Насоки за повишаване конкурентоспособността на българските транспортни предприятия

Виолета Мутафчиева – Бакалова*

Резюме: Статията е посветена на основни проблеми, свързани с функционирането на българските транспортни предприятия. Във връзка с това е направен анализ на товарната и пътническата превозна дейност на отделните видове транспорт, формиращи националната транспортна система. Специално внимание е отделено на повишаване конкурентоспособността на железопътния, автомобилния и водния транспорт, които имат важна роля при обслужването на националната икономика. Определени са и възможностите за развитие на комбинираните превози в България като един от основните приоритети на европейската транспортна политика. За постигане целта на изследването са разгледани възможностите за усъвършенстване на транспортната инфраструктура, подобряване използването на подвижния състав, както и повишаване екологосъобразността на отделните видове транспорт. На основата на изследването са определени насоките за повишаване конкурентоспособността на българските транспортни предприятия и постигане на устойчиво развитие на транспортния сектор.

Ключови думи: конкурентоспособност, транспортни предприятия, транспортна инфраструктура, подвижен състав, екологосъобразност.

JEL: L92, R49.

* Виолета Мутафчиева-Бакалова е доктор, доцент в катедра "Икономика на траспорта" на УНСС, e-mail: violeta_ani@abv.bg

Въведение

Транспортът има важна роля за задоволяване на съвременните обществени потребности, като оказва силно влияние върху развитието на националната икономика.

Влошената конкурентоспособност на българските транспортни предприятия на националния и международния транспортен пазар се отразява твърде негативно на тяхното функциониране. Поради това е необходимо разработването на конкретни мерки за устойчивото развитие на транспортния сектор. Важно значение има определянето на насоките за развитие и усъвършенстване на транспортната инфраструктура, както и подобряване използването на подвижния състав в отделните видове транспорт. Необходимо е да се определят и възможностите във връзка с повишаването на енергийната ефективност, както и за опазването на околната среда при осъществяването на товарни и пътнически превози.

Основна цел на изследването е разработването на насоки за повишаване конкурентоспособността на българските превозвачи при сегашните условия. Обект на проучването са транспортните пред-

приятия, функциониращи в областта на автомобилния, железопътния и водния транспорт, а предмет – възможностите за повишаване на тяхната конкурентоспособност.

Методология на изследването

При осъществяване на изследването са приложени следните методи:

- емпирични – свързани с наблюдение, измерване и провеждане на експерименти във връзка с дейността на транспортните фирми;
- статистически – необходими за набиране на данни за изследване равнището на различни показатели за устойчивото развитие на транспорта;
- аналитични – за оценка на конкретните данни относно развитието на транспортния сектор;
- сравнителни – относно съпоставяне конкурентните предимства на превозвачите, функциониращи в отделните видове транспорт;
- социологически – за изследване мненията и оценките на превозвачите и потребителите на транспортни услуги и др.

1. СЪСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Националната транспортна система представлява съвкупност от различни видове транспорт, които функционират на транспортния пазар. Всеки от тях има специфична роля и място при осъществяването на товарни и пътнически превози. По-конкретно това може да се определи въз основа на анализ на основните им показатели за товарна и пътническа превозна дейност (Мутафчиев и др., 2007).

В таблица 1 са представени данни за обема на товарните превози, извършени от отделните видове транспорт в рамките на националната транспортна система

Въз основа на данните в таблицата може да се направи извод, че е налице известно нарастване на количеството на превозените товари от отделните видове транспорт, което през 2013 г. е в размер на 25,5 % в сравнение с 2000 г. Икономическата криза през 2008 г. дава съществено отражение върху обема на товарните превози, което се изразява в тяхното намаляване до 2010 г. с 9 % . През следващите години се наблюдава тенденция на увеличаване стойността на разглеждания показател (Николова, 2010).

Автомобилният транспорт има основна роля при осъществяването на товарните превози в мащаба на националната транс-

Таблица 1. *Количество на превозените товари по видове транспорт за периода 2000-2013 г. /хил.т/*

Видове транспорт	2000 г.	2002 г.	2004 г.	2006 г.	2008 г.	2010 г.	2012 г.	2013 г.
Автомобилен	36 758	56 804	53 530	65 212	65 143	48 053	65 282	79 398
Железопътен	21 082	18 500	20 387	21 882	19 716	12 939	12 470	13 539
Въздушен	22	7	24	13	5	11	6	4
Морски	18 619	15 557	13 094	12 862	10 828	4906	2035	3031
Речен	1846	1621	2686	2265	4466	3058	2989	
Тръбопроводен	17 674	18 256	18 035	22 037	23 513	18 449	24 403	24 528
Общо:	96 001	110 745	107 759	124 271	123 671	87 416	107184	120 500

Източник: *НСИ*

Забележка: *Данните за морския и речния транспорт за 2013 г. са представени общо за водния транспорт.*

портна система. Относителният му дял в общото количество на превозените товари през 2013 г. е около 66 %. Това може да се обясни преди всичко с промяната в структурата на товарооборота през последните години, която се характеризира с увеличаване на дребнопартидното производство на стоки с висока себестойност. Налице са и определени изисквания за бърза доставка, което е предпоставка за използването на товарни автомобили за превоз на такива стоки.

През разглеждания период се наблюдава намаляване на относителния дял на железопътния транспорт в общото количество на превозените товари, което е в размер на 36 %. По-конкретно през 2013 г. участието на железопътния транспорт на пазара на товарните превози у нас възлиза на 11 %. Това може да се обясни преди всичко с кризата в дейността на българските железници, която се проявява силно през последните години.

Най-голямо намаление се наблюдава по отношение на количеството на превозените товари по морския транспорт, което е почти 9 пъти през 2012 г. в сравнение с 2000 г. Относителният дял на този вид транспорт в общия обем на товарните превози през 2012 г. е незначителен – под 2 %. През 2013 г. въпреки представената обща стойност на количеството на превозените товари по водния транспорт, може да се констатира още по-голямо намаление на разглеждания показател.

В речния транспорт е налице нарастване на количеството на превозените товари през разглеждания период, като през 2012 г. то е в размер на 61 % спрямо 2000 г. Въпреки това неговият относителен дял в общия обем на товарните превози е незначителен – 2,7 %.

През разглеждания период се наблюдава нарастване на участието на тръбопроводния транспорт в общото количество на превозените товари, което през 2013 г. възлиза на 20 % в мащаба на националната транспортна система.

Незначителен дял по този показател има въздушният транспорт – под 1%, което се обуславя от специфичната му роля на пазара на транспортните услуги.

В таблица 2 са представени данни за товарната превозна работа, извършена от отделните видове транспорт.

