

ОТРАЖЕНИЕ НА COVID-19 ВЪРХУ ДЕЙНОСТТА НА СЕКТОР ТРАНСПОРТ

Даниел Йорданов¹
e-mail: dyordanov@unwe.bg

Резюме

Пандемията от COVID-19 ударно навлезе на територията на Европа в началото на 2020 г. и постави цялото население пред огромно изпитание, като в голяма степен засегна и сектор Транспорт. Върху резултатите на транспортните предприятия оказват влияние различни фактори, най-често те се разделят на външни и вътрешни. В статията се разглеждат и е направен анализ на външни фактори (макроикономически условия, безработица, законодателните и регулаторни промени и данъчната политика), както и до каква степен има изменение преди и след пандемията от COVID-19. Целта на статията е да се изведат показатели на определени външни фактори до каква степен са засегнати от пандемията на базата на публично налична информация и какво влияние биха оказали според техните величини върху сектор Транспорт. Същевременно изводите от разгледаните, систематизирани и анализирани външни фактори, обикновено са част от всеки един по-задълбочен бизнес анализ – било то бизнес план, финансово-икономически анализ, концепция за развитие и т.н.

Ключови думи: COVID-19, транспорт, външни фактори, макроикономически анализ

JEL: E66, R40, O11

Увод

Транспортната индустрия е важен икономически сектор, който играе решаваща роля за насърчаване на икономическия растеж и глобализацията. Напоследък бизнес подходът в Европа и по света е разработен така, че да улеснява честите и редовни доставки, за да се сведат до минимум разходите за съхранение. В различни региони бяха направени големи инвестиции свързани с намаляване на данъците и разходите за труд, което доведе до нужда от повече транспортни дейности и стимулира растежа на отрасъла.

Върху развитието на икономическите сектори и оттам върху функционирането на опериращите в тях фирми, влияние оказват определени външни условия, които при определени случаи формират тяхното поведение. Тези

¹ Доцент, доктор, катедра „Икономика на транспорта и енергетиката“, факултет „Икономика на инфраструктурата“, УНСС

външни фактори (условия) са елемент на обкръжаващата среда, която е съставена от микро- и макрообкръжаваща среда.

Анализирайки научната литература (Савов, Миркович и колектив, 1998; Mises, [1922] 1980; Sloman, 2006; Ангелов, 1998) най-общо микросредата включва най-близкото обкръжение на фирмата, което оказва влияние върху нейните възможности да обслужва пазарите си. От друга страна, някои автори определят микрообкръжаващата среда, като „сили с по-широко действие, които влияят не само върху сектора (фирмата), но и върху елементите на микрообкръжаващата среда“ (Маринов, Велев, Гераскова, 2009). Основните елементи на макрообкръжаващата среда са: икономическите условия; демографските условия; природните условия; политическите условия; културата и технологичното развитие. Обект на настоящото изследване са елементи на икономическите условия, в частта – макроикономическа ситуация, и политическите условия, в частта, касаеща стопанското законодателство. Предмет на изследването е да диагностицира до каква степен има изменение преди и след пандемията от COVID-19 върху показателите на определени външни фактори, до каква степен са засегнати от пандемията на базата на публично налична информация и какво влияние биха оказали според техните величини върху сектор Транспорт, чрез диагностициране на посочените фактори от външната среда, влияещи върху дейността на сектора (фирмата), да се даде отговор на бъдещи въпроси за нейното организационно поведение (състояние) спрямо очакваните променящи се условия в развитието на обкръжаващата среда, както и за възможните външни опасности и заплахи, които биха предизвикали.

Съобразно горното е дефинирана авторовата теза: пандемията от COVID-19, оказва негативно влияние на компаниите от сектор Транспорт, като влиянието е диференцирано по отделните под сектори.

В настоящото изложение, ще се концентрираме върху анализа на общото състояние на цялата икономика или т. нар. макроикономически анализ с неговите основни елементи, ще бъдат разгледани и определени показатели за сектор Транспорт. Ще бъде търсен отговор на въпроса до каква степен пандемията е оказала влияние върху общата макроикономическа картина, до каква степен мерките са оказали съответното влияние, как пандемията се е отразила като цяло на икономиката, и в частност, на сектор Транспорт.

Транспортът е сред първите сектори, които изпитват последиците от корона вируса в нашата страна. Намаляването на производството и недостигът на суровини и стоки, съчетани с непредсказуемостта при придвижването, бяха основните фактори, които допринесоха за значителни финансови загуби. Несигурността дали превозните средства на дадена фирма ще могат да продължат нормалната си ежедневна работа беше постоянна грижа.

Пандемията от COVID-19 оказва значително влияние върху транспортния сектор, засягайки различни външни фактори, които оказват влияние върху дейността на индустрията. Те включват промени в поведението на потребителите, икономическите условия и правителствените политики.

Едно голямо въздействие е промяната в потребителското поведение, тъй като пандемията доведе до намаляване на пътуванията и туризма. Това доведе до спад в търсенето на транспортни услуги, особено за въздушен и обществен транспорт. Освен това пандемията ускори преминаването към онлайн пазаруване и електронна търговия, което доведе до увеличаване на търсенето на услуги за доставка.

Пандемията също оказва значително влияние върху икономическите условия, като доведе до рецесия и намаляване на икономическата активност. Това доведе до спад в търсенето на транспортни услуги както и до намаляване на наличността на финансиране за инфраструктурни проекти и развитието на нови технологии.

Правителствените политики също бяха засегнати от пандемията, като много страни прилагаша мерки като забрани за пътуване и изисквания за карантина, които имаха отрицателно въздействие върху транспортния сектор. Освен това правителствата трябваше да пренасочат ресурси към справяне с пандемията, което доведе до намаляване на финансирането за транспортни проекти и развитие на инфраструктурата.

Като цяло пандемията от COVID-19 оказва значително влияние върху транспортния сектор, засягайки различни външни фактори, които оказват влияние върху дейността на индустрията. Пандемията доведе до промени в потребителското поведение, икономическите условия и правителствените политики, които се отразиха негативно на транспортния сектор.

За целите на анализа ще се използва основно общодостъпна информация, съдържаща се в справочници на НСИ и ЕК (Европейска комисия. (2022), бюлетини на БНБ и отговорните министерства. Основните методи, приложени в анализа, са индукция, дедукция, анализ, синтез, допълнени със сравнителен и дескриптивен анализ на сравнение. Преди да се направи подробен анализ на външните фактори, в началото на всеки абзац са прецизирани концепции и определения, които седят зад тези термини

Макроикономическа ситуация в България преди и по време на пандемията от COVID-19

За ограничаването на разпространението на коронавируса се въведоха безпрецедентни мерки, свързани със затруднено преминаване между държавните граници, в някои региони имаше и ограничения за придвижване

вътре в населените места. Ограниченията, въведени за ограничаване на разпространението и въздействието на COVID-19, оказаха широко влияние върху живота на хората и начина, по който функционираха цели икономики. За преодоляването на негативния ефект на ниво Европейски съюз, а и във всяка една държава, се предприеха различни мерки и програми за облекчаване на негативното икономическо развитие.

През последните две десетилетия България постигна забележителен напредък в постигането на трайна стабилност и устойчив растеж. Икономика-та отбеляза значителен напредък, а България бе приета в НАТО от 29 март 2004 г. и в Европейския съюз (ЕС) на 1 януари 2007 г.

Макроикономическият анализ взема предвид основните индикатори като макроикономическия цикъл, фискалната политика, икономическите индикатори, правителствена политика, обществената нагласа (общ песимизъм или оптимизъм), местно законодателство, лихвени проценти, кредитен рейтинг (Peshev, 2015). Особено важни от икономическите индикатори са: brutния вътрешен продукт, бюджетния дефицит, равнището на безработица, инфлацията, производителността на труда както и очакванията за растеж или намаляване на тези индикатори през следващата година (Йорданов, 2020).

