

---

## **ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА ПРЕД КОНКУРЕНЦИЯТА И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ**

**Мария Славова-Ночева**

[mslavovanocheva@abv.bg](mailto:mslavovanocheva@abv.bg)

**ВТУ “Тодор Каблешков”  
гр. София 1574, ул. „Гео Милев” №158,  
БЪЛГАРИЯ**

**Ключови думи:** конкуренция, конкурентоспособност, транспортен пазар.

**Анотация:** В разработката се анализира ключовата роля на конкуренцията и конкурентоспособността за развитието на транспортната система и на транспортния пазар. Използвани са функционални зависимости за определяне дохода за потребление и качеството на услугите на основата на детерминантите на транспортния пазар, като се предлага изискването за търсене на даден продукт, прието в микроикономическата теория да се отнесе и към транспортния сектор. Отделено е съществено място на предизвикателствата пред конкурентоспособността на отделните видове транспорт, които са свързани със състоянието и развитието на техническата инфраструктура в железопътния и автомобилния транспорт, пристанищата, летищата и други, с участието на частни капитали в модернизацията на инфраструктурата и др.

### **1. Въведение**

Преструктурирането на транспортния сектор е едно от важните предизвикателства, стоящи пред него в началото на XXI век. Постигането на тази цел има важно значение, защото транспортът и транспортната система заемат ключово място в удовлетворяването на транспортните потребности на икономиката и населението у нас и за международния транзитен трафик.

Тя е подчинена на изискването за постигане на по-висока конкурентоспособност на транспортния отрасъл. Това е обективна необходимост на пазарното стопанство и предпоставка за интегриране на националната с Европейската транспортна система.

В тази насока Стратегията за развитие на транспортната система в България до 2020 година възприема следните основни европейски принципи [1]:

- ✱ Хармонизиране на националното законодателство и на транспортните разпоредби с тези на страните членки на Европейския съюз;
- ✱ Развитие на транспортната инфраструктура;
- ✱ Осъществяване на структурната реформа и приватизация в определени сектори на транспорта;

- ✱ Елиминиране на тесните места в инфраструктурата;
- ✱ Поставяне на потребителите в центъра на вниманието на транспортната политика;
- ✱ Управление на последствията от процесите на глобализация и т.н.

Чрез провеждане политика на активно съживяване на железопътния транспорт, поощряване на морския и вътрешно водния транспорт до 2020 год. трябва да се постигне уравновесяване на дяловете на участие на различните видове транспорт в общия обем превози.

Целта е да се прилагат пазарните принципи и механизми, да се създават нови стопански субекти, с нови икономически интереси на основата на: разширяване 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.

## 2. Детерминанти на транспортния пазар

На транспортния пазар се осъществява „обмен” на необходимите транспортни услуги, с които се удовлетворяват различни потребности. Изискването към търсенето на даден продукт, което е прието в микроикономическата теория, би могло да се пренесе към продукта в транспортния сектор. Тази взаимовръзка може да се изрази със зависимостта:

$$tp = f(P_t, P_1, \dots, P_n, Y, Q_1, Q_2),$$

където:  $tp$  – транспортен продукт;  $P_t$  – цена на транспортния продукт;  $P_1, \dots, P_n$  – цена на други продукти, необходими за задоволяване на основни потребности;  $Y$  – доход за потребление;  $Q_1$  – качество на транспортния продукт, свързано с безопасност и сигурност;  $Q_2$  – качество на транспортния продукт, произтичащ от срочна доставка.

На основата на логиката на функционалната зависимост произтича виждането, че при увеличаване на доходите потреблението на транспортни услуги (транспортни продукти)<sup>\*</sup> също нараства.

Транспортният продукт (услуга) се реализира на пазара по продажна цена, която включва сумираните разходи, формиращи себестойността както и начисляването на печалбата. Себестойността е паричен израз на част от продукта, която е сумата на разходите за горива и енергия, външни услуги, амортизация, заплати, социални осигуровки и други разходи.

