към екологичните сфери на транспорта посредством данъчното облагане и заплащането на таксите за достъп до инфраструктурата². Преобладава мнението, че „последователната общоевропейска транспортна политика, насърчаваща ролята на железопътния транспорт и намаляване на автомобилния при обществените превози ще помогне след съответен период на адаптация за по-доброто възприемане и използване на железниците³”, посредством което се насърчава промяната.

Ако общоевропейската транспортна политика еднозначно посочи набор от приоритети по начин, с който да се постигне насърчаване на инвестициите ще се получи благотворно въздействие⁴. Сред тях са следните:

- *Утвърждаване на модел за осъществяване на устойчива мобилност*, базиран на железопътния транспорт в условията на нормално функциониращ вътрешен пазар. Това ще допринесе за намаляване на задръстванията, удовлетворяване на изискванията за безопасност и опазване на околната среда. В проучването IWW/INFRAS⁵ (2000 г.) е изчислено, че външните разходи за транспорт са достигнали равнище от 7.8% от БВП на ЕС, в резултат на високото ниво на пътните инциденти, уврежданията над околната среда и

¹ Rothengatter, 2001

² UNIFE, UIC, CER, UITP - *Ibidem*

³ Rothengatter - *Ibidem*

⁴ Rothengatter (*Ibidem*), 27.06.2003; Source: http://www.europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

⁵ http://www.railway-mobility.org/docs/pr-ext-costs_en.pdf

повишеното потребление на енергийни източници¹. Съживяването на железниците като алтернативен вид транспорт срещу замърсяващите околната среда се счита за основен момент от бъдещото развитие на транспорта на ЕС². Нещо повече, железниците могат да се превърнат в потенциален източник за стимулиране на пазарни реформи, като приемат първоначалната си роля на „гръбнак на транспортната система“, поради наличието на съществуващата гъста и наситена с връзки мрежа;

- *Намаляване на обществените разходи и държавния дълг чрез повишаване на производителността на железниците.* По оценки на специалистите, субсидиите за железниците са на второ място след тези за аграрния сектор, като проучванията на Европейската комисия, датиращи от 2001 г.³ показват затруднения при съпоставимостта на данните, а част от държавния бюджет се отпуска на железниците и под формата на държавна помощ⁴.

2. Проблемът „финансиране на европейските железници“

Субсидиите, съпътстващи задълженията за извършване на обществени превозни услуги се различават значително между отделните страни на ЕС, в зависимост от географските особености, гъстотата на железопътната мрежа и други фактори; инфраструктурните и инвестиционните разходи представляват обособена част от тези субсидии, от порядъка на 30 - 50 %⁵.

Държавната помощ за железниците е с недоказана ефективност⁶. Ако финансовото подпомагане е с висока интензивност изчезват стимулите за увеличаване на производителността, поради което държавните субсидии следва да допълват и насърчават частните инвестиции, за да могат те да действат нормално при една динамична бизнес среда.

Тенденцията към рационализация на обществените разходи при железниците е обяснима, предвид размера на субсидиите, получавани от националните превозвачи за оказване на определените услуги. Често те варират между 50 - 65 % от общия оборот на оказваните пътнически услуги, с което се обясняват усилията на правителствата за намаляване на бюджетните разходи и реформиране на железопътният транспорт в условията на финансова криза.

По поръчка на правителството на Великобритания е съставен доклад за разходите за поддържане на националната железопътна мрежа, с който е установено превишаване с 40%, в сравнение с основните Европейски железници (немски, френски, холандски и белгийски). Постапената цел е 30% намаляване на разходите на 1 пътник до края на 2019 г.⁷ Освен това, в проучването е засегната фрагментираната структура на железопътната мрежа, липсата на ясна визия и цели, отсъствието на мотивация за намаляване на разходите при франчайзингополучателите и отклоняващото се от добрите практики управление.