Транспортният сектор в България, както и всеки един друг сектор на икономиката, може да бъде повлиян от макроикономическите условия, включително промените в БВП, инфлацията и търговските отношения на страната с Европейския съюз (ЕС).

Брутен вътрешен продукт

Едно от основните макроикономически условия, които оказват влияние върху транспортния сектор в България, е растежът на БВП на страната. Когато растежът на БВП е висок, това води до увеличаване на търсенето на транспортни услуги и развитие на инфраструктурата. Въпреки това, когато растежът на БВП е нисък, това води до намаляване на търсенето на транспортни услуги и намаляване на финансирането за инфраструктурни проекти.

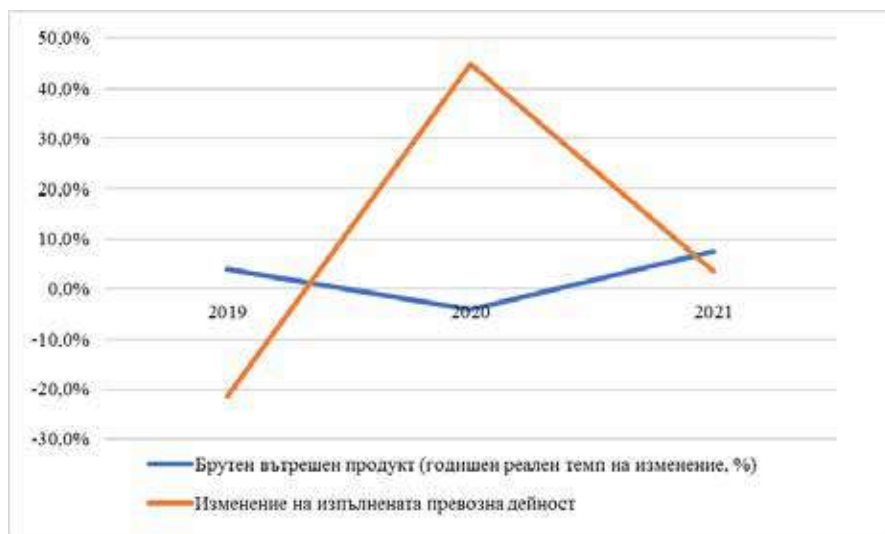
В таблица 1 са показани данни за brutната добавена стойност и brutния вътрешен продукт на България, за периода 2019 – 2021 г. както и какъв е приносът на сектор Транспорт, като част от обобщаващия сектор „Транспорт, складиране и пощи“. Добавената стойност на предприятията от сектор „Транспорт, складиране и пощи“ през 2021 г. е 4,6 млрд. лв., което е 3,8% от brutната добавена стойност в икономиката на България и 6,1% от добавената стойност конкретно на нефинансовите предприятия в страната. Нетните приходи от продажби в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ се увеличават от 15,7 млрд. лв. през 2020 г. до 18,4 млрд. лв. през 2021 г.

Таблица 1: Принос на транспорта в brutната добавена стойност

	2019	2020	2021
Брутна добавена стойност (млн. лв.)	103 953	104 579	121 607
Брутна добавена стойност (годишен реален темп на изменение, %)	3,7	- 4,0	8,0
Брутен вътрешен продукт (млн. лв.)	120 396	120 553	139 012
Брутен вътрешен продукт (годишен реален темп на изменение, %)	4,0	- 4,0	7,6
Нетни приходи от продажби в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ (млн. лв.)		15 700	18 400

Източник: НСИ, БНБ (2022).

Съотносимостта на темповете на нарастване на brutния вътрешен продукт и на транспортната дейност са показани на фигура 1.



Източник: НСИ, БНБ (2022) и разработка на автора

Фигура 1: Темпове на нарастване на БВП и изпълнената превозна дейност, %

На фигура 1 са сравнени темповете на нарастване на brutния вътрешен продукт (БВП) на страната с тези на товарната и пътническа превозна дейност (изпълнени т/км. и п/км.), през 2019, 2020 и 2021 г. Графиката показва

дисбаланс през 2020 г., което може да бъде тема за бъдещо по-задълбочено изследване.

Друго макроикономическо условие, което засяга транспортния сектор в България, са търговските отношения на страната с ЕС. България е член на ЕС и има силни търговски отношения с други страни членки. ЕС инвестира в развитието на транспортната инфраструктура в България, което се отрази положително на транспортния сектор. Промените в търговските отношения с ЕС обаче могат да доведат до промени в търсенето на транспортни услуги и промяна във вида на необходимите транспортни услуги.

Основното макроикономическо предизвикателство за България е последващото присъединяване на България към еврозоната, след като бяха покрити критериите за влизането във валутния механизъм на ЕС² – ERM II (European Exchange Rate Mechanism). Същевременно постоянно предизвикателство пред отговорните за сектора институции и опериращите компании в сектор Транспорт е да следят отблизо тези макроикономически условия и да адаптират стратегиите си в съответствие с тях, за да гарантират устойчивото развитие на транспортния сектор в България.

Кредитен рейтинг на България. Влияние на COVID-19 върху кредитния рейтинг на България

Кредитният рейтинг представлява мерна единица, имаща за задача да оцени кредитоспособността на дадено лице, корпорация, бизнес, регион или държава. Изчислението се основава на няколко фактора, включително кредитна история, размер на собствеността и съотношение на финансовите задължения към активите. Като цяло кредитният рейтинг оценява сигурността и качеството на емитента на облигации въз основа на проверка на финансовото му състояние. Специализирани рейтингови агенции предоставят услуги за кредитен рейтинг, които оценяват кредитоспособността на даден кредитополучател и способността му да изплаща заемите си при настъпване на падежа.

Кредитният рейтинг на дадена държава е рейтинг, който отразява оценката на агенцията за вероятността дадена държава да може да изпълни своите финансови задължения своевременно. Кредитните рейтинги обикновено се определят по скала, като държавите с най-висок рейтинг се считат за най-кредитоспособни, а държавите с най-нисък рейтинг се считат за най-малко кредитоспособни. Кредитният рейтинг на дадена държава може да има зна-

² На 10 юли 2020 г. в комюнике на Европейската централна банка се съобщава, че българският лев е приет във валутния механизъм ERM 2 или така наречената „чакалня за Еврозоната“. Заедно с българския лев, хърватската куна също е приета във валутния механизъм ERM 2.

чително влияние върху способността ѝ да заема пари както и върху условията на всички заеми, които получава.

Лошият кредитен рейтинг е показател за мнението на публикуващата го кредитна агенция за високия риск от неплатежоспособност на оценяваната организация, въз основа на нейната история³ и на нейните минали и бъдещи икономически перспективи.

Икономиката на страната, подобно на много други, беше силно засегната от пандемията и мерките, предприети за забавяне на нейното разпространение.

В отговор на пандемията българското правителство предприе редица мерки в подкрепа на икономиката. Тези мерки включват предоставяне на финансова подкрепа на бизнеса и лицата, засегнати от пандемията, както и прилагане на мерки за подкрепа на пазара на труда. Правителството трябваше да похарчи повече пари за здравеопазване и социални грижи, за да подкрепи засегнатите от пандемията. Това доведе до увеличаване на съотношението дълг/БВП на страната. Въпреки влиянието, което пандемията оказва върху БВП на страната, публичните финанси и т.н., пандемията от COVID-19 не оказва съществено влияние върху кредитния рейтинг на България, което го потвърждават и анализите на кредитните агенции, посочени в изложението.

Според Агенция Fitch дългосрочният кредитен рейтинг на България е BBB/BBB⁺, съответно в чуждестранна и местна валута, със стабилна перспектива, краткосрочният кредитен рейтинг в чуждестранна валута е 'F2' (към 18.11.2022 г.).