Услугата по своя характер е изходният пункт от процеса на нейното предоставяне. Самият процес представлява съвкупност от взаимосвързани ресурси и дейности, които се превръщат от входни в изходни продукти. В сферата на обслужването, в която попада и транспортната дейност, се формират процеси, като съвкупност от взаимосвързани дейности.

Транспортният пазар може да се разглежда като съвкупност от потребители, които като индивиди и организации имат потребности от транспортни услуги в определена продуктова група и имат способността, желанието и възможността да купят този продукт (услуга). В широк план пазарът понякога се отнася за цялото население или масовия пазар, който изобщо купува.

В специализираната икономическа литература се изследват следните пазарни характеристики, които са валидни и за транспортния пазар:

- продуктова (какво се продава на пазара);
- териториална (местоположение на пазара);

---

<sup>\*</sup> Тук не влизаме в дискусия за транспортен продукт и транспортна услуга.

- пазарен дял (процентното участие на дадена фирма в продажбата на определена стока или услуга);
- селективна - пазарът извършва подбор на необходимите продукти;
- алокативна – пазарът осигурява ефикасно разпределение и разполагане на производствените фактори и подходящ избор на действие;
- дистрибутивна – преразпределя новосъздадените продукти между субектите на основата на собствеността върху капиталовите блага.

В теоретичните разработки се разглеждат още регулираща, измерителна, балансираща функция на пазара.

Формиралите се в началото на ХХІ век тенденции в транспортния сектор, са предизвикателства, които създават нови предпоставки както за развитието на транспортния сектор, така и за всички останали индустриални сфери. Голямото многообразие на производители на транспортни продукти закономерно предоставя и голям брой потенциални и реални потребители. Бързото нарастване при предлагането е предизвикателство за конкуренцията, което води до диференциране и специализиране на транспортните фирми поради съществуването на различни предпочитания.

На фона на горепосочените промени все повече се откроява необходимостта от надеждна сегментация на транспортния пазар. В тази връзка е добре да се систематизират и познават най-често използваните показатели за сегментиране. Прилагането им би било от полза както за утвърдените транспортни фирми, така също и за новосъздадените и навлизащи в бизнеса.

### **3. Конкуренция и конкурентоспособност на транспортния пазар**

България е част от Европейската транспортна система и от общоевропейския транспортен пазар.

Транспортният пазар е сериозен бизнес за всяка страна. Той включва пазара на транспортни услуги, които се формират на територията на България или се създават извън нея, но са формирани в държавата ни. Те могат да се характеризират като пазар с излишък на предлагането им в количествен аспекти и с търсене на определено качество на тези услуги.

Всеки вид транспорт (железопътен, автомобилен, речен, въздушен и тръбопроводен), включен в транспортната ни система и транспортния пазар задоволява определени обществени потребности от превози, от които се определя и тяхното значение в тази система.

Проблемите на конкуренцията, конкурентоспособността и транспортния пазар стават все по-актуални в пазарната икономика с развитието на новите технологии и в контекста на Стратегия „Европа 2020” на Европейския съюз [2].

Ефективността и конкурентоспособността в транспорта като цяло, и в отделните транспортни предприятия включват разбирането за:

- ✱ Възможността на свободния пазар и пазарните изисквания, осигуряващи по-висока ефективност на предприятията - частна собственост, отколкото това се прави от държавата и органите, които управляват държавната собственост;
- ✱ запазване участието на държавата и държавния интерес в структуроопределящи транспортни предприятия за определен период от време и в съответен размер;
- ✱ приватизация в определени сектори, с прехвърляне на собственост от държавата на общините;
- ✱ ликвидация на губещи предприятия;
- ✱ съдействие за постигане на бърз икономически растеж и финансова стабилизация.

