



**Антоанета Димитрова Кирова** е родена през 1955 г. в София. Средното си образование завършва през 1973 г. в Първа английска гимназия, а висшето – през 1979 г. във ВИИ „Карл Маркс“, понастоящем УНСС, специалност Икономика и управление на транспорта.

Научната степен „доктор по икономика“ получава през 1986 г. за дисертация в областта на международния транспортен пазар. Научното звание „доцент“ придобива през 1997 г. Като член на преподавателския колектив на катедра „Икономика на транспорта“ в УНСС присъства като редовен преподавател от 1988 г.

В границите на професионалния ѝ опит освен преподавателска дейност и публикуване на научни разработки, статии, студии и учебни помагала може да се посочи следното: 1) консултант по разработване на тръжна документация въз основа на изискванията на PHARE; 2) консултант-преводач на международни стандарти и условия за дейността на смесени дружества в Р България; 3) специалист по проблемите на международния транспорт, застраховки, дистрибуция и логистика (дългогодишен преподавател по дисциплината Международна транспортна дейност); 4) консултант на НСБС (Национално сдружение на българските спедитори) във връзка с разработването на учебник въз основа на стандартите на FIATA (Световна организация на спедиторите), съдържащ части по международна търговия, отделни видове международен транспорт и комбинирани превози, застраховки, митнически операции и пр.

Провела е и няколко задгранични специализации през периода 1992-1997 г. във Великобритания, Гърция, Франция и Германия.

## **ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО И ДЪРЖАВНА ПОЛИТИКА В СФЕРАТА НА ТРАНСПОРТА В БЪЛГАРИЯ**

доц. д-р Антоанета Кирова

### **УВОД**

Процесите на реструктуриране, както и предприемаческият подход са считани за вътрешноприсъщи на частния сектор в икономиката. Независимо от това паралелно се развива и идеята за *предприемаческата активност*, свързана с декапитализация на държавната собственост във всички сфери на социалния и икономическия живот. Още през миналия век държавните предприятия с висша степен на обобществяване на производството бяха считани за основна движеща сила на

икономическото развитие и важен инструмент за постигане на определени социални цели от страна на органите за държавно управление. Постигнатите в системата на общественото производство резултати по отношение на териториалното развитие на производството, създаването на условия за всеобща заетост и изграждане на мрежи за социално снабдяване, осигуряване и здравеопазване са съществени. Приносът на държавните предприятия за равномерно развитие на икономически изостанали държави при отсъствие на стимули за проявяване на предприемаческа активност през 50-те, 60-те и 70-те години на XX век може да бъде оценен чрез отрасловата структура, както и посредством някои успехи в изграждането на инфраструктурата, в т.ч. и на транспортната. С течение на времето обаче бюрокрацията и цялостният институционален характер на тези предприятия (чиито основни черти са плурализмът на целите и принципите на управление, неефективните системи за контрол и заплащане на труда) се превръщат в бариери към постигането на положителни икономически, а оттам и на значителни социални резултати. Необходимостта от реализирането на поставените цели при социалното подпомагане е една от причините за осъществяването на правителствена намеса в дейността на държавните предприятия, която обаче рефлектира не върху крайните резултати, а само върху вътрешните процеси. Така постепенно се стига до нежелание за поемане на рискове от страна на управленските екипи на тези предприятия, както и до делегиране на правата за вземане на управленските решения на външни субекти.

Преодоляването на негативните последици в сферата на транспорта от преходни периоди е свързано със следните обстоятелства:

- Драматично намаляване на товарооборота и пътничкопотока, влошаващо икономическите резултати от дейността на обществените превозвачи, голяма част от които са държавна собственост.

- Излизане на преден план на обслужващия сектор от икономиката. Липсата на малки и средни предприятия в транспортния отрасъл, развиван предимно с цел обслужване на материалното производство чрез масови превози на продукти за индустриално и крайно потребление, е характерна през периода на плановата икономика. Транспортното обслужване на населението е поставено на заден план, като се акцентира върху социалните функции и се приемат негативните икономически резултати. Чрез ежегодни субсидии се правят опити да бъдат намалени финансовите загуби и да бъде предотвратен фалитът на пътническите превозвачи. Сериозните пропуски и недостатъци в сферата на пътническото обслужване представляват значителен стимул за развитие на предприемачество от страна на частните превозвачи.