Fitch подкрепя рейтинга на България поради „силните външни и фискални баланси, стабилната политическа рамка и членството в ЕС, подсилено от дългогодишното функциониране на валутния борд“. Рейтингът на страната може да бъде повишен при напредък към присъединяване към еврозоната и увеличаване на потенциала за икономически растеж. Неблагоприятни фактори обаче са ниските доходи в сравнение със средните за ЕС и намаляващото население, които биха могли да възпрепятстват растежа и да оказват натиск върху държавните финанси. Показателите за управлението са в съответствие с тези на държавите с подобен рейтинг. Рейтингът на страната може да бъде понижен поради продължително нарастване на държавния дълг, реализиране на условия задължения в държавния баланс, по-слаби перспективи за растеж или значително забавяне на процеса на присъединяване към еврозоната. Стабилната перспектива отчита икономическата устойчивост на страната в условията на пандемия от коронавирус, дългосрочната ѝ фи-

³ Историческата справка за развитието на кредитния рейтинг на българския вътрешен и външен дълг се актуализира редовно и е достъпен на сайта на Министерство на финансите.

скална стабилност, значителните международни валутни резерви и вероятността за значителни трансфери от ЕС през прогнозния период. С оглед на готовността на властите да се присъединят към еврозоната фокусът ще бъде върху изпълнението на последващите ангажименти след присъединяването към ERM II и изпълнението на критериите за конвергенция. Като цяло Fitch очаква, че членството в еврозоната ще засили дългосрочния рейтинг на България и може да се повиши с две степени между присъединяването към ERM II и приемането на еврото.

Според „Standard & Poor’s (S&P)“ „дългосрочният и краткосрочен кредитен рейтинг на България в чуждестранна и местна валута е ‘BBB/A-2’ със запазване на стабилна перспектива“ (към 25.11.2022 г.).

Рейтинговата агенция очаква, че българската икономика ще бъде силно засегната от продължаващия военен конфликт между Русия и Украйна, което ще доведе до значително намаляване на реалния растеж на БВП през 2022 г. и удвояване на бюджетния дефицит. Въпреки това силните външни и фискални баланси на България ще помогнат за смекчаване на този шок, а от 2023 г. се очаква икономиката да се съживи, подкрепена от притока на трансфери от ЕС. Агенцията отбелязва също, че шокът се очаква да бъде временен и че държавният дълг на България се очаква да остане сравнително нисък. Основният проблем за българската икономика в резултат на конфликта е високата инфлация, която може да намали располагаемия доход и да понижи доверието на бизнеса и потребителите. Агенцията оценява, че ситуацията, свързана с прекъснатите доставки на газ от Русия за България, остава управляема, а външните рискове също се считат за управляеми въпреки дефицита по текущата сметка, нарастващите цени на храните и енергията и бавното възстановяване на туристическия сектор. Очаква се притокут на средства от ЕС да осигури стабилна основа за засилване на икономическия растеж. Факторите, които биха могли да доведат до повишаване на рейтинга, са присъединяването на България към еврозоната и подобряването на салдото по текущата сметка, докато външните, макроикономическите или фискалните дисбаланси могат да доведат до понижаване на рейтинга.

Как кредитният рейтинг би повлиял върху сектор Транспорт?

Както всеки един от изследваните в настоящата студия показатели и кредитният рейтинг на България може да окаже значително влияние върху транспортния сектор. Добрият кредитен рейтинг е индикация, че страната е финансово стабилна и има силна икономика, което може да привлече инвеститори в транспортния сектор. Тези увеличени инвестиции може да доведат до развитието на нова инфраструктура като магистрали, летища и морски пристанища, което може да подобри цялостната ефективност на транспорт-

ната система. Освен това добрият кредитен рейтинг може също да доведе до по-ниски лихвени проценти, което може да направи по-евтино за транспортните компании да заемат пари и да инвестират в ново оборудване.

От друга страна, лошият кредитен рейтинг може да има обратен ефект. Това може да възпре инвеститорите да инвестират в транспортния сектор, тъй като те може да го видят като високорискова инвестиция. Това може да доведе до липса на инвестиции в нова инфраструктура, което може да доведе до остаряла транспортна система, която е по-малко ефективна и по-малко привлекателна за бизнеса и потребителите. Освен това, лошият кредитен рейтинг може да доведе до по-високи лихвени проценти, което може да направи по-скъпо за транспортните компании да заемат пари и да инвестират в ново оборудване.

Влияние на инфлацията, върху дейността на сектор Транспорт

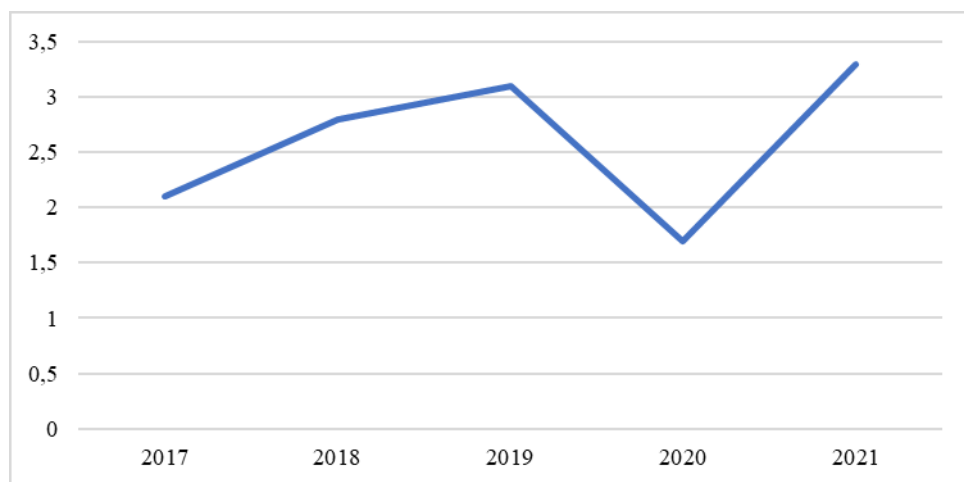
Една от най-често употребяваните думи във финансовия свят е инфлацията, също така тя много често е употребявана и в ежедневието ни, особено през последната година. В една пазарна икономика цените на стоките и услугите могат винаги да се променят. Някои се повишават, други се понижават. За инфлация говорим, когато е налице общо повишение на цените на стоките и услугите, а не само на някои отделни артикули.

Според групата на „монетаристите“, инфлацията означава покачване на количеството пари в икономиката, като виден техен представител Милтън Фридман, казва, че „инфлацията винаги и навсякъде е парично явление в смисъл, че тя е и може да бъде предизвикана единствено от по-бързо нарастване на количеството пари, отколкото на производството“. Всяко ново количество пари се използва за размени срещу блага и услуги, които иначе не биха се проявили. За нео- и посткейнсианците, причините за инфлацията произтичат от недостиг на общото предлагане. На противоположно мнение е Рикардс, за него печатането на пари не води до сигурна инфлация. Според него инфлацията е „психологически феномен, основан на очакванията и форма на адаптивно поведение, описана математически като хиперсинхроничност“ (Рикардс, 2020, с. 13).

Съществуват различни начини за измерване на инфлацията, водещото, при които е какви стоки и услуги са подбрани. В еврозоната ЕЦБ измерва инфлацията на потребителските цени чрез „Хармонизиран индекс на потребителските цени“ или „ХИПЦ“. Включвайки думата „хармонизиран“ в наименованието се дава определена сигурност, че всички държави в Европейския съюз прилагат една и съща методология. Така се гарантира, че данните за една държава са съпоставими с данните за друга. По този начин според ЕЦБ този измерител „е подходящ за проследяване на начина, по който се проме-

нят цените в икономиката и може да се ползва като карта, която да помага за вземаме правилни решения“ (ЕЦБ, 2023).

По данни на Националния статистически институт средногодишната⁴ инфлация в България през 2021 г е 3,3%, през 2020 г. е 1,7%, през 2019 г. е 3,1%, -2,8% за 2018 г и 2,1% за 2017 г. (НСИ, 2022, БНБ, 2022).