Балансираното и взаимообвързаното развитие на отделните видове транспорт, спазването на принципите за равнопоставеност между различните видове транспорт, за интермодален и комбиниран транспорт, спазване на екологичните изисквания, хармоничното развитие на инфраструктурата на отделните видове транспорт са в основата на пазарните принципи с цел поощряване на конкуренцията при удовлетворяване на конкретните национални потребности. Като цяло конкуренцията в транспортната икономическа 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 в транспортната система и конкурентоспособността са важни нейни характеристики [3]. 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). Така от една страна конкуренцията на транспортния пазар създава предпоставка за развитие на конкурентоспособността, от друга - конкурентните транспортни фирми да са устойчиви в конкурентната надпревара. Тъй като конкурентоспособността е резултатност или ефективност от фирмената дейност, тя е свързана със следните характеристики: заемане на определени позиции на транспортния пазар, снижаване на транспортните разходи, намаляване на административно-управленческия апарат, снижаване на постоянните и на променливите разходи, на разходите за материали и др. Тези и други аспекти в дейността на транспортната система могат да се постигнат чрез повишаване качеството на превозите; постигането на сигурност и безопасност, скорост, редовност, масовост, директност, чрез политика на конкурентни цени, правилна технологична и техническа политика, бизнес ориентирани инфраструктурни и технологични проекти.

Основните икономически предпоставки за повишаване конкурентоспособността на транспортния пазар са намаляването на разходите за извършване на съответната превозна дейност и за повишаване качеството на обслужване на клиентите. Намаляването на разходите осигурява възможност да се предлагат конкурентни превозни цени на транспортния пазар [4]. Повишаването на качеството на транспортните услуги, които се търсят и предлагат на транспортния пазар у нас, е задължително условие за привличане на повече клиенти и за извършване на по-голям обем превози (товарни и пътнически). С това се реализират и по-големи приходи. Развитието и повишаването на качеството и ефективността на транспортните услуги в съвременните условия е предпоставка за конкурентоспособност.

За да намерят своето място на пазара и да се търсят предлаганите от транспортните фирми услуги трябва да са конкурентоспособни. Конкурентоспособността е свързана с наличие на търсене и предлагане. При нейното определяне продуктът се съпоставя със същите или аналогични продукти на конкуренцията, които задоволяват фиксирана потребност. Конкурентоспособността предполага редица задължителни параметри по отношение на пазара, изразяващи се в лоялна конкуренция и регулираща функция от страна на държавата посредством налагането на наказателни санкции [3].

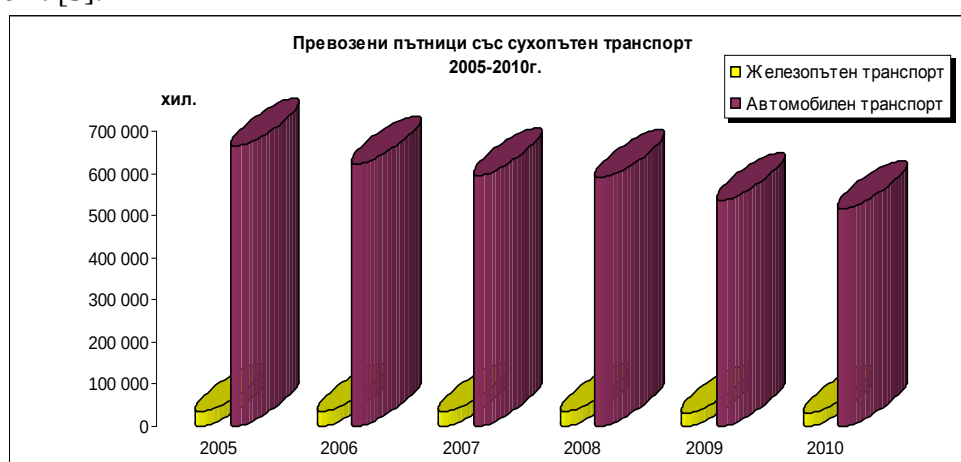
По отношение на конкурентоспособността абстракциите са недопустими. Тя винаги е свързана с конкретен продукт и пазар и отразява спецификата му. Всичко това има за цел да потвърди, че за да бъде продаваем един продукт, също и транспортния, той трябва да е конкурентоспособен. Конкурентоспособността носи като смислово съдържание, възможността да бъдат задоволени и предполагаеми потребности, предявени от потенциални потребители.