- Навлизането на компютърните технологии в производствената и обслужващата сфера е потенциалният фактор, който подпомага дейността на малките и средните предприятия. Приложението на иновационните технологии в производството създава възможност за качествен контрол на сравнително голям обем дейности, създавайки гъвкавост на технологиите, както и на голям брой работни места (Карлсън, 1989 г., Бест, 1990 г.)

Ренесансът по отношение на предприемачеството в транспорта очевидно не е нов за света като цяло, като в България интересът към тази икономическа сфера се повиши след промените от 1990 г. Независимо от това държавното регулиране на транспортния сектор е винаги актуално поради необходимостта от намаля-

ването на последиците от създаването на излишък при предлагането на транспортни услуги. Настъпилите промени в институционалното реструктуриране и актуализиране на нормативно-правната база обособиха ролята на държавата в лицето на Комисията по транспорта към Народното събрание и Министерството на транспорта и съобщенията по отношение на собствеността и развитието на този важен отрасъл на националната икономика.

Целта на настоящата студия е да задълбочи проучванията по отношение на възможностите за развитие на държавното предприемачество в сектора на транспорта. Като обект на изследването се оформят стратегическите подотрасли железопътен, воден и въздушен транспорт. Поради преобладаването на чистото предприемачество в сектор „автомобилен транспорт“ и наличието на голям брой публикации относно транспортните инфраструктурни коридори с отсечките от пътно-шосейната мрежа изследването не засяга тази сфера. То не обхваща също така сектора на спедиторските услуги, които са най-активните потребители на товарен транспорт, поради ограниченията за разработки от подобен характер.

## 1. РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНОТО ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО

Известно е, че отделните видове транспорт независимо от безспорната икономическа ефективност от приложението на всеки от тях поотделно при изпълнението на превозите в голяма степен се конкурират помежду си и създават взаимозаменяема продукция. Това твърдение е валидно с особена сила по отношение на двата основни вида сухопътен транспорт – железопътния и автомобилния, между които конкуренцията е най-силно изразена. От своя страна конкуренцията е в основата на иновациите и предприемаческите решения, довела до създаването и развитието на *високоскоростната железница*, предлагаща ново качество на транспортните услуги (съчетание от технико-икономическите предимства на обикновения железопътен транспорт с високата скорост на движение). Едновременно с това се решава проблемът с намаляването на обема на превозите по железница и увеличаването на дейността им посредством редуциране на потребностите от автомобилни превози, натоварващи пътната мрежа, както и от въздушни превози на къси разстояния, пораждащи високи разходи за авиокомпаниите. Друго иновационно решение, свързано с необходимостта от намаляване на товарните превози по автомобилен транспорт и тяхното пренасочване към железниците, представлява съвместяването на железопътни и автомобилни превози чрез комбинирани технологии от типа *piggy-back, Ro-La* и т.н.

От друга страна, новите технологии засягат и транспортните средства. Достатъчно е да си припомним замяната на парния локомотив с дизелов, а впоследствие и въвеждането на електрическия; усъвършенстването на автомобилните и самолетните двигатели; създаването на нови типове пътнически транспортни средства, предлагащи все по-добри условия за осъществяване на пътуването, и т.н.. Успоредно с модернизацията се развива и *специализацията на транспортните средства* във връзка със създаването на условия за най-пълно съответствие с превозваните пътници или продукти и повишаване на качеството на обслужване. В отделни случаи (при опасните товари например) посредством специа-

лизираните транспортни средства намаляват и евентуалните вредни влияния върху околната среда, здравето и живота на хората.