По отношение на извършената товарна превозна работа в националната транспортна система се наблюдава значително намаление през 2013 г.спрямо 2000 г., което е почти 2,5 пъти. Причините за това са свързани преди всичко със значителното участие на автомобилния транспорт в про-

Таблица 2. *Извършена товарна превозна работа от отделните видове транспорт за периода. 2000-2013 г. /млн. ткм/*

Видове транспорт	2000 г.	2002 г.	2004 г.	2006 г.	2008 г.	2010 г.	2012 г.	2013 г.
Автомобилен	4127	6603	9015	10 793	11 027	15 641	20 994	23 530
Железопътен	5538	4627	5211	5396	4693	3063	2908	3246
Въздушен	46	6	33	23	3	8	5	4
Морски	74 391	60 814	68 025	63 627	72 158	24 722	10 725	4612
Речен	397	571	1326	1429	1936	1813	1397	
Тръбопроводен	3637	3720	3977	4602	4968	3736	4472	4808
Общо:	88 136	76 341	87 587	85 870	94 785	48 983	40 501	36 200

Източник: *НСИ*
Забележка: *Данните за морския и речния транспорт за 2013 г. са представени общо за водния*

изведените тонкилометри, което през разглеждания период нараства почти 6 пъти. Неговият относителен дял по този показател възлиза на 65 % през 2013 г. Превозите на товари по автомобилния транспорт са предимно на къси разстояния, което обуславя значителното намаляване на извършената товарна превозна работа в рамките на националната транспортна система през разглеждания период.

Въпреки че морският транспорт обслужва основно външнотърговския стокообмен на страната, неговият относителен дял в произведените тонкилометри рязко намалява, като през 2012 г. е около 7 пъти по-малък спрямо 2000 г. През 2012 г. участието на морския транспорт в общото количество произведени тонкилометри възлиза на 26,5 %, а през 2013 г. въпреки посочените общи данни за водния транспорт, може да се отбележи драстичен спад на стойността на разглеждания показател.

За железопътния транспорт е характерна тенденция на намаляване на участието му в произведените тонкилометри, като през 2013 г. относителният му дял е 9 %, който е около 1,7 пъти по-малък в сравнение с 2000 г.

При речния транспорт се наблюдава нарастване на относителния дял в произведените тонкилометри в размер на 3,5 пъти през 2012 г. спрямо 2000 г., като участието му в общия обем на извършената превозна работа е 3 %.

През разглеждания период тръбопроводният транспорт има сравнително постоянно участие в извършената товарна превозна работа, като през 2013 г. се наблюдава увеличение на стойността на разглеждания показател в размер на 25 % . Относителният дял на този вид транспорт в общото количество произведени тонкилометри през 2013 г. е 13 %. Това може да се обясни преди всичко с намаляването на обема на превозната работа в железопътния транспорт.

Въздушният транспорт има незначително участие в произведените тонкилометри, което е под 0,1 % от извършената товарна превозна работа в националната транспортна система.

По аналогичен начин е направен анализ на пътническата превозна дейност в рамките на националната транспортна система.

В таблица 3 са посочени данни за броя на превозените пътници от отделните видове транспорт.

Таблица 3. *Брой превозени пътници по видове транспорт за периода 2000-2013 г. /хил./*

Видове транспорт	2000 г.	2002 г.	2004 г.	2006 г.	2008 г.	2010 г.	2012 г.	2013 г.
Автобусен	1108522	777 153	685 233	623 249	589 786	516 434	491 625	426769
Железопътен	50 029	33 719	34 149	34 113	33 758	30 102	26 523	26 071
Въздушен	1261	856	1782	2320	2636	2327	2211	2269
Морски	-	-	3	5	7	17	20	143
Речен	76	60	81	75	246	149	175	
Градски елекро-транспорт	346 757	312 162	299 850	286 339	299 100	291 167	285 859	269448
Общо:	1506645	112 395	1021098	946 101	925 533	840 196	806 413	724700

Източник: *НСИ*
Забележка: *Данните за морския и речния транспорт за 2013 г. са представени общо за водния транспорт.*

През периода 2000-2013 г. се наблюдава почти двойно намаление на броя на превозените пътници в рамките на националната транспортна система. Основната причина за това е значителното увеличение на броя на личните превозни средства, както и действието на икономическата криза в страната през 2008 г.

По отношение на разглеждания показател автомобилният транспорт е на първо място в националната транспортна система, въпреки че през 2013 г. е налице почти 2,6 пъти намаление на стойността му спрямо 2000 г. Понастоящем той има най-висок относителен дял при осъществяването на пътнически превози в националната транспортна система, който през 2013 г. е в размер на 58 %.

Броят на пътниците, превозвани по железопътния транспорт, намалява около 1,9 пъти през разглеждания период. През 2013 г. относителният дял на този вид транспорт в общия обем на пътническите превози е 3,6 %.

При осъществяване на пътническите превози по въздушния транспорт се наблюдава значително увеличение на броя на превозените пътници – в размер на 1,8 пъти. Това може да се обясни преди всичко с нарастването на обема на международните полети. Относителният дял на въздушния транспорт в общия брой на превозените пътници през 2013 г. възлиза на 0,3 %.

Морският и речният транспорт имат незначително участие при осъществяването на пътническите превози у нас, което може да се обясни със спецификата на тяхната дейност. Относителният дял на водния транспорт в общия обем пътнически превози е под 0,1 % през разглеждания период.

Наблюдава се намаляване участието на градския електротранспорт при извършването на пътнически превози с около 22 % през 2013 г. спрямо 2000 г. Неговият относителен дял в общия брой на превозените пътници през 2013 г. е 37 %, което го нарежда на второ място по разглеждания показател в рамките на националната транспортна система.

В таблица 4 са представени данни за пътническата превозна работа, извършена от отделните видове транспорт.

Таблица 4. Извършена пътническа превозна работа от отделните видове транспорт за периода 2000-2013 г. /млн. пкм/

Видове транспорт	2000 г.	2002 г.	2004 г.	2006 г.	2008 г.	2010 г.	2012 г.	2013 г.
Автобусен	14 587	16 985	13 029	12 942	13 839	10 613	10 482	10 317
Железопътен	3472	2598	2404	2422	2335	2100	1876	1826
Въздушен	2257	1835	3048	3833	4467	4275	3528	3738
Морски	-	-	-	0,1	0,5	2,0	2,3	2
Речен	0,6	0,1	0,3	0,1	0,3	0,2	0,3	
Градски електротранспорт	1289	1176	1109	1055	1076	1355	1430	1375
Общо:	21 606	22 594	19 590	20 252	21 718	18 345	17 319	17 258

Източник: *НСИ*
Забележка: *Данните за морския и речния транспорт за 2013 г. са представени общо за водния транспорт.*

Икономическо развитие

През 2013 г. е налице намаляване на извършената пътническа превозна работа от отделните видове транспорт в размер на 20 % спрямо 2000 г. Автобусният транспорт има най-голям относителен дял в произведените пътникикилометри през 2013 г., който възлиза на 60 %. Наблюдава се обаче намаление на стойността на показателя с 30 % в сравнение с 2000 г., което е в резултат преди всичко на увеличаването на броя на личните превозни средства.