Всеки вид транспорт у нас, при извършване на превозите, има своя ефективна сфера, в която той е най-конкурентен спрямо другите видове транспорт.

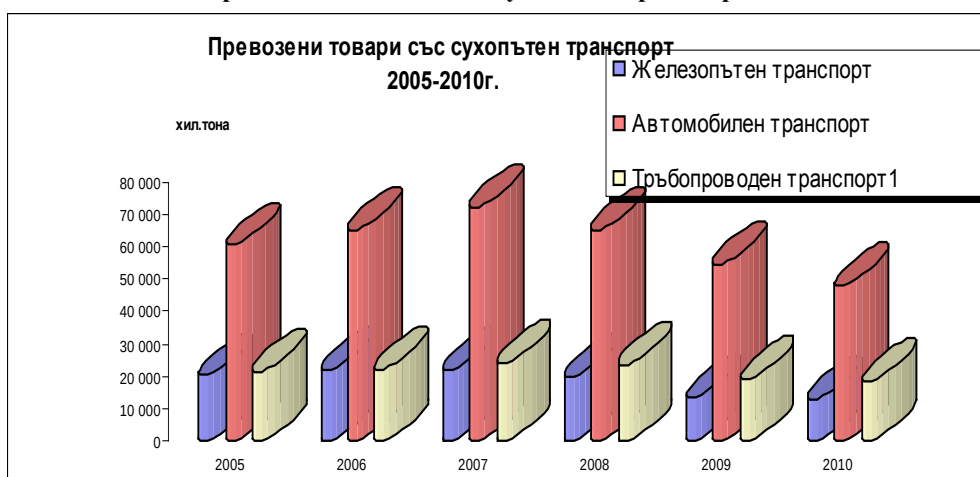
Например, железопътният транспорт е водещ в структурата на транспортната система. Той осъществява около 21 % (за 2010 г.) от извършените превози в транспортната система на страната.

В железопътният транспорт продължава отрицателната тенденция в обема на превозените товари и пътници, което освен с обективните външни причини и изключително недостатъчните транзитни товари, повишени цени на горива и енергия, намален износ за традиционни пазари (Русия, Турция и др.) е свързано и с бавното обновяване и реконструкция на инфраструктурата, с остарелия подвижен състав, с бавното преструктуриране и оптимизиране на управлението и разходите на железниците и др.

Превозените пътници в железниците през 2010 г. са 30101,9 хил. при 33 748 хил. през 2005 г. [5].



Фиг. 1. Превозени пътници със сухопътен транспорт 2005-2010г.



Фиг. 2. Превозени товари със сухопътен транспорт 2005-2010 г.

Още по-значим е спадът на товарните железопътни превози през този период – от 20 298 хил. тона през 2005 година на 12 940 хил. тона през 2010 год. [5].

Това са последиците от спада на обема на производството на добивната промишленост, на селското стопанство и някои крупни товародатели на железниците като „Кремиковци“ и др.; пренасочване на големи количества товари (предимно нефт) към автомобилния транспорт, поради по-изгодни договорни условия на превоз и опазване на товари от посегателства; намалено потребителско търсене и др.

Поради дефицита на средства за поддържане и ремонт, железопътната инфраструктура и подвижния състав непрекъснато влошават експлоатационните си параметри. Цената на превозите следва да благоприятства насочването им към ж.п. транспорта. За целта трябва да се провежда една по-гъвкава тарифна политика и включването на различни технологични транспортни технологии, улесняващи клиентите, провеждането на политика на откриване на нови индустриални железопътни клонове, а не на закриване.