След проследяването на процеса в исторически план е необходимо да бъде потърсено мястото на транспортния предприемач в съвременните условия. Като се имат предвид потребностите на пазарното стопанство, при което конкуренцията е решаващ фактор при предлагането на превозни услуги в условията на диференцирано търсене, съвременните критерии, определящи избора на потребителите, са, както следва:

- **Равнище на разходите.** В случаите, когато скоростта на превоза не е от значение, по-важно е превозните цени да бъдат минимални. По този начин се отговаря на потребността да не се обременяват продуктите с излишни разходи и да не бъде повишена цената в пункта за реализация.

- **Време за осъществяване на превозите.** Времето, през което пътникът се намира в превозното средство, осъществяващо пространственото преместване, или през което превозваният продукт се намира под разпореждане на превозвача, е в пряка зависимост от ефективността на транспортната дейност. Превозвачът е заинтересуван да намали времето, през което носи отговорност за превозваните пътници или стоки. Потребителите получават необходимата услуга в рамките на оптимален период.

- **Надеждност на превозвача.** Този критерий е свързан с доверието по отношение на оказваната услуга от страна на клиента (товародател, негов представител или пътника като активен участник в превоза). Освен това се предполага, че достъпът до превозвача е нормален и свободен.

- **Гъвкавост на транспортната услуга.** Освен предоставянето на превоз е необходимо и осигуряването на допълнителни услуги, както и на специфични условия за транспортиране на някои видове продукти или категории пътници.

- **Достъп на превозвача до маршрута, респ. направлението на превоза.** При съвременното състояние на дерегулация и реструктуриране на транспортната система може да се стигне до ликвидиране на линии или направления на превозите поради липса на икономическа ефективност. Това означава, че достъпът на превозвача до обслужваните маршрути освен подложен на лицензиране трябва да бъде регламентиран и икономически с цел усъвършенстване на транспортното обслужване. Закриването на някои второстепенни железопътни линии например отнема достъпа на превозвача и косвено предизвиква увеличаване на транспортните разходи на клиентите (пътниците, товародателите и пр.).

- **Сигурност на превоза.** При превозите на товари това е свързано с търговската сигурност, която има отношение към срока за доставка и опазването на потребителната им стойност. При пътническия транспорт сигурността е свързана с избягването на злополуки, застрашаващи здравето и живота на пътуващите.

- **Възможности за проследяване на пратката или на маршрута за пътуване.** Наличието на информация за конкретното местонахождение и състояние на превозвания продукт във всеки момент от процеса на пространственото преместване до пристигането в получаващия пункт се счита за голямо предимство при организирането на доставката. Пътниците участват активно при определяне на маршрута на пътуването и особено ако то се осъществява с цел туризъм, бизнес и т.н.

При подобна формулировка на критериите е видно, че едновременно с предимствата на отделните видове транспорт се обръща като цяло внимание преди всичко на качеството на транспортната услуга и нейното пряко отношение във връзка с потребителите. Усилията на превозвачи, спедитори и туроператори са ориентирани към максимална координация на действията. По този начин могат да се обяснят и предприемаческите усилия за внедряване на интермодален транспорт. Новото качество на превозната услуга се изразява не само в оптимална цена, но и във възможността за превози „от врата до врата“, като на клиентите се спестява директният достъп до превозвача при сключването на превозния договор.

Възможностите за оптимизиране на транспортния процес при доставките на товари се реализират чрез организирането на комбинирани превози, които създават условия за съчетаване на специфичните предимства на отделните видове транспорт (например ниската степен на замърсяване на околната среда и енергийната икономичност на железопътния транспорт с възможностите за покриване на територията и гъвкавостта на автомобилния). Комбинираният транспорт е в основата на създаването на транспортната верига, осигуряваща връзката между товародател и товарополучател, чрез включване на едно или няколко транспортни средства, опаковъчни, товарно-разтоварни и информационни процеси.

Внедряването на комбинирани транспортни технологии пренася необходимостта от предприемачески решения и в областта на инфраструктурата. Политическите и икономическите промени в страните от Източна Европа доведоха до интензивни търговско-транспортни връзки със Запада, а отпадането на държавната намеса в сферата на транспорта доведе до увеличено предлагане на автомобилни транспортни услуги. Големите натрупвания на автомобили на граничните пунктове водят до нарушения на едно от основните предимства на автомобилния транспорт – краткия срок на доставка. Альтернативата в този случай е създаването на комбинирани транспортни технологии.