Пътническите превози по въздушния транспорт се извършват на дълги разстояния, поради което той се нарежда на второ място в транспортната система по количеството на произведените пътникикилометри. Относителният му дял в извършената пътническа превозна работа през 2013 г. е 22 %, като през разглеждания период е налице почти двойно нарастване стойността на този показател. Основната причина за това е нарастващата мобилност на хората и все по-голямото търсене на пътнически превози по този вид транспорт вследствие на процесите на европейска интеграция и глобализация.

На следващо място по отношение на извършената пътническа превозна работа е железопътният транспорт, който през 2013 г. има около 11 % относителен дял в произведените пътникикилометри. В сравнение с 2000 г. стойността на показателя е намаляла с 48 %, което се обуславя преди всичко от кризата в този вид транспорт.

По отношение на произведените пътникикилометри от градския електротранспорт може да се отбележи, че са налице приблизително постоянни стойности на показателя през разглеждания период. През 2013 г. неговият относителен дял е около 8 % от извършената пътническа превозна работа.

Морският и речният транспорт, които обслужват предимно туризма, имат незначителен относителен дял в извършената пътническа превозна работа от националната транспортна система – под 0,1 %.

Въз основа на резултатите от анализа на развитието на транспорта в България през периода 2000-2013 г. могат да се направят следните изводи:

- Автомобилният транспорт има основна роля при извършването както на товарните, така и на пътническите превози. Това се обуславя от неговите конкурентни предимства, които се реализират на транспортния пазар при сегашните условия у нас. От друга страна, този вид транспорт се характеризира с по-ниска енергийна ефективност и екологосъобразност, което възпрепятства устойчивото развитие на транспортния сектор в България. С оглед преодоляване на негативните последствия от използването на автомобилния транспорт Европейската комисия разработва пакета „По-зелен транспорт“, който включва конкретни мерки, насочени към повишаване екологосъобразността на отделните видове транспорт в рамките на ЕС. Важно значение има провеждането на реформи в подсектора с цел повишаване ефективността от неговото функциониране, както и на повишаването на сигурността и безопасността на превозите .
- Железопътният транспорт отстъпва своята позиция на тръбопроводния транспорт при осъществяването на товарни превози в националната транспортна система. При пътническите превози също е отбелязано намаляване на участието му, като това е за сметка на увеличаване относителния дял на градския електротранспорт в броя на превозените пътници и на въздушния транспорт в произведените пътникикилометри. Това се обуславя преди всичко от влошеното състояние на подвижния състав вследствие на физическото и моралното му остаряване. Във връзка с това важно значение има обновяването на превозните средства. Необходимо е също усъвършенстване на железопътна-

та мрежа с оглед привеждането ѝ в съответствие с европейските изисквания.
- Морският транспорт има основна роля при осъществяването на международния стокообмен. През последните години той губи своите позиции при осъществяването на товарни превози у нас, което се дължи преди всичко на остарелия подвижен състав. Това води до необходимостта от бракуване на транспортни средства, свързано със значително намаляване на обема на товарните превози. Поради тази причина се предвижда въвеждане в експлоатация на нов, съвременен подвижен състав за осъществяване на товарни и пътнически превози. Важно значение има и модернизирането на морската пристанищна инфраструктура, като се привличат чуждестранни инвестиции. Предвижда се и концесиониране на основните морски пристанища с цел повишаване ефективността от тяхното функциониране.
- Речният транспорт също има важна роля при обслужването на външнотърговския стокообмен на страната. Неговият относителен дял при осъществяването на товарни превози е значително по-малък от този на морския транспорт поради по-малкия превозен капацитет на подвижния състав. Налице е обаче известно стабилизиране на неговата позиция по този показател през периода 2000-2013 г.
- Въздушният транспорт има все по-нарастващ относителен дял в пътническата превозна работа, изразена в пътникикилометри. Той обслужва предимно туристическите и бизнес пътуванията, които се извършват на дълги разстояния. По отношение на товарните превози той има незначително участие в националната транспортна система.
- Тръбопроводният транспорт е специализиран за превоз на определени видове товари. През последните години неговото участие в товарната превозна дейност на националната транспортна система нараства значително.
- Градският електротранспорт има важна роля при осъществяване на пътническите превози, като неговият относителен дял в броя на превозените пътници в рамките на националната транспортна система го нарежда на второ място след автомобилния транспорт.
- Направените изводи във връзка с функционирането на транспортния сектор у нас са пряко свързани и с отражението на икономическата криза от 2008 г. Поконкретно вследствие на този процес възникват следните проблеми:
- Наблюдава се намаляване обема на товарните превози в мащаба на националната транспортна система след 2008 г., което се проявява най-силно в морския и железопътния транспорт. Това води до увеличаване участието на автомобилния транспорт в националната транспортна система, което е негативна тенденция в развитието на транспортния сектор у нас.
- Налице е още по-значително намаляване на обема на пътническите превози през същия период, като това е валидно и относно участието на автомобилния транспорт в пътническата превозна дейност. Основната причина за това е увеличаването на броя на личните превозни средства, което е твърде негативна тенденция относно устойчивото развитие на националния транспорт;
- Въз основа на анализа на основните показатели за дейността на транспортния сектор в България може да се направи извод, че е необходимо да се използват всички възможности за повишаване конкурентоспособността на българските транспортни предприятия. Това е пряко свързано с преодоляването на негативните последици от световната икономическа криза и постигане устойчиво развитие на националната икономика.

2. НАСОКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА АВТОМОБИЛНИЯ ТРАНСПОРТ

- Автомобилният транспорт заема основно място в националната транспортна система. Той осигурява нормално функциониране на икономиката на страната, като осъществява връзки между всички икономически сектори и райони. През последните години е налице бурно и динамично развитие на този вид транспорт у нас. Това е обусловено както от обществените потребности, свързани с търсенето на транспортни услуги, така и с незадоволителното състояние на железопътния и морския транспорт. От гледна точка потребностите на икономиката и обществото, е необходимо да бъдат положени усилия за повишаване на конкурентоспособността на автомобилните транспортни предприятия, които понастоящем са над 17 000. На вътрешния и международния транспортен пазар те влизат в конкуренция както помежду си, така и с предприятия от други видове транспорт.