Източник: НСИ.

Фигура 2: ИПЦ – средногодишна инфлация в България

По методологията на Националния статистически институт „12-месечните индекси на потребителските цени измерват изменението на цените през текущия месец спрямо същия месец на предходната година. 12-месечните индекси на потребителските цени са измерители на годишната инфлация. Индексите на потребителските цени с натрупване от началото на годината измерват изменението на цените през текущия месец спрямо декември на предходната година. Индексите на потребителските цени с натрупване от началото на годината са измерител на натрупаната инфлация от началото на годината. През декември всяка година 12-месечният индекс и индексът с натрупване от началото на годината са равни“ (НСИ, 2022с).

⁴ Средногодишни данни, предходните 12 месеца = 100.

Състояние на заетостта и безработица в България и тяхното влияние върху сектор Транспорт

Безработицата е важен икономически проблем, който може да има отрицателно въздействие върху икономическото развитие. Когато хората са безработни, те не са в състояние да допринесат за икономиката чрез платена работа и могат да разчитат на правителствена помощ, което може да натовари публичните финанси. Освен това безработицата може да доведе до спад в потребителските разходи, което може допълнително да забави икономическия растеж.

Едно от най-значимите въздействия на безработицата върху икономическото развитие е загубата на човешки капитал. Когато хората са безработни, те могат да загубят умения и опит, които са ценни за работодателите (Idriz, Geshkov, 2019). Това може да доведе до спад в производителността и конкурентоспособността в икономиката. Освен това безработицата може да доведе до социални и психологически проблеми като бедност, престъпност и проблеми с психичното здраве, които могат допълнително да възпрепятстват икономическото развитие.

Високите нива на безработица също могат да доведат до инфлация, тъй като безработните лица може да са готови да приемат по-ниски заплати, което води до намаляване на разходите за труд. Това може да направи местните стоки и услуги по-евтини, което ги прави по-привлекателни за чуждестранните купувачи, което води до намаляване на износа, като по този начин се отразява негативно на икономическия растеж.

Освен това, безработицата може също да доведе до намаляване на държавните приходи, тъй като е по-малко вероятно безработните да плащат данъци и е по-вероятно да разчитат на правителствени програми за подпомагане. Това може да доведе до бюджетен дефицит и увеличаване на публичния дълг, което може допълнително да попречи на икономическото развитие.

Таблица 3: Заети и наети в сектор „Транспорт, складиране, пощи“

	2019	2020	2021
Заети (хил. души)	3233	3122	3077
Наети (хил. души)	2323	2212	2249
Заети в сектор „Транспорт, складиране, пощи“	213	203	208
Наети в сектор „Транспорт, складиране, пощи“ – в т.ч.	150	144	145
Обществен сектор	47	47	44
Частен сектор	103	98	101

Източник: НСИ, БНБ (2022) и разработка на автора

Безработните лица през 2021 г. са 171 хил. души, от тях 95 хил. са мъже и близо 76 хил. жени. Коефициентът на безработица е 5,3 на сто, при мъжете е 5,5 на сто и за жените 5 на сто. Спрямо 2020 г. показателят намалява с 0,8 процентни пункта. В абсолютни стойности имаме намаление на броя на безработните с 3 хил. души, през 2020 г. са били 168,6 хил.

При възрастовата група 15 – 29 навършени години, през 2021 г. коефициентът на безработица е 10,4 на сто.

Относителният дял на продължително безработните сред всички безработни е 49,5 на сто, а коефициентът на продължителна безработица е 2,6 на сто – съответно 2,7 на сто за мъжете и 2,4 на сто за жените.

Икономически неактивните хора на възраст 15 – 64 навършени години са 1227,4 хил., от които 527,0 хил. са мъже и 700,4 хил. са жени.

Коефициентът на икономическа неактивност (15 – 64 навършени години) е 28 на сто – съответно 23,8 на сто за мъжете и 32,3 на сто за жените.

Броят на обезкуражените да намерят работа хора на възраст 15 – 64 навършени години е 57,2 хил. или 4,7 на сто от всички икономически неактивни граждани в същата възрастова група.

Относителният дял на рано напусналите образование и обучение от населението на възраст 18 – 24 навършени години е 12,2 на сто, а на хората с висше образование от населението на възраст 25 – 34 навършени години е 33,6 на сто. Относителният дял на незаетите и неучастващи в образование и обучение от населението на възраст 15 – 29 навършени години е 17,6 на сто (Експерт, 2022).

През 2021 г. икономически активните хора на възраст 15 – 64 навършени години са 3155,3 хил., или 72 на сто от населението на същата възраст. В сравнение с 2020 г. коефициентът на икономическа активност намалява с 0,1 процентни пункта.

Заетостта е мярка за използването на работната сила в дадена страна и е ключов показател за икономическото здраве. Когато заетостта е висока, това обикновено показва силна икономика, тъй като хората имат работа и са в състояние да издържат себе си и семействата си. Когато заетостта е ниска, това може да показва слаба икономика, тъй като хората може да се борят да намерят работа и да се издържат.

Общият брой на заетите е 3076,5 хил. или 52,3 на сто от населението на 15 и повече навършени години. От всички заети 1648,7 хил. или 53,6 на сто са мъже и 1427,8 хил. или 46,4 на сто са жени. Заетите хора на възраст 15 – 64 навършени години са 2986,7 хил. Коефициентът на заетост за населението в същата възрастова група е 68,1 на сто, съответно 72 на сто за мъжете и 64,2 на сто за жените. В сравнение с 2020 г. коефициентът се увеличава с 0,5 процентни пункта (НСИ, 2022b; Експерт, 2022).

Нивото на безработица е спаднало с 0,8 пункта за 2021 г. спрямо 2020 г., но остава малко по-високо в сравнение с 2019 г. През 2019 г. безработните лица са 142 800, а коефициентът на безработица – 4,2%. В сравнение с 2018 г. броят на безработните намалява с 30,5 хил., а коефициентът на безработица – с 1,0 процентни пункта.

От всички безработни 19,6 хил. са с висше образование, 64,2 хил. – със средно и 58,9 хил. – с основно и по-ниско образование.

Заети лица по икономически дейности общо по години са съответно 2016 г. – 3463,3 хил., през 2017 г. – 3525,4 хил., през 2018 г. – 3521,6 хил., през 2019 г. – 3533,6 хил. и през 2020 г. – 3451,7 хил. В сектор „Транспорт, складиране, пощи“ през анализираните години са съответно: през 2019 г. – 213,0 хил. и през 2020 г. – 203,7 хил. души. В сектор „Транспорт, складиране, пощи“ са заети около 6% от общо заетите в икономиката на страната. Средно годишния брой на заетите в сектора през 2020 г. са 144 331, от който 46 631 са заети в обществения сектор и 97 700 в частния сектор.

Средногодишната заплата на наетите лица по трудово и служебно правоотношение по икономически дейности и форми на собственост през 2019 г. общо е била 15 209 лв. Съответно в обществения сектор е била 15 522 лв., а в частния сектор – 15 114 лв. През 2020 г. има леко покачване с около 8% до 16 687 лв. Съответно през 2020 г. в обществения сектор е била 17 239 лв., а в частния сектор – 16 508 лв.

В сектор „Транспорт, складиране и пощи“ средногодишната заплата на наетите лица по трудово и служебно правоотношение и форми на собственост съответно през 2019 г. общо за сектора е била 13 401 лв. Съответно в обществения сектор е била 16 649 лв., а в частния сектор – 11 896 лв. През 2020 г. има леко покачване с около 500 лв. до 13 966 лв. Съответно през 2020 г. в обществения сектор е била 17 193 лв., а в частния сектор – 12 412 лв. Забележимото при анализа е, че в обществения сектор заплатите са съществено по-високи отколкото в частния сектор.