Степента на приложение на комбинирания транспорт в транспортната система на Югоизточна Европа все още е относително ниска. Някои автори се опитват да намерят обяснение в недостатъчно добрата организация на тези технологии при съществуващите условия<sup>1</sup>. Авторката счита, че основно проблемите се изместват в други направления като:

- **Активизиране на политическите и законодателните мерки**, както и на целенасочените действия от страна на държавата, стимулиращи внедряването на комбиниран транспорт. Някои видове отпаднали данъци – например пътните такси, освобождаването от забрана за движение в края на седмицата, отпускането на контингент от разрешителни за по-големи осеви натоварвания и пр., в ролята на конкурентни мерки могат да доведат до облекчаване на условията за преминаване към комбиниран транспорт. Държавните органи у нас в лицето на МТС все пак се ангажират с инициативи по въвеждането на комбиниран транспорт, но едновременно с това в процеса вземат участие и частни фирми. Създава се интернационално партньорство, в рамките на което се поемат конкретни ангажименти за развитие на комбинирания транспорт. Налице са и предложения за създаване на нови смесени дружества, които съвместно ще провеждат мероприятия в об-

<sup>1</sup> Мутафчиев, Л., Същност на комбинираните превози и ролята им за обединението на Европа, сп. Альтернативи, бр. 7-8 (41-42), 2001, с. 3-5.

ластта на комбинирания транспорт, а посредством тях става ясно желанието за сътрудничество между автомобилните и железопътните превозвачи и за участие при внедряването на формите на комбиниран транспорт.

- **Инфраструктурна ограниченост** за развитие на мрежа от комбиниран транспорт. Отсъствието на необходимата товарно-разтоварна екипировка, както и на информационни структури, отговарящи на изискванията за извършване на бърз транспорт, е съществена слабост. Основно обаче остава намирането на инфраструктурни решения за преодоляване на съпътстващите проблеми във връзка с увеличаването на основно натоварване и натоварването на железопътната мрежа при осигуряването на технологичното изпълнение на проблема. Ето защо основното предлагане на превози с комбинирани технологии понастоящем за България е в сферата на водния транспорт – морски и речен, в съчетание със сухопътен (железен и автомобилен). Във връзка с това отново на дневен ред могат да бъдат инициативите на новите международни сдружения в областта на комбинирания транспорт, които биха могли да решат проблемите със създаването и оборудването на терминали.

- **Финансиране** на възможните решения в сферата на комбинирания транспорт. Съществуващите изисквания за първоначално финансиране са осигурени по международни целеви програми<sup>1</sup>, но отново в тази област е необходимо да се насочат и усилията на държавните органи.

- Липса на необходимата **екипировка за непридружен комбиниран превоз**. В този случай е необходимо осигуряването на подходящо оборудване с транспортни средства, участващи в комбиниран превоз. Неравномерността на превозите по отделните релации обаче е сериозна пречка за инвестиции.

- Независимо от съпътстващите трудности обаче наличието на малки и средни предприятия в автомобилния транспортен подотрасъл е сериозна предпоставка за увеличаването на необходимостта от комбиниран транспорт. Взаимодействието между железопътния транспорт и автомобилните транспортни предприемачи ще осигури значителни икономически предимства, които са жизнено важни за развитието на транспорта. Ето някои от тях:

- превозите на автомобилни ремаркета или на контейнери с железница (системите „**непридружен комбиниран транспорт**“) се нуждаят от по-малки по размер инвестиционни разходи за развитие на железопътната инфраструктура и обезпечаване на необходимия железопътен подвижен състав. Това се дължи на повишаването на капацитета на влаковите композиции. Освен това при него са налице по-ниски производствени разходи и разходи за работна заплата на обслужващия персонал. Икономии се реализират също и от пътни такси, данък върху транспортните средства и пр.;

- отпада необходимостта от разрешителни за преминаване през определени държави, с което се повишава и капацитетът на автомобилните транспортни средства. Освен това се усъвършенстват организацията и протичането на превоз-

---

<sup>1</sup> Например Програмата за подпомагане „Марко Поло“ представлява водещ аспект в дейността на Европейската комисия в областта на интермодалността и логистиката. Посредством първоначално финансиране ще бъдат подпомогнати редица транспортни решения, при които основно транспортно средство е автомобилът.