Една от основните насоки за постигане на устойчиво развитие и повишаване конкурентоспособността на автомобилния транспорт е неговото модернизиране, което се изразява в развитие и усъвършенстване на пътно-шосейната инфраструктура и подобряване използването на подвижния състав. Важно значение има и прилагането на конкретни мерки във връзка с опазването на околната среда и подобряване енергийната ефективност на автомобилния транспорт. Във връзка с нарастването на конкурентоспособността на автомобилните транспортни предприятия е необходимо да се реализират възможностите за повишаване качеството на транспортните услуги и намаляване на експлоатационните разходи.

2.1. Развитие и усъвършенстване на пътно-шосейната инфраструктура

Дължината на републиканската пътна мрежа през 2013 г. възлиза на 19 678 км, от които 605 км са автомагистрали (3,1%), 2975 км – първокласни (15,1 %), 4035 –второкласни (20,5 %), и 12 063 – третокласни пътища (61,3 %) (Източник: НСИ).

Данните показват наличието на неблагоприятна структура на националната пътно-шосейна мрежа. Във връзка с това основните проблеми, които възникват при нейното функциониране и трябва да бъдат решени своевременно, са следните:

- доизграждане на автомагистралите в страната., като основен приоритет на националната транспортна политика в тази насока е довършването на строителните работи по автомагистралите „Хемус“ и „Струма“;

- подобряване състоянието на първокласните пътища и пътищата от по-нисък клас, както и на пътни отсечки по направление на трансевропейските транспортни коридори. За целта е необходимо осъществяването на реконструкция и рехабилитация;

- изграждане на скоростни пътища по направленията Русе – Маказа, Видин – Ботевград, Русе – Шумен, Гюешево – София, Пловдив – Асеновград, Дуранкулак – Варна и др. Това ще доведе до подобряване разпределението на транспортните потоци по пътищата с национално и общоевропейско значение у нас;

- изграждане на прилежаща пътна инфраструктура към: автомагистралите и скоростните пътища, гранично-пропускателните пунктове, морските и речните пристанища;

- подобряване състоянието на пътната настилка и повишаване пропускателната способност на пътищата;

- изграждане и развитие на обходни пътища с оглед насочване на основния

автомобилен трафик извън населените места и др.

Усъвършенстването на пътно-шосейната мрежа е свързано с намаляване разходите на гориво, както и на вредните емисии в атмосферата и отделянето на шум. Същевременно се постига подобряване на основните показатели за качество на автомобилните превози, а именно: сигурност и безопасност, редовност и своевременност, намаляване на срока за доставка, респ. на времето за пътуване на пътниците, запазване на потребителната стойност на товарите, постигане на по-висок комфорт по време на пътуванията и др.

2.2. Подобряване използването на подвижния състав

През 2013 г. броят на товарните автомобили у нас възлиза на 348 834 , като през 2000 г. те се 237 000. Налице е увеличение с 33 % на стойността на разглеждания показател. Броят на автобусите обаче намалява от 42 000 през 2000 г. на 22 792 през 2013 г., т. е. с 46 %. (Източник: НСИ). Посочените тенденции са обусловени от динамиката на товарната и пътническата превозна дейност на автомобилния транспорт.

Важно значение има подобряването на технико-икономическите показатели за работата и използването на товарните автомобили и автобусите. Това позволява с наличния парк от превозни средства в отделните автомобилни транспортни предприятия да се извърши по-голям обем превози, поради по-високата производителност на подвижния състав. Поради това е необходимо използването на товарни автомобили с по-голяма товароспособност, както и на автобуси с по-голяма пътниковместимост, което води до усвояване на по-мощни товаропотоци и пътникопотоци. При наличието на сравнително малки количества дребнопартидни товари е икономически изгодно използването на товарни автомобили с малка товароспособност. Аналогично е положението относно използването на пътническия подвижен състав. Същевременно при осъществяването на товарни превози е целесъобразно и прилагането на специализирани автомобили за транспортиране на конкретни видове товари, което води до повишаване качеството на транспортните услуги. При пътническите превози също е необходимо да се използват автобуси, осигуряващи високо качество на превозите.

Важно значение има и обновяването на подвижния състав в транспортните предприятия. Повечето автомобилни превозвачи у нас използват превозни средства, които са физически и морално остарели. Прилагането на съвременни товарни автомобили и автобуси е свързано с подобряване на технико-икономическите показатели за работата им. Това, от своя страна, води намаляване на експлоатационните разходи и повишаване качеството на транспортните услуги.

2.3. Повишаване екологосъобразността на автомобилния транспорт

Автомобилният транспорт има над 85 % относителен дял в замърсяването на околната среда, предизвикано от функционирането на транспорта. Това се дължи преди всичко на големите разходи на течни горива при осъществяване на превозната му дейност. Същевременно този вид транспорт има най-голямо участие при осъществяването на товарни и пътнически превози в мащаба на националната транспортна система, като е налице и значително увеличаване на превозите с лични автомобили през последните години у нас. Вследствие на извършването на превози от автомобилния транспорт се изхвърлят големи количества вредни вещества в атмосферата, водите и почвите. Налице е и възникване на шум, който има неблагоприятно влияние,

особено в големите населени места, в близост до пътищата и т.н.

Във връзка с това е необходимо използването на автомобили с технико-експлоатационни характеристики, които съответстват на европейските стандарти за опазване на околната среда и притежават по-висока енергийна ефективност. Важно значение има и прилагането на нови видове по-чисти горива, като например биогорива, прилагането на катализатори за пречистване на отделените газове, използване на хибридни двигатели и др., което води до повишаване екологосъобразността на автомобилния транспорт.

Въз основа на резултатите от изследването може да се направи извод, че българските автомобилни предприятия функционират при условията на влошена конкурентоспособност на вътрешния и международния транспортен пазар, особено вследствие на световната икономическа криза. Това се обуславя както от незадоволителното състояние на пътно-шосейната инфраструктура и подвижния състав, така и от насоките на европейската транспортна политика, свързани с ограничаване използването на автомобилния транспорт поради по-ниската му енергийна ефективност и екологосъобразност. При осъществяване на превозната си дейност автомобилните превозвачи са изправени пред сериозен проблем, свързан с консумацията на скъпи и дефицитни течни горива, което води до повишаване на разходите за извършване на транспортните услуги, както и до замърсяване на околната среда. Наблюдава се и тенденция на увеличаване и на другите експлоатационни разходи. Това обуславя необходимостта от увеличаване на превозните цени, но възможностите за тази насока са твърде ограничени. От друга страна, налице е влошаване на качеството на превозите, поради посочените по-горе причини.