В заключение, безработицата може да има значително отрицателно въздействие върху икономическото развитие. Това може да доведе до загуба на човешки капитал, спад в производителността и социални и психологически проблеми. Освен това може да доведе до инфлация и намаляване на държавните приходи. Въпреки това политиките могат да прилагат различни мерки за смекчаване на отрицателните въздействия на безработицата и насърчаване на икономическото развитие.

Капиталови инвестиции в България и влияние върху развитието на икономиката, и в частност, на сектор Транспорт

Капиталовите инвестиции играят решаваща роля в развитието на една страна. Отнасят се до притока на пари в дадена страна с цел създаване или разширяване на икономическата дейност. Капиталовите инвестиции могат да приемат много форми, включително преки чуждестранни инвестиции, рисков капитал и частен капитал.

Едно от основните предимства на капиталовите инвестиции е, че те могат да доведат до създаване на работни места. Когато компания или физическо лице инвестира пари в нов бизнес или разширяване, те често създават нови работни места за хората в местния район. Това може да има значително въздействие върху намаляването на безработицата и подобряването на жизнения стандарт на много хора.

Капиталовите инвестиции също движат икономическия растеж. Когато компания или физическо лице инвестира пари в нов бизнес или разширяване, те често увеличават производството и продажбите. Това може да доведе до по-висок БВП и подобряване на икономическите условия за страната като цяло. Освен това капиталовите инвестиции могат да доведат до въвеждането на нови технологии и управленски практики, които могат да подобрят ефективността и конкурентоспособността на местния бизнес.

Освен това, капиталовите инвестиции могат да имат положително въздействие върху платежния баланс на дадена страна. Когато чуждестранни инвеститори инвестират пари в дадена страна, те по същество купуват стоки и услуги от страната. Това може да доведе до увеличаване на износа и намаляване на вноса, което може да подобри платежния баланс и да доведе до по-силна валута.

Все пак трябва да се отбележи, че капиталовите инвестиции могат да имат и отрицателни ефекти върху дадена държава. Например ако чуждестранен инвеститор инвестира пари в държава, той също може да поеме контрол върху ценни ресурси и активи, което може да доведе до загуба на контрол за местното население. Освен това капиталовите инвестиции могат също да доведат до увеличаване на неравенството, тъй като ползите от икономическия растеж често не се разпределят поравно между населението.

Таблица 4: Разходи за придобиване на дълготрайни материални активи

	2019	2020	2021 ⁵
По икономически дейности – общо (в хил. лв.)	21 873 680	23 157 131	23 035 610
За сектор „Транспорт, складиране и пощи“ – общо	1 984 618	4 730 660	-
в т.ч.			
Сухопътен транспорт	1 355 180	3 706 766	-
Воден транспорт	11 186	16 348	-
Въздушен транспорт	71 588	342 362	-
Складиране на товари и спомагателни дейности в транспорта	472 011	622 286	-
Пощенски и куриерски услуги	74 653	42 898	-

Източник: НСИ.

Анализът на разходите за придобиване на ДМА показва, че през последните години се наблюдава лек растеж до 2020 г., съответно от 17 671 830 хил. лв. през 2016 г., 17 628 630 хил. лв. през 2017 г., 19 249 299 хил. лв. през 2018 г., 21 873 680 хил. лв. през 2019 г. до 23 157 131 хил. лв. през 2020 г. През 2021 г. се наблюдава лек спад спрямо 2020 г. За 2021 г. за сектор „Транспорт, складиране и пощи“ липсва официална информация за разходи за придобиване на дълготрайни материални активи и придобити дълготрайни материални активи.

Таблица 5: Придобити дълготрайни материални активи в сектор „Транспорт, складиране и пощи“

	2019	2020	2021
Общо по икономически дейности	23 730 943	21 045 792	23 035 610
Общо за сектор „Транспорт, складиране и пощи“	1 903 058	4 344 396	-
в т.ч.			
Сухопътен транспорт	1 335 687	3 544 488	-
Воден транспорт	19 577	12 321	-
Въздушен транспорт	60 101	347 212	-
Складиране на товари и спомагателни дейности в транспорта	414 081	396 828	-
Пощенски и куриерски услуги	73 612	43 547	-

Източник: НСИ.

⁵ Липсва официална информация за сектор „Транспорт, складиране и пощи“ за 2021 г.

Чуждестранни преки инвестиции в нефинансовите предприятия към 31.12. по икономически дейности общо са съответно за 2019 г. – 25 341 512,8 хил. евро и за 2020 г. – 26 884 352,0 хил. евро. Съответно от тях в сектор „Транспорт, складиране и пощи“ през 2018 г. – 435 428,2 хил. евро, през 2019 г. – 525 564,6 хил. евро и за 2020 г. – 531 257,0 хил. евро или около 2% от чуждестранните преки инвестиции са в сектора. Преките чуждестранни инвестиции (ПЧИ) в нефинансовия сектор към 31.12.2021 г. възлизат на 28 137 млн. евро по текущи цени /по предварителни данни/ (Инфо бизнес, 2022).

През 2021 г. най-голяма е стойността на направените преки чуждестранни инвестиции в промишлеността – 12 210 млн. евро. Следва секторът на услугите (търговия, ремонт на автомобили и мотоциклети, транспорт, складиране и пощи, хотелиерство и ресторантьорство) – 6 278 млн. евро (НСИ, 2022а; БСК, 2022).

В заключение, капиталовите инвестиции играят решаваща роля за развитието на една страна. Това може да доведе до създаване на работни места, икономически растеж и подобряване на платежния баланс. Въпреки това е важно правителствата внимателно да обмислят потенциалните отрицателни ефекти от капиталовите инвестиции и да предприемат стъпки за смекчаването им. Това може да се постигне чрез прилагане на политики като регулации за чуждестранни инвестиции, трудово законодателство и данъчни политики, които насърчават справедливото разпределение на богатството.

Законодателни, регулаторни промени и отношения на страната с Европейския съюз (ЕС)

Законодателните и регулаторните промени могат да окажат значително влияние върху развитието на една страна. Законите и разпоредбите могат да повлияят на начина, по който работят предприятията, наличието на ресурси и финансиране и защитата на правата на гражданите. Промените в законодателството и регулациите също могат да повлияят на икономическата среда, например чрез създаване на нови възможности за растеж или ограничаване на достъпа до пазари. Освен това промените в законите и разпоредбите могат да повлияят на социалния и политическия климат на дадена страна, като повлияят на общественото мнение и оформят обществената политика. Като цяло, промените в законодателството и разпоредбите могат да имат както положителен, така и отрицателен ефект върху развитието на дадена страна, в зависимост от конкретните закони и разпоредби, които се прилагат, и контекста, в който се прилагат.

Резултатите от дейностите на компанията в голяма степен се повлияват от съществуващото законодателство в България и периодичните изменения

в него. Когато промените в законодателната рамка са прогнозируеми, тогава те лесно могат да се предвидят, и обратно, когато се правят промени без предварително инициране, тогава могат да се отразят негативно върху бъдещето състояние на компанията. Към настоящия момент продължава процесът на хармонизация на българското законодателство и регулативна практика с тези на ЕС, което ще продължава да оказва значително влияние върху средата, в която транспортната компания извършва дейност и нейните резултати.

Друго макроикономическо условие, което засяга транспортния сектор в България, са търговските отношения на страната с ЕС. България е член на ЕС и има силни търговски отношения с други страни членки. ЕС инвестира в развитието на транспортната инфраструктура в България, което се отрази положително на транспортния сектор. Промените в търговските отношения с ЕС обаче могат да доведат до промени в търсенето на транспортни услуги и промяна във вида на необходимите транспортни услуги.

Най-точен пример за влиянието на законодателството на ЕС върху транспортните компании от България е прилагането на пакет Мобилност.