ния процес поради безпрепятственото преминаване на граничните пунктове с железниците;

- създаването на комбинирани превози по редовни линии при гарантирана честота на превозната услуга води до редица облекчения за клиентите: намаляване на транспортните разходи чрез въвеждането на отстъпки; освобождаване от съботно-неделни забрани за движение на превози, извършвани с цел да бъдат част от комбинирана транспортна верига; данъчни преференции срещу използването на комбинираните технологии и пр. Ето защо следва да се вземат съответните мерки за насърчаването на този вид превози и у нас.

Осигуряването на стокообмена при необходимата редовност на транспортните услуги изисква определянето и на оптимални маршрути, което означава силно влияние от страна на конюнктурни, политически и други фактори. В това отношение отново съществува пречка за развитието на комбинираните превози, тъй като те по-трудно се приспособяват към условията в сравнение с автомобилния транспорт. Налагането на мултимодалните системи за превоз изисква преодоляване на пречките и търсене на подходящи решения в тази насока.

Обединенията за комбинирани превози от редица западноевропейски държави, като Италия, Австрия, Германия, и представители на държавите от Източна Европа, като Чехия, Словакия, Унгария и др., проучват възможностите за създаване на мрежа за комбиниран транспорт в Югоизточна Европа, както и за нейното свързване със съществуващата в Северозападна Европа мрежа. Координиращата функция ще принадлежи на VIRR – Международния съюз на обединенията за комбиниран превоз. Необходимо е да се уточни и фактът, че прилагането на превозите с комбинирани транспортни технологии е икономически изгодно при превозни разстояния над 500 км<sup>1</sup>, т.е. в международно съобщение. За целта са разработени системите за непридружен автомобилен превоз. В същото време обаче комбинирани технологии от типа Ro-La могат да бъдат прилагани и във вътрешно съобщение като форма на „**придружавани превози**“.

Историческата интерпретация на понятието „**предприемач**“, включващо елементите риск, несигурност и иновация, съответства на съвременните изисквания и се разширява чрез „**отговорността, която той поема за събоносни решения по отношение на териториалното развитие на производството и потреблението, ресурсното осигуряване или изграждането на институции**“. Дори в България в периода на развитие на националното стопанство (1985-1989 г.) са създадени програми за формиране на малки и средни предприятия и мощности главно в сферата на промишлеността, селското стопанство и производство на продукция в учебните центрове. Транспортната дейност обаче е държавен монопол.

Интерес представлява и виждането на някои автори – например Гифърд Пинчът (1985 г.), който диференцира предприемачеството в рамките на съществуващата организация и го противопоставя на предприемачеството, свързано със създаването на малка фирма. Така наречените „**вътрешни предприемачи**“ поемат според него отдалата се възможност за иновационни промени в съществуващото предприятие. Според Пинчот вътрешното предприемачество е ключов

<sup>1</sup> Мутафчиев, Л. и колектив, Ефективност на комбинираните превози при присъединяването на националната транспортна система към транспортната система на ЕС.

момент при повишаването на конкурентоспособността на големите корпорации. Предприятията би трябвало да бъдат превърнати в „чадър, под който да взаимодействат голям брой малки вътрешни предприемачески групи въз основа на собствено изградени модели за взаимна връзка, непланирани отгоре.“

Други автори<sup>1</sup> дефинират идеята за „**колективно предприемачество**“ като резултат от груповите усилия на членовете на новоизградено предприятие. В този аспект те се позовават на някои примери из практиката на бившите социалистически държави Китай, Югославия (по-специално Словения) и Унгария.