Един от ефективните начини за развитие на транспортната инфраструктура е ускоряването на процедурите за концесии, които представляват силен интерес както за държавата, така и за частните инвеститори. В последните години се наблюдава напредък в концесионирането на обекти от транспортната инфраструктура, но все още се отчитат редица проблеми при предоставянето на обекти на концесия. Те са свързани основно с процедурите и качеството на концесионните документи, те са нереални изисквания за инвестиции, за концесионни такси и други [6].

Спадът на товарните и пътническите превози следва да се преодолее на основата на очаквания икономически растеж и икономическо възстановяване през 2012- 2013 г., на производителността на труда, която ще продължи да нараства средно с темпове, близки до 4%, като се достигне реален обем товарни и пътнически превози. Особена роля в това отношение ще имат международните транзитни товарни превози, които биха могли да бъдат удвоени. Това в дългосрочен план ще доведе до удвояване на приходите. Решаваща в това отношение е ролята на транспортните технологии за комбинирания превози, екологичните проекти и бъдещите европейски коридори [7].

Загубата на пазарен дял от железопътния транспорт се дължи на недостатъчно и неефективното използване на основните му конкурентни предимства – сигурност, редовност, масовост, екологичност на превозите и извършването им при относително по-ниски експлоатационни разходи. Транспортът е индустрия подобна на всички останали индустрии, където конкурентното предимство се печели или губи. Наличието на конкурентно предимство обаче, все още не означава предлагане на конкурентноспособен продукт. Конкурентното предимство създава потенциална възможност за проявление на конкурентоспособността, което всъщност се проявява на пазара при сблъсъка на аналогични продукти.

Конкурентоспособност на транспортния пазар може да възникне само между взаимозаменяеми (алтернативни) транспортни продукти, т.е. само, когато даден транспортен превоз може да се извършва от две или повече транспортни фирми, респективно от два или повече видове транспорт. В такъв случай конкурентоспособността на транспортния продукт характеризира степента, в която той е предпочитан от потребителите, клиентите на транспортна услуга.

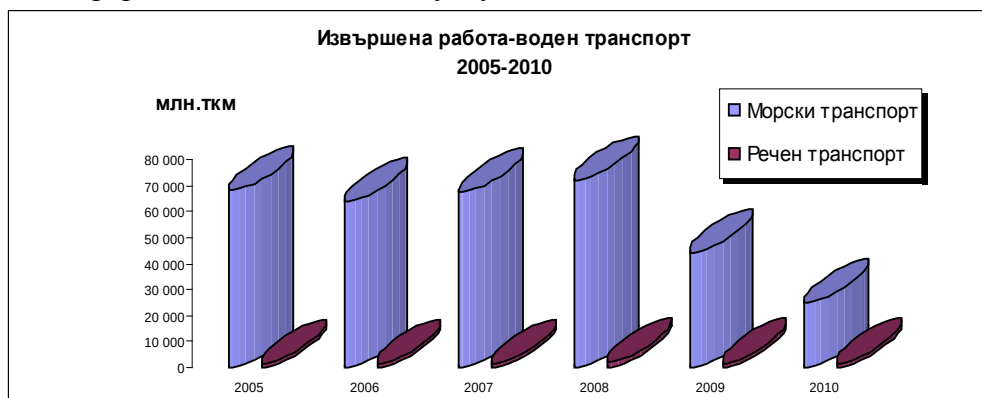
Транспортната фирма може да предложи конкурентноспособен продукт, като снижава разходите за производството на транспортна продукция (превозите), и разходите на потребителя (клиента) и повишава резултатите от неговото потребление. С други думи става въпрос за рационално използване на икономическото, свързано с разходите и респективно с цената, и аксиологичното, свързано с ценността, (т.е. с качеството на продукта) конкурентно предимство. В същност това са и двата основни лоста за повишаване конкурентоспособността на даден продукт.

Като цяло услугите в железопътния транспорт са най-конкурентноспособен превоз на дълги разстояния, на масови и тежки товари, на превози във връзка с вноса и износа на стоки и др. При автомобилния транспорт конкурентоспособността е при превози на широко номенклатурни товари на къси разстояния, на леки и дребно-партидни товари на различни разстояния, при бързите доставки на товари и др.