Същевременно за следприватизационния период на Британските железници (след 1996-1997 г.), пътническият трафик е увеличен с 57%, с перспективи за удвояването му до края на 2030 г.⁸ Очевидно за мултиплициране на ефекта и намаляване на дефицита е необходимо да

¹ UIC, UNIFE, CER, UITP, 2002

² European Commission, White Paper on Transport Policy for 2010. Time to decide - COM (2001) 0370

³ NERA - Study of the Financing of and Public Budget Contribution to Railways - December 2003 available on: <http://www.europa.eu.int/comm/transport/rail/research/doc/nera2004-final.pdf>

⁴ Part of the public budget is declared as state aids. The magnitude of these aids is deemed to be around €25 to €30 billion per year in the EU

⁵ В Италия например те са от порядъка на 5 млрд. €

⁶ H.W. Friederiszick*, L.-H. Roller and C.C. Shultz, 2003

⁷ Рой Макнълти, автор на доклада: „Това е единствената възможна мярка за постигане на справедливост в отношенията „пътници-данъкоплатци“, като понастоящем и двете заинтересувани групи плащат поне 30% повече отколкото в другите водещи държави на ЕС...“

⁸ „Според мен няма друга стопанска дейност в настоящия момент, която да притежава подобен потенциал за ръст. Нарастването на трафика води до нарастване на приходите с £2.7 милиарда годишно. Ефектът обаче се губи, поради правителственото подпомагане на железниците с £1.7 млрд., разходите за експлоатация на влаковете на Network Rail са £ 2 милиарда, с тенденция за увеличение до £ 2.7 милиарда. Трудно е да се повярва, че ако правителството приеме двойно увеличаване на заетостта на железниците то одобрява и двойно увеличение на нивото на дефицит“, по мнението на Сър Рой Макнълти

бъдат направени промени в железопътната транспортна политика, чрез което да се оптимизират резултатите за железопътния транспорт в частност и за националната икономика като цяло¹.

Увеличението на субсидиите за железопътния транспорт в България през последните години изравнява страната ни със средноевропейските нива на субсидиране на сектора. Последните данни на Европейската комисия за субсидиите в железопътния сектор се отнасят за 2008 г. и обхващат подпомагането на текущата дейност и компенсациите за преференциалните пътнически тарифи. Тези данни поставят България на 13-то място в ЕС с размер на субсидиите 0.35% от БВП, което е съпоставимо със средните нива за ЕС. Всяка страна прилага някаква форма на субсидиране на железопътния сектор, но размерът на помощите е от порядъка на 0.1% - 1.9% от БВП, като на практика рядко се надвишава сумата от 0.5% от БВП. Едновременно с това, Комисията за държавна помощ на Общността одобрява държавна помощ за сметка на Средства от републиканския бюджет под формата на капиталови трансфери за модернизация на подвижен железопътен състав за пътнически превози² в размер на 44, 5 млн. BGN.

3. Възможности за повишаване на ефективността на железопътния транспорт

Въпреки икономическата криза и ниските темпове на повишаване на железопътните товарни превози в Европа е ясно, че съществува потенциал за по-нататъшното развитие, особено по транс континенталните маршрути. По експертната оценка на МВФ ежегодният товарооборот между Европа и Азия възлиза на 600 млрд. \$, като тази цифра постепенно нараства. Проблемът за доставката на товари по направление Европа - Азия и обратно е изострен от ограниченията в пропускателната способност на водния транспорт (Суецкия канал и Босфора), с което няма адекватен отговор на изискванията на глобалните товаропотоци. От друга страна, глобализацията на световната търговия увеличава ролята на междуконтиненталния транспорт.

При разглеждане на въпроса за конкуренцията фокусът е върху разходите, предпоставките за налагане на конкурентния принцип и природата на конкуренцията в железниците.

Повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт

Таблица 2

Основни сфери за постигане на конкурентни предимства	Описание на конкурентното предимство
Оптимизиране на активите	Намаляване на ДМА и усъвършенстване на складовите дейности
Подбор и осигуряване на лоялни клиенти, с оглед увеличаване на финансовите резултати	Идентифициране на клиенти с голям потенциал; възпитаване на потреблението; стимулиране на лоялните клиенти
Ценообразуване	Подходящи цени за различните групи от клиенти; постигане на максимална печалба
Човешки ресурси	Разпределяне на задачи според компетентностите, равнища на отговорност
Качество на продуктите и услугите	Идентифициране и справяне с проблемите за качеството
Финансова реализация	Определяне на възможни източници на постъпления; търсене на косвени фактори за повишаване на финансовата ефективност
Проучване и развитие	Подобряване на качеството, ефикасност и сигурност
Инвестиции в качество на обслужването	Различни външни източници (ДБ, СБ и пр.)