По време на пандемията от COVID-19 правителството на България предприе различни мерки и ограничения за справяне с разпространението на вируса, особено в транспортния сектор. Също така трябва да се отбележи, че тези мерки и ограничения са периодично преразглеждани и актуализирани от правителството въз основа на ситуацията и препоръките на здравните власти. Анализирайки различни информационни източници, научни материали (Nikolova & Garkova, 2022; Николова, 2022; Димитров, 2022; Sterev, 2022; Гътовски, Милушева, 2022; Арnaudов, 2023; Пенков, Марков, 2020; Йорданов, 2022), правителствени бюлетини и решения, без претенции за изчерпателност, могат да се идентифицират следните мерките и ограничения, вариращи в зависимост от вида на транспорта, като например:

1. Въздушен транспорт: българските летища бяха затворени за всички с изключение на спешни полети, карго полети и полети за репатриране на български граждани от чужбина от 15 март до 15 юни 2020 г. След това въздушният транспорт беше възобновен, но с някои ограничения като задължителните маски за лице за пътниците и екипаж, социално дистанциране и измерване на температурата на пътниците преди качване.

2. Железопътен транспорт: българските железопътни компании ограничиха броя на пътниците във влаковете и въведоха социално дистанциране и засилиха почистването и дезинфекцията на влаковете. Броят на пътниците беше ограничен до максимум 50% от капацитета на влака, а на железопътните гари бяха въведени температурни проверки.

3. Автобусен транспорт: българските автобусни компании въведоха мерки за социално дистанциране, като ограничаване на броя на пътниците и засилено почистване и дезинфекция на превозните средства. Беше въведен и температурен скрининг за пътниците преди качване и маските за лице бяха задължителни.

4. Автомобилен транспорт: българското правителство въведе ограничения върху транспорта с камиони, като бе позволено да се транспортират само стоки от първа необходимост като храна и медицински консумативи. Правителството също така временно спря таксите за използване на магистрали за камиони и автобуси, за да насърчи вътрешния автомобилен транспорт.

5. Градски обществен транспорт: градският обществен транспорт в България, включително автобусите и трамваите, въведе социално дистанциране, ограничаване на броя на пътниците и засилено почистване и дезинфекция на превозните средства. Бяха въведени и температурни скрининги за пътниците преди качване, а маските за лице бяха задължителни.

В допълнение към тези мерки българското правителство приложи и икономически мерки за подкрепа на транспортния сектор по време на пандемията, като предприятия, осъществяващи автобусен транспорт, могат да получат държавна помощ в размер до 8% от техния оборот за 2019 г., като държавната помощ не може да бъде по-ниска от 3000 лв. и да надвишава 450 000 лв. Общият бюджет на тази програма е 30 млн. лв. Също така като общи мерки за всички сектори например за микро- и малките предприятия, държавата въведе финансова помощ в размер от 3000 до 10 000 лв. Държавата осигури грантове от 30 000 лв. до 150 000 лв. за средните предприятия, които отговарят на определен критерий (преди всичко загуби, в резултат на Ковид-19 пандемията). За земеделския сектор се въведоха различни видове мерки за фермерите и животновъдите (помощи за складиране на някои видове сирена; помощи за продажбата на череши от реколта 2020 г.; държавна помощ за животновъдите; за пчеларите; за фермерите, отглеждащи плодове и зеленчуци, лозя и маслодайни рози (розово масло). Заедно с това, земеделските производители, засегнати от COVID-19 кризата, преработващи селскостопански продукти, изброени в списък към Анекс I към ДФЕС, или памук, с изключение на рибни продукти, могат да кандидатстват за държавни помощи в размер до 50 000 лв. (Пенков, Марков, 2020).

Микро-, малки и средни предприятия, осъществяващи дейности в различните сектори, засегнати от пандемията COVID-19, можеха да кандидатстват за нисколихвени кредити. Мярката включваше предоставянето на оборотни средства и инвестиционни заеми, включително реструктуриране в случаи на затруднена финансова обстановка за предприятията, възникнали вследствие на кризата.

Влияние на данъчната политика върху икономическото развитие на България, и в частност, на сектор „Транспорт“

Данъчната политика играе решаваща роля в икономическото развитие на всяка една държава. Начинът, по който една държава структурира своите данъци, може да окаже значително влияние върху икономическия растеж, създаването на работни места и цялостния просперитет.

Един от ключовите начини, по който данъчната политика може да повлияе на икономическото развитие, е чрез нейното въздействие върху бизнес инвестициите. Държава с високи данъци и сложен данъчен кодекс може да обезсърчи бизнеса да инвестира и оперира в нея, докато държава с ниски данъци и прост данъчен кодекс може да бъде по-привлекателна за бизнеса. Това е така, защото високите данъци могат да увеличат разходите за правене на бизнес и да затруднят компаниите да реализират печалба, докато един прост данъчен кодекс може да намали разходите за спазване и да улесни компаниите да разбират и да се ориентират в данъчната система.

Данъчната политика също може да повлияе на икономическото развитие, чрез въздействието си върху потребителските разходи. Когато данъците са високи, хората имат по-малко разполагаем доход, който да харчат за стоки и услуги, което може да доведе до по-бавен икономически растеж. Обратно, когато данъците са ниски, хората имат повече разполагаем доход за харчене, което може да доведе до по-силен икономически растеж.

Освен това данъчната политика може да окаже голямо влияние върху развитието на инфраструктурата на държавата. Правителствата може да използват данъчните приходи, за да инвестират в жизненоважна инфраструктура като транспортна мрежа, образователна система и система на здравеопазване. Това може да доведе до по-продуктивна работна сила и да привлече повече предприятия и индустрии към държавата, което от своя страна може да доведе до повече възможности за работа и по-високи заплати.

Друг важен аспект на данъчната политика е нейното въздействие върху неравенството в доходите. Високите данъци за богатите могат да намалят неравенството в доходите, докато ниските данъци за богатите могат да увеличат неравенството в доходите. Държава с високо ниво на неравенство в доходите може да се бори да привлече и задържи предприятия и квалифицирани работници, което може да повлияе отрицателно на икономическото развитие.

От началото на 2007 г. корпоративния данък в България беше намален от 15%, до настоящия размер от 10%. Голямо влияние върху дейността може да окаже честата смяна, както и постоянните промени в социално осигурителните разходи, при които през последните години се наблюдава увеличение, което в голяма степен не винаги е уместно иницирано.

По време на пандемията от COVID-19 правителството на България приложи различни мерки за данъчни облекчения, за да помогне за смекчаване на въздействието на пандемията върху бизнеса и физическите лица. Някои от тези мерки включват:

1. Удължаване на сроковете: правителството удължи различни срокове, свързани с данъците и осигурителните вноски, като например крайния срок за подаване и плащане на корпоративен данък.

2. Намалена ставка на ДДС: правителството временно намали стандартната ставка на ДДС от 20% на 9% за период от 6 месеца от 1 април 2020 г. за някои стоки, (ресторанти, спортни зали (фитнес центрове), туроператори, включително и за стоки като книги, бира и вино). Също така във връзка с Решение № 2020/491 на Комисията от 3 април 2020 г. държавата освобождава от ДДС медицински продукти, медицински изделия и лични предпазни средства, предназначени за борба срещу последиците от COVID-19.

3. Спиране на санкциите и лихвите: правителството спря санкциите и лихвите за закъснели плащания на данъци и осигурителни вноски за период от 6 месеца, считано от 1 април 2020 г.

4. Отсрочване на данъчните плащания: правителството разреши отлагане на данъчните плащания за период от 6 месеца от 1 април 2020 г. за компании, които са били засегнати от пандемията.

5. Временно намаляване на акцизите върху дизеловото гориво: правителството въведе временно намаление на акциза върху дизеловото гориво, което е един от основните разходи за автомобилния транспорт, за да помогне за намаляване на разходите за компаниите в този сектор.

6. Намалени социалноосигурителни вноски за работодателите: тук попада най-обсъжданата правителствена мярка за справяне с последиците от епидемията от COVID-19 – схемата „60/40“.

Една добре разработена данъчна политика също може да помогне за намаляване на неравенството в доходите, което може да бъде от полза за цялостния просперитет на държавата.