В съответствие с трите вида предприемачи, диференцирани в изложението дотук, можем да формулираме следните разновидности на предприемаческата дейност в сферата на транспорта, като се отчитат възможностите на тяхното проявление:

**А. Предприемачеството в сферата на административно-управленската дейност.** Този вид предприемачество е характерен с ориентация към развитие и усъвършенстване на нови продукти, процеси и технологии. Реализира се посредством взаимодействието между научно-техническия персонал и управленския екип, полагането на цели и осигуряването на благоприятни условия за тяхната реализация. Необходимо е наличието на доверие и благоприятен социално-психологически климат за развитието му в рамките на големите предприятия. Като пример в това отношение може да се посочи Националната компания „Железопътна инфраструктура“, в рамките на която се осъществява подобно взаимодействие, превръщайко я в организация от вътрешноприемачески тип.

**Б. Предприемачеството по отношение на оползотворяването на нови възможности.** При него основният прилаган подход е проучването на иновациите в технологично отношение. Индикатор за тази разновидност е търсенето на „продукт шампион“. За съжаление в настоящата транспортна практика на страната не се наблюдава пример за транспортен предприемач в това направление.

**В. Предприемачество чрез взаимстване.** Това е прилагането на продукти и иновационни технологични решения, използвани от други компании или фирми на договорна основа, по пътя на сътрудничество и консултантска дейност, обмен на ноу-хау, франчайзинг и пр. При него се придобиват вече утвърдени насоки на предприемачеството. Редица спедиторски фирми, регистрирани у нас като клонове на чуждестранни компании, прилагат подхода тази форма на „взаимодействие“.

**Г. Групово предприемачество в рамките на голямо предприятие или организация.** В този случай е необходима известна автономност на отделните единици, които генерират идеи и проучват нови възможности. Групите представляват като цяло идеята за „вътрешно“ предприемаческа активност.

**Д. Динамично (инициативно) предприемачество.** С тази форма се обозначава предприемаческият подход при стартирането на нов бизнес, който се обособява извън големите организации като потенциален конкурент. Транспортното предприемачество у нас е изживяло условно този етап, при който са били създавани конкурентни на съществуващите транспортни институции.

**Е. „Академично“ предприемачество.** То се изразява в използването на възможностите на интелектуалния потенциал в определена област на познанието за развитие на бизнес начинания. Характерно е за високите технологии. В сферата

<sup>1</sup> Прокопенко, Й., И. Павлин, Предприемаческо развитие на обществените предприятия.



на транспорта в България обаче до настоящия момент не се наблюдават примери на подобни предприемачи.

Обобщаването на изложените факти и определения дава основание за основния извод, че предприемаческа активност е необходима както по отношение на частния сектор в условията на пазарна икономика, така и при функционирането на обществените предприятия с цел постигане на ефективност от тяхната дейност.

Освен с потребностите на икономическото развитие бъдещето на транспортното предприемачество е свързано и с необходимостта от запазване на екологичното равновесие на планетата, както и с икономията на енергийните ресурси. Транспортните технологии на един по-висш етап на развитието трябва да бъдат в състояние да решават комплекс от проблеми и да обезпечават новото качество на транспортната услуга.

Вторият аспект на качеството на транспортната услуга, свързан с влиянието на транспорта върху околната среда, се налага постепенно, като създава предпоставки за иновационни решения, отговарящи на изискванията за икономичен (от гледна точка на екологичните ресурси) и екологично чист транспорт. Докато първият аспект на качеството е във взаимодействието с икономиката на превозите и като краен резултат отразява конкурентоспособността на отделния превозвач и финансовото му състояние, вторият се превръща в задължително условие за функционирането на превозвача в обществено-икономическата система.

Новите изисквания пред транспортния процес в екологичен, технологичен и организационен план са свързани с вредното влияние на транспорта върху околната среда. Най-общо те могат да бъдат формулирани по следния начин:

- **Необходимост от по-съвършена организация на дейността на съществуващите видове транспорт.** Във връзка с намаляването на разходите за гориво и със степента на замърсяване на околната среда са необходими: ефективно използване на пробега на транспортните средства, определяне на оптимални маршрути, осигуряване на добри пътни условия и правилна експлоатация на транспортните средства от гледна точка на поддържането на икономични скорости на движение.