През последните години една от основните насоки за повишаване конкурентоспособността на автомобилния транспорт у нас е прилагането на интелигентни транспортни системи. Това има за цел оптимизиране използването на интегрирани транспортни мрежи, подобряване на сигурността и безопасността на превозите, намаляване на вредното въздействие върху околната среда, увеличаване мобилността на населението и повишаване на енергийната ефективност (МТИТС, Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г.).

В посочената Стратегия се предвижда и известно ограничаване на използването на автомобилния транспорт чрез пренасочване на товарния и пътническия трафик към по-екологосъобразните видове транспорт.

3. НАСОКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Железопътният транспорт има важна роля в транспортната система, като осъществява превози на товари на средни и дълги разстояния. При пътническите превози неговата ефективна сфера на приложение се разширява, като той обслужва и масовите крайградски пътникопотоци. Вследствие на либерализацията на транспортния пазар бе премахнат монополът на националната компания БДЖ, като понастоящем функционират 11 железопътни превозвачи. Десет от тях извършват товарни превози, а само един – пътнически превози.

Основните насоки за повишаване конкурентоспособността на железопътния транспорт се свеждат преди всичко до усъвършенстването на железопътната инфраструктура, подобряване използването на подвижния състав и увеличаване на енергийната ефективност и екологосъобразността на транспортната дейност.

3.1. Развитие и усъвършенстване на железопътната инфраструктура

Общата дължина на железопътната мрежа у нас през 2013 г. е 5540 км. За сравнение през 2000 г. тя възлиза на 6518 км, което показва намаление с 15 % на разглеждания показател (Източник НСИ). Като основна причина за това може да се посочи фактът, че през последните години се извършва закриване на жп линии, по които се осъществява незначителен обем на превозите. Относителният дял на електрифицираните железопътни линии през 2013 г. е 70 %, което се счита за положителна тенденция в развитието на мрежата, тъй като е свързано с повишаване скоростите на движение на влаковете. Подобен извод може да се направи относно удвояването на железопътните линии. Понастоящем техният относителен дял възлиза на 18 % от общата дължина на железопътната мрежа. По принцип електрифицирането и удвояването на железопътните линии изискват големи инвестиции, поради което се прилагат по участъци със значителен товарен и пътнически трафик.

Железопътната инфраструктура включва и телекомуникационна и осигурителна техника, които се използват с цел повишаване сигурността и безопасността на превозите. Във връзка с това се прилага Европейска система за управление на железопътния трафик (ERTMS), която обединява две системи: Европейска система за управление на влаковете (ECTS) и Глобална система за мобилни комуникации – железници (GSM – R).

Усъвършенстването на железопътната инфраструктура е свързано и с повишаване скоростите на движение. Средната скорост на движение на влаковете у нас е под 90 км/ч, което е крайно незадоволително спрямо европейските стандарти и изисквания.

3.2. Подобряване използването на подвижния състав

През 2000 г. българските железници разполагат с 683 локомотива, 82 вагонни мотриси, 1854 пътнически вагони и мотриси и 24 968 товарни вагони. През 2013 г. е налице значително намаление на подвижния състав съответно на: 542 локомотива (с 20 %), 1203 пътнически вагони (с 40 %) и 13 755 товарни вагони (с 45 %) (Източник НСИ). Наблюдава се и неблагоприятна възрастова структура на парка от превозни средства, което се отразява негативно върху дейността на железопътния транспорт у нас, особено през последните години. По-конкретно нарастват разходите за поддържането на подвижния състав в техническа изправност. Във връзка с това се увеличава необходимостта от обновяване на превозните средства в съответствие със структурата на товаропотоците и пътникопотоците. Важно значение има и оптимизирането на структурата на товарния вагонен парк, като се увеличи относителният дял на вагоните с голяма товароспособност, както и на специализираните вагони. По отношение използването на пътническите вагони е необходимо да се повишат удобствата и комфортът на пътуването чрез обновяване и модернизиране на вагонния парк. Аналогично е положението с локомотивите, особено с дизеловите, 95 % от които са на възраст над 25 години. Над 50 % от електрическите локомотиви също са на възраст над 25 години, което е твърде неблагоприятно от гледна точка на използването им.

Като положителна тенденция може да се оцени използването на съвременни дизелови мотриси от единственото предприятие за пътнически превози „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД, които имат нисък разход на енергия. Мотрисите „Desiro“ на „Siemens“ се използват от 2006 г., като това е свързано с намаляване разходите на

гориво, както и на останалите експлоатационни разходи. Осигурява се и намаляване на времето за пътуване, както и по-висок комфорт при пътническите превози.

Във връзка с подобряване използването на подвижния състав в железопътния транспорт е необходимо да се постигнат по-добри стойности на технико-икономическите показатели за работата на подвижния състав. Това ще доведе до реализиране на значителен икономически ефект, тъй като с наличните превозни средства ще може да се извърши по-голям обем превози. От друга страна, ще се намалят инвестициите за доставка на нов подвижен състав. Всичко това е пряко свързано с повишаване конкурентоспособността на националния железопътен транспорт.

Българските държавни железопътни превозвачи разполагат с остарял подвижен състав, чийто срок на използване е над 25 г. Частните превозвачи, които се появиха след 2007 г., притежават по-нови и модерни превозни средства, което ги прави по-конкурентоспособни. Това доведе до отлив на клиенти от услугите на държавното предприятие за товарни превози БДЖ „Товарни превози“, като неговият пазарен дял през 2013 г. е под 70 %.

3.3. Повишаване на енергийната ефективност и екологосъобразността на железопътния транспорт

Железопътният транспорт притежава по-висока енергийна ефективност в сравнение с автомобилния, който е негов основен конкурент. Това се дължи преди всичко на използването на електроенергия за придвижване на влаковите състави, която е с по-висок КПД в сравнение с течните горива, консумирани от автомобилния и други видове транспорт. Същевременно електрифицираният железопътен транспорт има и екологични предимства, особено когато електроенергията се произвежда при минимално замърсяване на околната среда. Разходът на енергия за произвежзане на единица транспортна продукция, който възлиза на 0,8 %, е значително по-малък, отколкото при автомобилния транспорт, където е в размер на 26,5 %. (Източник: EUROSTAT).

Железопътният транспорт притежава и висока екологосъобразност. Във връзка с това може да се посочи, че емисиите на парникови газове, отделяни от автомобилния транспорт, са значително по-големи.

Един от основните замърсители на околната среда при осъществяването на превози по железопътен транспорт са вредните вещества, които отделят дизеловите локомотиви. Следва да се има предвид, че у нас дизелова тяга се използва по 30 % от железопътната мрежа. Друг източник на замърсяване са дейностите по поддържането и ремонта на подвижния състав. Отрицателно въздействие има и отделянето на шум и при осъществяване на превозите, както и в гарите и депата.