Тенденции и препоръки

Пандемията от COVID-19 оказва значително влияние върху транспортния сектор, като много компании бяха изправени пред значителни финансови предизвикателства в резултат на намаленото търсене на транспортни услуги и увеличените оперативни разходи. За преодоляване на икономическите, социалните и финансовите последици от пандемията, а и при бъдещи кризи транспортните компании и административните органи могат да предприемат редица икономически и финансови мерки.

Като мярка при наличие на кризи компаниите в сектор Транспорт могат да предприемат действия за намаляване на разходите чрез рационализиране на операциите и намаляване на несъществените разходи. Това може да включва мерки като консолидиране на маршрути, намаляване на размера на флота и договаряне на по-добри сделки с доставчици. Освен това компаниите могат да проучат алтернативни източници на приходи, като диверсификация на услугите си, за да включат нови продукти или пазарни сегменти.

Също така компаниите от сектор Транспорт могат да предприемат стъпки за подобряване на своята ликвидност и финансова устойчивост чрез оптимизиране на капиталовата структура, чрез оптимизиране на техните активи и използване на дългово или дялово финансиране, за да изградят буфер от парични средства или да си осигурят достъп до ликвидни ресурси, за да издържат на въздействието на пандемията (кризата).

От друга страна, административните органи също могат да предприемат действия за подпомагане на транспортния сектор. Една мярка може да бъде предоставянето на икономически стимули за транспортния сектор чрез предоставяне на субсидии или данъчни облекчения на компаниите, работещи в сектора. Друга мярка може да бъде улесняването на достъпа до финансиране чрез подкрепяни от правителството схеми за заеми или инвестиции в транспортна инфраструктура и технологични иновации.

Друга мярка, която може да бъде предприета от административните органи, е прилагането на разпоредби и политики, които помагат да се осигури непрекъснатост на транспортните услуги по време на пандемията.

Освен това административните органи могат също така да помогнат за повишаване на доверието на потребителите в сектора чрез прилагане на мерки за здраве и безопасност, като засилено почистване и дезинфекция на превозните средства и прилагане на насоки за социално дистанциране, за да се запази безопасността на пътниците и работниците.

Заклучение

Икономическите условия могат да окажат значително влияние върху дейността на компаниите от сектор „Транспорт“. Силната икономика обикновено води до увеличени потребителски разходи, което от своя страна може да доведе до увеличени продажби и приходи за транспортните компании. Обратно, слабата икономика може да доведе до намалени потребителски разходи и намаляване на продажбите и приходите.

Различните външни фактори могат да влияят по различен начин както върху сектора като цяло, така и върху компаниите. Върху компаниите едно външно условие може да се отразява по различен начин, но в съвкупност например едно от основните макроикономически условия, които оказват

влияние върху транспортния сектор в България, е растежът на БВП на страната. Когато растежът на БВП е висок, това води до увеличаване на търсенето на транспортни услуги и развитие на инфраструктурата. Въпреки това, когато растежът на БВП е нисък, това води до намаляване на търсенето на транспортни услуги и намаляване на финансирането за инфраструктурни проекти.

Високата инфлация може да доведе до повишаване на цената на транспортните услуги и намаляване на покупателната способност на потребителите. Това може да доведе до спад в търсенето на транспортни услуги и намаляване на инвестициите в сектора.

Друго макроикономическо условие, което засяга транспортния сектор в България, са търговските отношения на страната с ЕС. България е член на ЕС и има силни търговски отношения с други страни членки. ЕС инвестира в развитието на транспортната инфраструктура в България, което се отрази положително на транспортния сектор. Промените в търговските отношения с ЕС обаче могат да доведат до промени в търсенето на транспортни услуги и промяна във вида на необходимите транспортни услуги.

За да смекчат отрицателното въздействие на безработицата върху икономическото развитие, политиките в България могат да прилагат различни мерки. Те могат да включват програми за обучение за работа, които да помогнат на безработните лица да придобият нови умения, данъчни стимули за предприятията да наемат нови служители и програми за обществени работи за създаване на работни места в краткосрочен план. Освен това политики, които насърчават икономическия растеж, като намаляване на регулациите и увеличаване на разходите за инфраструктура, също могат да помогнат за създаването на работни места и намаляването на безработицата.

Държавните политики и разпоредби също могат да играят роля в дейността на компанията. Правителствените политики и разпоредби могат да повлияят върху способността на компаниите от сектор Транспорт да работят, както и върху нейните разходи и приходи. Освен това промените в данъчните политики или търговските политики също могат да повлияят на дейността на компаниите от сектор Транспорт.

Спонсориране на научното изследване

Настоящата студия е част от работата по проект „Оценка на икономическите, социалните и финансовите последствия на пандемията COVID-19 върху транспортния сектор и мерки за възстановяване“ договор № ИНИ-КП-06-ДК2/4 от 30.03.2021 г. сключен с Фонд „Научни изследвания“ към МОН.

Използвана литература

- Ангелов, А. (1998). Основи на мениджмънта, изд. Тракия М, София. (Angelov, A., 1998, Osnovi na menidzhmanta, izd. Trakia M, Sofia).
- Арнаудов, Б. (2023). Развитие на пътническия железопътен транспорт в България след пандемията COVID-19, Доклад от МНК „Тенденции и стратегии за възстановяване на икономическата и обществената система след пандемията от COVID-19“, 15-17 Март 2023 г., Стара Загора. (Arnaudov, B., 2023, Razvitie na patnicheskia zhelezopaten transport v Bulgaria sled pandemiyata COVID-19, Doklad ot MNK „Tendentsii i strategii za vazstanovyavane na ikonomicheskata i obshtestvenata sistema sled pandemiyata ot COVID-19“, 15-17 Mart 2023 g., Stara Zagora).
- БСК. (2022). Предварителни данни на НСИ за инвестициите през 2021 г., Прессъобщение, [online], (BSK, 2022, Predvaritelni dannii na NSI za investitsiite prez 2021, Pressaobshtenie), available at: <https://www.bia-bg.com/news/view/30640/> (accessed on 20.03.2023)
- БНБ. (2022). Макроикономически показатели [online], (BNB, 2022, Makroikonomicheski pokazатели), available at: <https://bnb.bg/Statistics/StMacroeconomicIndicators/index.htm> (accessed on: 13.10.2022)
- Гътовски, И., Милушева Н. (2022). Влияние на пандемията Covid-19 върху обществения превоз на пътници в градска среда, Индустриални отношения и обществено развитие, бр. 4/2022, с. 42-68. (Gatovski I., Milusheva N., 2021, Vliyanie na pandemiyata Covid-19 varhu obshtestvenia prevoz na patnitsi v gradska sreda, Industrialni otnoshenia i obshtestveno razvitie, br. 4/2022, s. 42-68).
- Димитров, Г. (2022). Влияние на пандемията COVID-19 върху развитието на пътническия железопътен транспорт в Европа, Механика, Транспорт, Комуникации, том 20, бр. 3, с. III-47 – III-52. (Dimitrov, G., 2022, Vliyanie na pandemiyata COVID-19 varhu razvitiето na patnicheskia zhelezopaten transport v Evropa, Mehanika, Transport, Komunikatsii, tom 20, br. 3, str. III-47 – III-52), available at: <https://mtc-aj.com/article.2312.htm>
- Европейска комисия. (2022). EU transport in figures: statistical pocketbook 2022, Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, Служба за публикации на Европейския съюз, (Evropeyska komisia, 2022, EU transport in figures : statistical pocketbook 2022, Generalna direktsia „Mobilnost i transport“, Sluzhba za publikatsii na Evropeyskia sayuz, 2022), available at: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/216553>
- Експерт. (2022). 5.3% безработица за 2021 г. отчете НСИ, [Online], (Ekspert, 2022, 5.3% bezrobotitsa otchete NSI), available at: <https://www.expert.bg/macroview/marketplace/53-bezrobotica-za-2021-g-otchete-nsi-1725935.html> (accessed on 13.10.2022)