На настоящия етап автомобилният транспорт играе съществена роля в икономиката и за разпределението на материалните ресурси. Структурната реформа в този вид транспорт е най-напреднала. Средната възраст на автомобилния парк, с който се извършва обществен превоз на пътници и товари е висока. Изследвано е, че за пътническите превози услугите на автомобилния транспорт са най-евтини. Те имат неограничена сфера на използване, защото се извършват превози по всички направления в страната.

Конкуренцията между железопътния и автомобилния транспорт е преди всичко за извършване на превози на територията на страната. Железопътният транспорт може да противодейства на автомобилния чрез повишаване на конкурентоспособността и чрез преодоляване на редица фактори и причини, които следва да се анализират и своевременно да се реагира към перспективните сектори на транспортния пазар. В това отношение трябва да се развиват регионалните транспортни връзки, градските пътнически и крайградските пътнически превози, градските железници в големите центрове, нарастването на деловите туристически пътувания, въвеждане на система за комбиниран превоз на хора с тежки физически увреждания и др. Необходимо е да се повишава качеството на пътническите и товарни превози, безопасността на движението на влаковете, да се намалява енергоемкостта на превозите, да се осигурява защита на околната среда и здравето на хората от вредното въздействие на транспорта.

Водният транспорт у нас осъществява преобладаващия дял от превози на масови товари на далечни разстояния. При речния транспорт има увеличаване на товарната превозна работа над 1,18 пъти за периода 2005-2010 г. Тези превози у нас предстои да се увеличават особено при нарастващото значение на река Дунав за интегрирането ни в Европа, за създаването на свободни търговски зони и оживяване на международния бизнес с пристанищните градове - Русе, Лом, Видин, Свищов. Количеството на превозените товари по река Дунав би могло да се увеличи с 180% в сравнение на превозените товари до 2010 г., ако се осъществят подобрения свързани с въвеждането на речната информационна система от услуги.



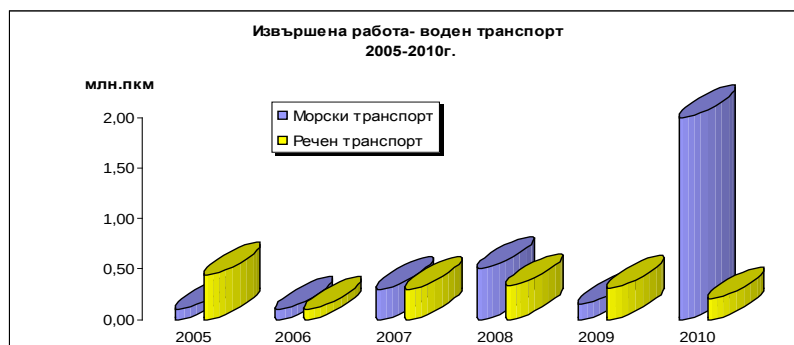
Фиг. 3. Извършена работа- товарен воден транспорт 2005-2010г.

Предлагането на транспортни услуги по речен транспорт се измерва с броя на регистрираните превозни средства и техния капацитет. Има тенденция на намаляване тонажа на българския речен флот от 182 броя кораби с тонаж 270 026 тона товароподемност през 2000 г., които понастоящем са 157 кораба с товароподемност 244759 тона [5]. Намалението се дължи на високата средна възраст на флота и на необходимостта от извеждане от експлоатация на корабите, които представляват опасност при извършване на превозите.

Най-големият български речен оператор е Параходство „Българско речно плаване”АД. Проблемите на националния превозвач са свързани със застаряване

състава на флота и общия застои на развитието му поради неефективна инвестиционна политика, липса на финансови средства за обновяване на флота и др.

Докато услугите на речния транспорт са главно при превози на товари между дунавските страни, при морския транспорт превозите са до много страни в различни континенти.