Основните насоки за повишаване екологосъобразността на железопътния транспорт се свеждат преди всичко до обновяване на подвижния състав, електрифициране на железопътните линии, усъвършенстване на железопътната инфраструктура и т.н.

Важно значение има разработването на предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Европейска железопътна мрежа за конкурентоспособни товарни превози. В него са включени разпоредби във връзка с управлението на железопътната инфраструктура в страните – членки на ЕС (Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, 2010).

Поради влошената конкурентоспособност на българските железници се предвижда приватизация на БДЖ „Товарни Превози“. Необходимо е и изграждането на два терминала за комбинирани морски и железопътни превози в района на Бургас (за осъществяване на превози по Черно море) и в района на Кулата (за извършване на пре-

вози по Средиземно море). Дейността на втория терминал ще допринесе за подобряване обслужването на стокообмена на Румъния и България през пристанище Солун. Чрез превозите по речната система Рейн – Майн – Дунав и след това по сухопътния маршрут Видин – София – Кулата – Солун ще се осигури най-пряката връзка между европейските пристанища на Северно и Балтийско море и Егейско море. Във връзка с това е необходимо и изграждане на железопътни линии, осигуряващи връзки с черноморските и дунавските пристанища.

За преодоляване на негативните последици от икономическата криза е необходимо да се усъвършенства инвестиционната политика, насочена към финансово стабилизиране на националния железопътен транспорт. Инвестициите следва да бъдат насочени преди всичко към реконструкция и модернизация на железопътната инфраструктура и обновяване на подвижния състав. Важно значение има и повишаването на енергийната ефективност и екологосъобразността на железопътния транспорт. Това е пряко свързано с повишаване конкурентоспособността на българските железници.

4. НАСОКИ ЗА ПОВИШАВАНЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТТА НА ПРЕДПРИЯТИЯТА ВЪВ ВОДНИЯ ТРАНСПОРТ

Водният транспорт има основна роля за развитието на международния стокообмен. Това се обуславя от факта, че той обслужва около 80 % от превозите на товари във връзка с осъществяването на външнотърговски сделки. Понастоящем у нас функционират 37 предприятия в областта на морския транспорт и 23 – съответно в речния транспорт. (Източник: НСИ).

Благодарение на своите безспорни предимства – ниска себестойност и възможност за извършване на масови товарни превози на големи разстояния, водният транспорт има важно значение за обслужване на вноса и износа на стоки между страните и регионите. През българските морски и речни пристанища преминават над 60 % от износа и около 80 % от вноса на стоки в страната. След 2008 г. обемът на превозите по този вид транспорт спада значително, което вече беше изяснено в направения анализ за дейността на отделните видове транспорт.

При осъществяването на пътнически превози водният транспорт има ограничено приложение, което се обуславя от ниските скорости на движение и сравнително високата себестойност на пътуванията. В бъдеще се предвижда нарастване на обема на туристическите круизни пътувания по Черноморското и Дунавското крайбрежие.

4.1. Развитие и усъвършенстване на пристанищната инфраструктура

4.1.1. Развитие на националните морски пристанища

Основните морски пристанища на България са Варна и Бургас. Те имат важна роля за функционирането на националната транспортна система, като осигуряват връзки със страните от Черноморския регион, със Средиземно море, Близкия Изток и др. Тяхното стратегическо местоположение определя значимостта им като транспортни възли, разположени между Европа и Азия. През морските ни пристанища преминават над 60 % от вносно-износните товари на страната, което обуславя необходимостта от повишаване на тяхната конкурентоспособност. Във връзка с това основните задачи на националната транспортна политика относно функционирането на морските пристанища у нас се свеждат преди всичко до:

- модернизация и реконструкция на пристанищните комплекси;
- прилагане на съвременни телекомуникационни и информационни технологии

с цел повишаване ефективността на управлението на пристанищната инфраструктура в съответствие с европейските изисквания;
- развитие на контейнерните превози чрез строителство на нови терминали за обработка на контейнери ;
- прилагане на нови технологии за обработка на основните групи товари-насипни, наливни и бройни;
- увеличаване на пропускателната и преработвателната способност на пристанищата ;
- създаване на подходящи условия за развитие на комбинираните превози чрез усъвършенстване на довеждащата сухопътна инфраструктура;
- установяване на оптимално взаимодействие между пристанищата и градските зони в съответствие с екологичните изисквания и др.

Морската пристанищна инфраструктура на България се характеризира с наличието на свободен капацитет и възможност за усвояване на транзитен товарен трафик. Благоприятното местоположение на пристанищата Варна и Бургас обуславя възможността за нарастване на техния товарооборот през следващите години. За тази цел е необходимо ефективно управление, насочено преди всичко към привличането на инвестиции за модернизирането на пристанищната инфраструктура. В тази насока се изисква държавно регулиране на дейността на морските ни пристанища. Същевременно е необходимо и либерализиране по отношение на собствеността на пристанищната територия, като се предвижда отдаването на концесия на тези основни инфраструктурни обекти. Разработени са и проекти за развитие на пристанища Варна и Бургас, насочени към разширение на територията им, изграждане на нови терминали, отдаване на концесия на отделни пристанищни терминали и др.

4.1.2. Развитие на националните речни пристанища

Основните речни пристанищни комплекси в България са Русе (пристанища Русе, Свищов, Сомовит, Силистра и Тутракан) и Лом (пристанища Видин, Лом и Оряхово).

Може да се подчертае, че перспективите за развитие на пристанищните комплекси у нас са свързани преди всичко с прилагането на следните конкретни мерки:
- специализиране на пристанищните терминали с оглед предлагането на конкурентоспособни услуги при осъществяването на превози по речния транспорт;
- концесиониране на основните речни пристанища;
- развитие на комбинираните (интермодалните) превози по р. Дунав, като се използват възможностите за осъществяване на директна връзка между пристанища Констанца и Белград при обслужването на контейнерни товаропотоци, както и по направлението Будапеща – Виена;
- прилагане на модерни информационни технологии при осъществяването на превозите по речния транспорт;
- увеличаване преработвателната способност на пристанищата по пътя на прилагането на нови технологии във връзка с усъвършенстването на организацията на товаро-разтоварната дейност и др.

4.2. Подобряване използването на морския и речния флот

През последните години се наблюдава силно изразена негативна тенденция на намаляване числеността и брутния тонаж на корабите от морския и речния флот. Тя е свързана с преди всичко с високата средна възраст на подвижния състав, което налага изваждане от експлоатация на голям брой морски и речни кораби през разглеждания период, особено след 2008 г. Влияние в тази насока оказва и намаляването на

обема на товарната превозна работа, извършвана от морския и речния транспорт.