- ЕЦБ. (2023). Какво представлява инфлацията [Online], (ETSB, 2023, Kakvo predstavlyava inflatsiata), available at: https://www.ecb.europa.eu/ecb/educational/explainers/tell-me-more/html/what_is_inflation.bg.html (accessed on 10.02.2023)
- Инфо бизнес. (2022). Преки чуждестранни инвестиции и разходи за придобиване на дълготрайни материални активи 2021 г., брой 167 (26060), [Online]., (Info biznes, 2022, Preki chuzhdestranni investitsii I razhodi za pridobivane na dalgotrayni materialni aktivi 2021, broj 167, (26060)), available at: <https://www.infobusiness.bcci.bg/article/29760> (accessed on 10.02.2023)
- Йорданов, Д. (2020). Базов анализ на външни фактори оказващи влияние върху дейността на компанията (Yordanov, D., 2020, Bazov analiz na vanshni faktori okazvashti vliyanie varhu deynostta na kompaniyata), available at: <https://mdg-magazine.bg/bazov-analiz-na-vanshni-faktori-vliyaeshti-varhudeynostta-na-kompaniyata/>
- Йорданов, Д. (2022). Предпандемично и постпандемично състояние на транспортния отрасъл в България, в следствие на КОВИД 19, кръгла маса: “Планът за развитие и устойчивост – предизвикателства пред висшето образование и наука“, 02-04.12.2022 г, с. Арбанаси. (Yordanov, D., 2022, Predpandemichno i postpandemichino sastoyanie na transportnia otrasal v Bulgaria, v sledstvie na KOVID 19“, kragla masa: “Planat za razvitie i ustoychivost – predizvikatelstva pred vissheto obrazovanie i nauka“, 02-04.12.2022g, s. Arbanasi).
- Маринов, Г., Велев, Мл., Гераскова, О. (2009). Икономика и конкурентоспособност на предприемаческата дейност, изд. „Информа интелект“, София. (Marinov, G., Velev, Ml., Geraskova, O., 2009, Ikonomika i konkurentosposobnost na predpriemacheskata deynost, izd. „Informa intelekt“, Sofia).
- Министерство на финансите. (2022). Fitch Ratings потвърди ‘BBB’ рейтинга на България с положителна перспектива [online], (Ministerstvo na finansite, 2022, Fitch Ratings potvardi ‘BBB’ reytinga na Bulgaria s polozhitelna perspectiva), available at: <https://www.minfin.bg/bg/news/2022-01-22>, (accessed on 22.12.2022)
- Николова, Хр. (2022). Оценка на въздействието на COVID пандемията върху устойчивостта в развитието на транспорта в България и мерки за възстановяване, Сборник с доклади от Международна научна конференция „Мултидисциплинарен подход за осигуряване нормалното функциониране на здравните и обществени системи при пандемични вълни“, 22-24 юни 2022 г., гр. Стара Загора. (Nikolova, Hr., 2022, Otsenka na vazdeystviето na COVID pandemiyata varhu ustoychivostta v razvitiето

- na transporta v Bulgaria i merki za vazstanovyavane, Sbornik s dokladi ot Mezhdunarodna nauchna konferentsia „Multidistsiplinaren podhod za osiguryavane normalното funktsionirane na zdravnite i obshtestveni sistemi pri pandemichni valni“, 22-24 yuni 2022 g., gr. Stara Zagora).
- Савов, С., Миркович, К., Казаков, Ат. и колектив. (1998). Икономикс, изд. Тракия М, София. (Savov, S., Mirkovich, K., Kazakov, At. i kolektiv, 1998, Ikonomiks, izd. Trakia M, Sofia).
- НСИ. (2021). Статистически годишник за 2020. (NSI, 2021, Statisticheski godishnik za 2020).
- НСИ. (2022). Статистически годишник за 2021. (NSI, 2022, Statisticheski godishnik za 2021).
- НСИ. (2022). Статистически справочник за 2021. (NSI, 2022, Statisticheski spravochnik za 2021).
- НСИ. (2022a). Преки чуждестранни инвестиции и разходи за придобиване на дълготрайни материални активи през 2021 г. (предварителни данни), (NSI, 2022, Preki chuzhdestranni investitsii i razhodi za pridobivane na dalgotrayni materialni aktivii prez 2021 g. (predvaritelni dannii), available at: https://nsi.bg/sites/default/files/files/pressreleases/Investments2021p_U9JH55E.pdf (accessed on 22.12.2022)
- НСИ. (2022b). Заетост и безработица – годишни данни 2021, (NSI, 2022, Zaetost i bezrabortitsa – godishni dannii 2021), available at: https://nsi.bg/sites/default/files/files/publications/ZB_2021.pdf (accessed on 13.10.2022)
- НСИ. (2022c) Методология за „Индекс на потребителските цени“, Индекси на потребителските цени (ИПЦ). (NSI 2022c, Metodologiq za “Indeks na potrebitelskite ceni”).
- НСИ. (2023). Статистически справочник за 2022. (NSI, 2023, Statisticheski spravochnik za 2022).
- Пенков, Марков и партньори. (2020). Правителствени мерки за преодоляване на последиците от Ковид 19 [online], (Penkov, Markov i partnyori, 2020, Pravitelstveni merki za preodolyavane na posleditsite ot Kovid 19), available at: <https://www.penkov-markov.eu/novini/covid19/797/pravitelstveni-merki-za-preodolyavane-na-posleditsite-ot-kovid-19> (accessed on 22.12.2022)
- Рикардс, Дж. (2020). След кризата Как да запазим парите си по време на задаващия се хаус, изд. Изток-запад, София. (Rikards, Dzh., 2020, Sled krizata Kak da zapazim parite si po vreme na zadavashtia se haus, izd. Iztok-zapad, Sofia).
- Idriz, F., Geshkov, M. (2019). Contemporary Challenges to Personnel Development in the Industrial Company, Economic Alternatives, Issue 4, pp. 596-606.

- Mises, L. von. (1980 [1922]). The Theory of Money and Credit, Indianapolis, Ind.: Liberty Classics.
- Nikolova, C. & Garkova, V. (2022). Impact Assessment of The Covid-19 Pandemic on Service Performance of Sofia Airport, European Journal of Sustainable Development, 11(3), 247, <https://doi.org/10.14207/ejsd.2022.v11n3p247>
- Peshev, P. (2015). Determinants of interest rate spreads in Bulgaria, BNB Discussion papers series, DP/99/2015.
- Stereov, N. (2021). Economic impact of COVID-19 pandemic: case of Bulgaria, SHS Web Conf. Volume 120, <https://doi.org/10.1051/shsconf/202112002005>
- Sloman, J. (2006). Economics, sixth edition, FT Prentice Hall.

IMPACT OF THE COVID-19 ON TRANSPORT SECTOR ACTIVITY

Assoc. Prof. Daniel Yordanov, PhD
Department of Economics of Transport and Energy
Faculty of Economics of Infrastructure
University of National and World Economy
e-mail: dyordanov@unwe.bg

Abstract

The pandemic of COVID-19 hit Europe at the beginning of 2020 and put the entire population to a huge test, greatly affecting the transport sector. The performance of transport companies is influenced by various factors, most often divided into external and internal. This paper discusses and analyses external factors (macroeconomic conditions, unemployment, legislative and regulatory changes and tax policy) and the extent to which there has been change before and after the COVID-19 pandemic. The aim of the paper is to derive the performance of certain externalities to what extent they are affected by the pandemic based on publicly available information and what impact their magnitudes would have on the transport sector. At the same time, the conclusions from the external factors considered, systematized and analyzed are usually part of any more in-depth business analysis – be it a business plan, financial and economic analysis, development concept, etc.

Keywords: COVID-19, external factors, macroeconomic analysis, transport

JEL: E66, R40, O11