Фиг. 4. Извършена работа- пътнически воден транспорт 2005-2010г.

Основният оператор в подсектор Морски транспорт е „Български морски флот” ЕАД (БМФ), който е държавна собственост, останалите 5% от брутния тонаж на морския и речния транспорт на страната е притежание на други корабособственици. Морският транспорт има съществена роля при формиране платежния баланс на страната. Той има значимо място в транспортната ни система, въпреки финансовите трудности относно обновяването на флота и конкуренцията на международния фрахтов пазар.

Превозените товари с морския транспорт и товарната превозна работа са намалели през периода 2005-2010 година с 0,36 пъти (от 68 096 на 24 722 млн. т. км извършена работа) [5]. Като цяло възможностите на черноморските ни пристанища са по-големи, и заедно с това пристанищната инфраструктура, не е на необходимото техническо равнище.

За разлика от останалите видове транспорт, където има значително намаление на обема на превозите, при водния транспорт, в частност при морския се запазва сравнително по-високо равнище на товарната превозна дейност. Предвидените промени в областта на реструктурирането и приватизацията ще доведат до финансова стабилизация и разширяване позициите на превозвачите. Бъдещото развитие на морския транспорт зависи изключително и от възможностите за предоставяне на сериозни инвестиции в този транспортен подотрасъл. Състоянието на морския и речен флот като цяло е тежко поради силно остарелия корабен парк, непрекъснато увеличаващите се международни изисквания за качество и сигурност, повишаващата се конкуренция и неефективно управление на компаниите. Поради липсата на обновление на флота, компаниите непрекъснато губят пазарни позиции, в резултат на което се намаляват техните продажни цени. Средната възраст на корабния тонаж е над 20 годни, което води до невъзможност да се работи с първокласни товародатели.

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 товаропотоците към речния транспорт, насърчаване на частния бизнес в морския транспорт и др.

Въздушният транспорт у нас оперира на пазара на въздушни превози в страната и чужбина с дванадесет основни български авиопревозвачи – приватизираните компании „България Еър” и „Хемус Еър” ООД, „ВН Air Bolkan Holydays” ООД, „Cargo Air” ООД, „Александров Еър” ООД и други. Пазарният дял на българските превозвачи в



общия брой на превозените пътници по редовни международни линии, до и от страната е 21,7%, докато при чартърните полети е 51,2%. Около 60% от трафика до и от българските летища се осъществява от чуждестранни компании [8].

Промените в пазарната структура на въздушния транспорт изискват стратегически иновации най-напред в управлението на авиокомпаниите, които се отнасят най-вече до глобалните мрежи от маршрути, компютърни резервационни системи, оптимизация на продажбите и др. Необходимо е авиопревозвачите да се насочат към конкуренция с големите Европейски компании, която ще наложи консолидация на Националния въздушен транспорт.

Проблемите на конкурентоспособността в транспорта са свързани с необходимостта от бързото развитие на техническата инфраструктура в железопътния транспорт, пристанищата, летищата, остарелия и неконкурентоспособен подвижен състав, изоставане в технологичното обновяване на телекомуникационната мрежа, разширяване участието на частни капитали в развитието на инфраструктурата.

Затова структурната реформа в транспортна система у нас следва да се извърши на фона на една качествено нова промяна на приоритетите на европейско равнище. Това ще ускори придвижването на транспортната политика към стратегия, основаваща се на търсенето на оптимално решение и вариант за развитие на целия спектър транспортни услуги.

Транспортната услуга е пазар и затова при анализите и прогнозите следва да се отчита как да се увеличи участието на българските оператори на този пазар, с какви нови технологии транспортната система ще стане по-конкурентна, каква инфраструктура е необходима за екологосъобразни транспортни услуги и на тази основа да се определят приоритетите на отделните сектори. Не е логично всеки сектор да си прави самостоятелна политика и приоритети. Това не е европейски подход за политика в транспорта.