- **Прилагане на най-новите технологични решения в сферата на транспорта.** Собствената тара, дизайнът и материалите, от които се произвеждат транспортните средства, техническото изпълнение на двигателите, усъвършенстването на горивните смеси представляват в своята съвкупност елементи на това изискване.

**Преход към екологичноатрактивни видове транспорт.** За екологичноатрактивни се приемат всички видове релсов транспорт – железопътен, тролейбусен, трамваен, въжен и пр. Необходимо е да бъдат потърсени възможности за повишаването на тяхната привлекателност и за доближаването им до бъдещите потребители.

- **Прилагане на метода на диференциране по отношение на развитието на процеса на търсенето на транспортни услуги.** Това в никакъв случай не означава да бъдат намалени превозните потребности, а стремеж към оптимизация на капацитета на трафика като цяло или чрез развиване на нови дейности в локален аспект.

Отново трябва да споменем превозите, организирани с комбинирани транспортни технологии, чието важно предимство е възможността им косвено да

подпомагат опазването на околната среда. Намаляването на автомобилния трафик вследствие на тях води до редуциране на вредните емисии от тежкотоварните автомобили с 90 %. Социално-икономическата изгода в този случай е по-голяма при увеличени превозни разстояния с железопътен транспорт.

Търсенето на нови подходи при определянето на маршрути, при въвеждането в експлоатация на нови транспортни средства, а също и при цялостната организация на превозния процес ще бъде характерна черта на транспортното предприемачество в обозримото бъдеще. Поемането на риск от внедряването и експлоатацията на нови технологии, отговарящи на голям брой изисквания по отношение на качеството на пътническите и товарните транспортни услуги, е оправдано поради необходимостта от усъвършенстване на транспортната система и от повишаване на способностите ѝ да удовлетворява възникналите потребности от превози. Всичко това изисква разпределяне на отговорностите за бъдещото развитие на транспортната система между частните („чистите“ и вътрешните) предприемачи и държавата, която с активни действия при структурирането на транспортната политика, инвестиционни и икономически мерки да поеме нужните гаранции за улесняване на транспортните предприемачи. Поемането на риск от страна на държавните предприятия в сферата на транспорта ги превръща във „вътрешни“ предприемачи, още повече, че този риск е неизменно в областта на инвестициите и новото строителство, както и в създаването на нови технологични решения.

## **2. ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА РАЗВИТИЕТО НА ТРАНСПОРТНОТО ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО ПОСРЕДСТВОМ ОТРАСЛОВАТА ПОЛИТИКА**

Процесът на промяна в сферата на транспорта е неизбежен и вътрешноприсъщ поради необходимостта от адаптация на фирмите, работещи в отделните видове транспорт или обслужващите дейности към околната среда. През изминалия период бяхме свидетели на усилия за оцеляване, развитие (при наличието на стратегия и визия относно бъдещи измерения), но и на прекъсване на съществуването на някои от стратегическите организации (например на Авиокомпания „Балкан“). От друга страна, държавният орган, първоначално Министерството на транспорта, а впоследствие Министерството на транспорта и съобщенията<sup>1</sup>, активно участва в процесите на промяна като регулаторна и оказваща контрол институция предвид приоритетите на икономическото развитие<sup>2</sup>. Една от основните функции, изпълнявани от министерството, е участието му при управлението на промяната в транспортния сектор.

В условията на изострена конкурентна борба и наличие на взаимозаменяемост на продуктите, предлагани от отделните малки, средни и големи фирми в областта на транспорта, е налице необходимост от адаптация към бизнес средата, в която те функционират, поради следните основни причини:

<sup>1</sup> Въведено от 2000 г.

<sup>2</sup> Приоритетни секторни политики за развитието до 2010 г. според един от последните доклади на правителството на Р България са туризмът, информационните технологии, енергетиката и селското стопанство.