По-конкретно през 2013 г. броят на корабите от морския флот намалява значително в сравнение с 2000 г. – от 95 (94 товарни и 1 пътнически кораб) на 7 (1 товарен и 6 пътнически кораба). През разглеждания период броят на речните кораби също намалява – от 189 бр. през 2000 г. (182 несамоходни товарни кораба и 7 пътнически кораба) на 129 през 2013 г. (127 несамоходни товарни кораба и 2 пътнически кораба)(Източник: НСИ).

Във връзка с това на преден план изпъква необходимостта от обновяване и преструктуриране на морския и речния флот в съответствие с външнотърговския стокообмен и изискванията на туризма. Това се обуславя от факта, че по-голямата част от корабите са на възраст над 20 г., което се отразява неблагоприятно върху технико-икономическите показатели за тяхното използване. Освен това повечето повечето превозни средства са предназначени за превоз на наливни и насипни товари, докато контейнеровозите и Ро-Ро корабите имат сравнително малък относителен дял във флота. Поради това е необходимо увеличаването на броя на специализираните кораби в морския и речния флот с цел повишаване качеството на транспортните услуги.

4.3. Повишаване екологосъобразността на водния транспорт

Водният транспорт (морски и речен) притежава известни екологични предимства, които се дължат на относително по-малкия разход на гориво и енергия при осъществяване на превозите в сравнение с автомобилния, въздушния и железопътния транспорт. Въпреки това той също оказва негативно въздействие върху околната среда, като основен проблем представляват честите разливи на големи количества замърсяващи продукти във водните басейни. Същевременно водният транспорт причинява значителни емисии на вредни газове в атмосферата (Минков, 2009, с. 52-53).

Във връзка с това е необходимо прилагането на конкретни проекти за намаляване разходите на гориво и замърсяването на околната среда. Следва да се има предвид разработването на програми за използване на подобрени горива, масла и т.н. За преодоляване на екологичните проблеми, свързани с дейността на водния транспорт, е необходим и стриктен контрол върху техническото състояние на плавателните съдове (Минков, 2009, с. 52-53).

Основните задачи на европейската транспортна политика относно опазването на околната среда в областта на водния транспорт се свеждат до:

- постигане на устойчиво развитие чрез намаляване на парниковите емисии при извършването на морски и речни превози;
- съгласуване действията на държавите – членки на ЕС, които имат излаз на море и река, във връзка с разработването на стратегия за постигане на по-добро екологично състояние;
- прилагане на конкретни мерки относно модернизирането на пристанищните приемни съоръжения за отпадъци;
- разполагане на съоръженията за обработка на насипни, наливни и др. товари извън центъра на пристанищните градове, поради необходимостта от съобразяването с основните екологични изисквания и др.

През 2009 г. Европейската комисия разработва документа „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“. Те са свързани със: повишаване конкурентоспособността на морския транспорт в Европа в условията на глобализация; стимулиране на превозите по море на къси разстояния; повишаване качеството на транспортните услуги; усъвършенстване на междуна-

родните регламенти, прилагани при осъществяване на превози по море; развитие на иновациите и научните изследвания в областта на морския транспорт; усъвършенстване на професионално-квалификационната структура на човешките ресурси и др. (Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, 2010).

Важно значение има и разработването на концепцията „Морски магистрали“, която е включена в работната програма на Трансевропейската транспортна мрежа и и в програмата „Марко Поло“ през периода 2007-2013 г. (Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, 2010).

В областта на речния транспорт през 2006 г. е разработена програмата на Европейската комисия за насърчаване развитието на транспорта по вътрешноводни пътища – NAIADES. В нея са заложени пет ключови области, а именно: развитие на пазара на транспортните услуги в речния транспорт; модернизиране на флота; усъвършенстване на пристанищната инфраструктура; подобряване управлението на човешките ресурси. През 2012 г. е разработена програмата NAIADES II, като основната цел, заложена в нея, е постигане на устойчиво развитие на речния транспорт и разширяване на участието му на транспортния пазар. Това ще доведе до повишаване конкурентоспособността на българските транспортни предприятия, функциониращи в тази област.

Важно значение за развитието на речния транспорт у нас има и усъвършенстването на взаимодействието му с останалите видове транспорт и превръщане на речните пристанища в терминали за комбинирани превози. Също така е необходимо подобряване на трансграничното сътрудничество между България и Румъния, като във връзка с това се предвижда изграждане на два нови моста над река Дунав – между Оряхово и Бекет и между Силистра и Калараш. По този начин ще се разширят възможностите за осъществяване на комбинирани превози по схемите „река – автомобил”, „река – железница” и „река – море”.

5. Повишаване конкурентоспособността на националната транспортна система чрез развитие на комбинираните превози

Развитието на комбинираните превози е особено актуален проблем, свързан с повишаването на конкурентоспособността на националната транспортна система. Следва да се има предвид, че съчетанието и оптималното взаимодействие между превозните средства на отделните видове транспорт осигурява определени икономически предимства във връзка с повишаване ефективността на товарните превози. Обединяването на дейността на традиционните видове транспорт води до реализиране на по-високи икономически резултати от тяхното функциониране, което има особено важно значение при транспортирането на товари в условията на динамична пазарна конюнктура.

Една от основните насоки на европейската транспортна политика е свързана с приоритетното използване на железопътния и вътрешноводния транспорт при осъществяването на комбинирани превози, поради тяхната по-висока екологосъобразност в сравнение с автомобилния транспорт. През последните години комбинираният товарен транспорт заема около 15 % от общия товарен пазарен сегмент в Европа.

В Бялата книга на ЕК: „Европейска транспортна политика до 2010: Време за решения” се акцентира върху насърчаване развитието на комбинирания транспорт в европейски мащаб и прилагане на пакет от мерки за промяна в баланса между видовете транспорт. Целта на ЕК в тази област е да стимулира ефективното пре-

возване на стоки „от врата до врата", чрез използването на два или повече видове транспорт, свързани в интегрирана транспортна верига.