Създаването на общоевропейско транспортно пространство за свободно движение на хора и стоки предполага както необходимата технологична съвместимост между видовете транспорт, така и нови правила за достъп и ползване на инфраструктура.

Освен това антимонополната политика в 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.

Освен това е важно да се подчертае, че **сигурността** е важна характеристика за **добрия транспортен продукт** и за транспортния пазар като сериозен бизнес [9].

Железопътният транспорт е с по-висока степен на сигурност и безопасност. Този вид транспорт има значимо място в структурата на транспортните услуги. Един от основните проблеми за сигурността на железниците е сериозният финансов дефицит. Компанията има натрупани огромни задължения към доставчиците, кредити теглени през годините. Освен това общите щети от произшествия, нанесени на „Холдинг БДЖ“ ЕАД възлизат на 1060088 лв.

Състоянието на пътническия вагонен парк е незадоволително и не отговаря на европейските изисквания. Липсва нов подвижен състав с изключение на дизеловите и електрически мотриси „Дезиро“. Всичко това оказва сериозно влияние върху състоянието на сигурността, на качеството и на конкурентоспособността на транспорта.

Недобро техническо състояние на железния път и съоръженията оказват също негативно влияние на допустимите максимални скорости, за комфорта, времетраенето на пътуването и сигурността на пътниците.

Железопътната инфраструктура [10] загуби коефициента за сигурност, поради

което се наложи да бъдат намалени скоростите от съответни дестинации, за да се осигури сигурност на пътуването от страна на НК „Железопътна инфраструктура“. С проектите по оперативна програма „Транспорт“ се очаква да се постигне исканият ефект в този тежък кризисен период.

#### **4. Заключение**

Развитието на отделните видове транспорт, разширяването на конкуренцията между тях и на тази основа създаването на конкурентни видове транспорт е предпоставка за изграждането на един пазарно ориентиран транспортен сектор, сериозно условие за просперитета на икономиката на България.

Осигуряването на висока степен на безопасност и сигурност на транспортната система е много важен фактор за конкурентоспособност.

Иновациите и инвестициите в сигурността на хората при пътуване не са загуба на пари. Те са от съществено значение за поддържане на конкурентоспособността, растежа и заетостта. На тази основа и инвестициите в знанието и иновациите в транспорта са ключов приоритет в рамките на обновената Лисабонска стратегия, който ще съдейства за овладяване на кризисните процеси при нарастващата несигурност в днешно време.

#### **ЛИТЕРАТУРА**

- [1]. Стратегията за развитие на транспортната система в България до 2020 г., С., 2010
- [2]. Стратегия „Европа 2020“ на Европейския съюз - <http://www.mlsp.government.bg>
- [3]. Славова-Ночева М., Конкуренция, конкурентоспособност, транспортен пазар. „ВТУ „Т. Каблешков“ С., 2011
- [4]. Железов Е., Методологически аспекти на ценообразуването в товарния железопътен транспорт, Научна конференция по случай 50 години специалност „Икономика на транспорта“ при УНСС, 2000г.
- [5]. Статистически справочник, 2000, 2005, 2009, 2010, 2011
- [6]. Тодорова Д. Оценка на индикаторите за устойчиво развитие на наземния транспорт влияещи върху сигурността и безопасността на превозите. сп. Механика, Транспорт, Комуникации, ВТУ „Т. Каблешков“, част 1, III-3 – II6, 2011
- [7]. Национална програма за реформи 2011-2015 Р. България, в изпълнение на стратегия „Европа 2020“, С., 2010
- [8]. Николова Хр. Транспортния пазар в България., УИ „Стопанство“ С., 2010, с.46
- [9]. Славова-Ночева М., Состояние и безопасност транспорта в Болгарији в условиях економического кризиса. Безпека життєдіяльності людини як умова сталного розвитку сучасного суспільства, Київ, „Основа“, 2011
- [10]. Стратегия за развитие на инфраструктурата в Р. България до 2015 г., С., 2006