¹ По материали от он-лайн списание за железопътен транспорт Railway Age, [railwaygroup@sbsub.com](http://www.railjournal.com/newsflash/austrian-finance-minister-proposes-bb-sell-off-1224.html) и International Railway Journal, <http://www.railjournal.com/newsflash/austrian-finance-minister-proposes-bb-sell-off-1224.html>

² Държавна помощ № N 175/2009 (ex PN 132/2008) — България, С(2009) 6796, 11.09.2009 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Прогнозите за бъдещо развитие на експерти на МВФ, СБ и ООН определят нарастване на БВП с 52%, а на товарните превози – с 50% (при това - 13% за железопътния, 55% за автомобилният¹, 59% за речния и като цяло над 30% за вътрешно водния транспорт) за периода до 2020 г. Дори при икономическа криза, по данни на ICAP² логистичните услуги в ЕС представляват 13,8% от БВП, а логистичните разходи – 10-15% от общата стойност на продукцията (като от тях 60% е делът на транспортните разходи). Очакванията за икономически ръст могат да бъдат подсилени с обновен железопътен транспорт. Прогнозите за развитие на товарния трафик засягат основно Китай и Индия, а също така отчасти Русия и Северна Америка, но независимо от това са необходими инвестиции за увеличаване на превозния капацитет за усъвършенстване на съществуващите технологии за увеличаване на капацитета на трафика. Предвид съществуващите ограничения за държавно подпомагане това трябва да се осъществи почти изцяло за сметка на външни финансови източници: програмите на ЕС и частни фондове. С оглед на увеличаването на привлекателността на железниците за частни инвеститори би следвало да се предприемат бързи мерки за увеличаване на конкурентоспособността в тази сфера.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Evaluation of the Common Transport Policy (CTP) of the EU from 2000 to 2008 and analysis of the evolution and structure of the European transport sector in the context of the long-term development of the CTP, D3 - Final Report, May 2009, European Commission, DG TREN and Steer Davies Gleave;
- [2] SRRA 2020 (Strategic Rail Research Agenda 2020, т.е. Програма за стратегически изследвания в железопътния транспорт)
- [3] Loris Di Pietrantonio and Jacques Pelkmans, The Economics of Railway Reform, BEEP No. 8, College of Europe, Bruges
- [4] Цветелина Ненова, Петър Ганев, Извън релси (Кратък преглед на ж.п. транспорта в България за 2000 – 2009 г.), Институт за пазарна икономика, www.ime.bg, февруари 2010 г. и др. източници, цитирани под черта

EUROPEAN TRANSPORT POLICY AND RAISING THE COMPETITIVENESS OF RAILWAYS

Antoaneta Kirova

*Associate Professor, PhD, Economics and Accountancy in Transport Department, University of Transport,
BULGARIA*

Keywords: *state aid, competence in railways, demand evolution, consistent transport policy, efficiency*

Abstract: *Nowadays 90% of the railway freight and passenger traffic is concentrated upon 6 networks, namely North America (mostly freight traffic oriented), China, India, Russia and Japan until very soon (passenger traffic oriented) as well as the EC 25 (Bulgaria and Rumania excluded). The registered traffic increase (in China and India case it is upraising while Russia is still negatively influenced by the Soviet Union decay) is due to the economic development necessities. At the same time European transport policy is facing the railway market share decrease.*

The paper deals with some of the objective reasons - endogenous and exogenous - for the railway traffic decrease, as well as with the continuous state aid directed towards the sector, second only to the agrarian sector aid in EC.

¹ Счита се обаче, че ограничителните мерки на ЕС по отношение на автомобилния транспорт ще окажат задържащо влияние

² Публикувани в списание „Логистика“, бр.3, 2008 г., БТИ