Незадоволителното състояние на железопътната и пътно-шосейната мрежа в България оказва негативно влияние върху развитието на комбинираните превози. Във връзка с това от първостепенно значение е да се ускорят процесите по модернизирането на основните направления на трансевропейските транспортни коридори № 4, 7, 8, 9 и 10, преминаващи на територията на нашата страна. Основните връзки, които се осъществяват на територията на нашата страна, обслужващи развитието на комбинирания транспорт, са:

- транспортен коридор № 4 (Дрезден – Истанбул) – у нас преминава по направлението Видин – София – Кулата, което е една от приоритетните оси за развитие на Трансевропейската транспортна мрежа до 2020 г. Предвижда се модернизиране на железопътната линия, както и на автомагистрала „Струма" по посоченото направление;
- транспортен коридор № 7 (речна система Рейн – Майн – Дунав) – преминава през България по направлението на река Дунав. Разработен е инфраструктурен проект за елиминиране на тесните места по канала Рейн – Майн – Дунав;
- транспортен коридор № 8 (Дуръс – Варна/Бургас) – във връзка с развитието му на територията на България по направлението София – Бургас/Варна особено необходимо е изграждането на железопътни връзки между България и Македония, от една страна, и между Македония и Албания, от друга. Важно значение има и проектът за създаване и развитие на морски магистрали чрез осъществяване на връзки на нашите черноморски пристанища с пристанищата на страните, които имат излаз на Черно и Средиземно море;
- транспортен коридор № 9 (Хелзинки – Александруполис) – преминава на българска територия през Русе – Горна Оряховица – Димитровград – Подкова. Необходимо е модернизирането както на железопътната, така и на пътно-шосейната мрежа по направлението, с оглед осигуряването на връзки между нашата страна и тези от Прибалтийския регион, от една страна, и Средиземноморието, от друга.
- транспортен коридор № 10 (Залцбург – Солун) – преминава чрез клон С през София (връзка с коридор № 4) – Пловдив – Свиленград. Важно значение за функционирането му има модернизирането на основните железопътни и пътно-шосейни участъци по посочените направления.

Във връзка с усъвършенстване дейността на железопътните превозвачи у нас, които участват в осъществяването на комбинирани превози, е необходимо строителство на терминали. У нас функционират контейнерни терминали при гара Яна и пристанищата Варна и Бургас, както и за други видове товари в Пловдив, Димитровград, Русе и София. Те имат възлово местоположение относно трафика на комбинираните товарни превози, преминаващи през територията на България. Развитието на терминалите и оборудването им със съвременни товаро-разтоварни механични и складови съоръжения ще доведе до намаляване на разходите на транспортните оператори и клиентите. Във връзка с това се предвижда и намаляване участието на автомобилния транспорт за сметка увеличаване на превозите с по-екологосъобразните видове транспорт.

При осъществяването на комбинирани превози от съществено значение е и използването на специализиран железопътен, автомобилен и речен подвижен състав, както и на различни типове контейнери за превоз на широка номенклатура от товари. Използването на контейнери позволява

да се намаляват както разходите за претоварване от едно на друго транспортно средство, така и за опаковка на товарите. Ускорява се доставката на стоките и се осигурява по-рационално използване на превозния капацитет на подвижния състав, попълно опазване на количеството и качеството на товарите и т.н.

Важно значение ще има прилагането на ефикасна тарифна политика, включваща определени отстъпки при ползването на комбинирани превози. По-конкретно, би следвало транспортните средства, обслужващи терминалите за комбиниран транспорт, да бъдат освободени от плащането на пътни данъци и такси;

Основна цел на националната транспортна политика е стимулиране развитието на комбинирания транспорт, осигуряващ по-високо качество на транспортните услуги и по-ниски разходи за превоз в съответствие с европейските изисквания. Във връзка с това е необходимо изграждане на мрежа за комбинирани превози по направленията на Трансевропейските транспортни коридори. Важно значение има и стимулирането на по-ефективното използване на железопътния и водния транспорт, характеризиращи се с по-висока екологосъобразност. Необходимо е и усъвършенстване на схемите и технологиите за организация на комбинирани превози, както и постигането на ефективно взаимодействие между отделните видове трансторт. Това е пряко свързано с интегрирането на националната с европейската транспортна система и повишаване конкурентоспособността на българските превозвачи.

Заключение

Българските транспортни предприятия функционират при неблагоприятни условия, които се влошават значително след 2008 г. вследствие на световната финансово-икономическа криза. Тя дава отражение върху дейността на всички видове транспорт, формиращи националната транспортна система. Поради това е необходимо да се използват всички възможности за повишаване конкурентоспособността на превозвачите у нас. Този проблем е особено актуален при функционирането на предприятията в автомобилния, железопътния и водния транспорт. Важно значение има и развитието на комбинираните превози, които обединяват предимствата на посочените видове транспорт. Във връзка с това се стига до извода, че е необходимо модернизиране на железопътната, пътно-шосейната и пристанищната инфраструктура. Подобряването на използването на подвижния състав на българските транспортни предприятия, както и неговото обновяване също е актуален проблем, особено в железопътния и водния транспорт, поради високата средна възраст на превозните средства. Същевременно е необходимо да се използват посочените конкретни мерки за повишаване на енергийната ефективност и екологосъобразността на отделните видове транспорт. Това има особено важно значение за повишаване конкурентоспособността на българските превозвачи и постигане на устойчиво развитие на транспортния сектор.

Цитирани източници:

Бакалова, В., Хр. Николова, 2010. Икономика на транспорта. София, УИ „Стопанство“.

(Bakalova, V., Hr. Nikolova, 2010. Ikonomika na transporta. Sofia, UI „Stopanstvo“)

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), Развитие на устойчива транспортна система в Република България до 2020 г., 2007. София.

(Ministerstvo na transporta, informatsionnite tehnologii i saobshteniyata (MTITS), Razvitie na ustoychiva transportna sistema v Republika Balgariya do 2020 g., 2007. Sofia)

Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС), Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. София, 2010.

(Ministerstvo na transporta, informatsionnite tehnologii i saobshteniyata (MTITS), Strategia za razvitie na transportnata sistema na Republika Bulgaria do 2020 g. Sofia, 2010)

Минков, Т., 2009. Опазване на околната среда от вредното въздействие на автомобилния транспорт. София, с. 52-53.

(Minkov, T., 2009. Opazvane na okolnata sreda ot vrednoto vazdeystvie na avtomobil-niya transport. Sofia, s. 52-53)

Мутафчиев, Л., Хр. Първанов, А. Кирова, В. Бакалова, 2007. Транспорт и застраховане. София, УИ „Стопанство“.

(Mutafchiev, L., Hr. Parvanov, A. Kirova, V. Bakalova, 2007. Transport i zastrahovane. Sofia, UI „Stopanstvo“)

Николова, Хр., 2010. Транспортният пазар в България – състояние и перспективи за развитие, София, УИ „Стопанство“.

(Nikolova, Hr., 2010. Transportniat pazar v Bulgaria – sastoyanie i perspektivi za razvitie, Sofia, UI „Stopanstvo“)

European Commission, 2011. White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system.

EUROSTAT, 2011. Sustainable Developmentinthe European Union: 2011 monitoringreport of the EU.