- глобални демографски промени – намаляване на раждаемостта, застаряване на населението и относително увеличаване на смъртността. Първите два показателя тепърва ще оказват влияние върху структурата на търсенето на транспортни услуги, а така също и върху обема на това търсене. От значение в момента е засягането на ключови фигури (лидери) вследствие на втория показател, което понякога е решаващо за стратегията на действащата компания;

- глобализация и необходимост от развитие на „транснационални“ дейности. Това засяга както конкуренцията на международно равнище, така и характера на барьерите и регулаторите в транспортната сфера. Няма сектор в областта на транспорта, който да не е подложен на промени поради изискванията на международни институции, налагащи редица ограничения относно пазарния достъп на транспортните организации от държавите на нашия регион;

- екологични проблеми, пораждащи промени. Тук на преден план е необходимостта от гарантиране на устойчиво развитие като условие за нарастването на транспортните способности, някои от които пряко засягат околната среда и качеството на живот на местното население и на посетителите с цел туризъм.

Необходимостта от промяна е свързана с неконтролирания ръст на компаниите в сферата на транспорта и взаимосвързаните дейности. Малките компании – основно в автомобилния транспорт – съумяват да завоюват пазарен дял за сметка на установените лидери на пазара, които са сравнително закрепостени от собствените си продукти, пазари, равнище на корпоративна култура и достигнат опит. Освен това промяната е предизвикана и от липсата на точна прогноза по отношение на бъдещата конкуренция.

Като основни катализатори на промяната се считат новите технологии, включително и информационните, но също и качеството на труда и изискванията на човешките ресурси по отношение на качеството на живота. Едновременно с това самата промяна може да бъде рутинна, т.е. очаквана, наложена вследствие на действия от страна на обкръжаващата среда – в двата случая съществена за оцеляването или вписването на организацията в новите условия. Ефективността на промяната изисква постепенност и поетапност на обновителния процес, но наличието на кризисни ситуации може да предизвика спешност на обновителните дейности.

От своя страна процесът на промяна не представлява еднократно или еднозначно действие предвид факта, че промените могат да бъдат прекъснати<sup>1</sup> или непрекъснати. Той включва съвкупност от рационални действия, предприемани с цел постигане на желания резултат, и се характеризира с подход „започване-прекъсване“, неочаквани изменения и поява на различия в първоначалните намерения и становища. Почти във всички случаи е налице и определено противодействие на промяната, както и преминаване през кризисен период на адаптация към новата ситуация с цел приемане и утвърждаване на новите идеи.

За да бъде успешно осъществен, процесът на промяна трябва да бъде целенасочено управляван. Промяната трябва да започва от върха на йерархията на организацията при наличието на ясни цели относно нейното бъдеще. В зависимост от степента на развитие на организационната култура обаче промяната се приема

---

<sup>1</sup> Предвид възможността да се промени изцяло съществуващата система или нейното претрансформиране.

по различен начин и особено ако се налагат експерименти или ако тя е продължителна и съпроводена от трудности. От значение е и наличието на адекватни ресурси за осъществяването на планираната, целенасочената промяна.

Мотивите за стартиране на промяната рядко са еднозначни, но принципно са свързани с непредвидимостта и динамиката на обкръжаващата среда, икономическите и социалните проблеми (например с инфлацията и безработицата), преразглеждането на външнообусловените пазарни стратегии поради изостряне на конкуренцията, използването на възможностите за по-добро прилагане на потенциала на човешкия ресурс с оглед увеличаването на производителността на труда и пр.

Осъществяването на ефективна промяна изисква спазването на определен порядък от дейности, включващ:

- фаза на проучване на вътрешните условия и съпоставка със състоянието на външните фактори, осъзнаване на нуждата от промяна и търсене на външна помощ при планирането и внедряването ѝ;
- фаза на планиране, която включва генериране на информация, формулиране на цели и проучване на възможностите за получаване на подкрепа от страна на пряко заинтересуваните;
- фаза на действие – разработване на подходяща програма, включваща условията за управление на процеса и своевременното подаване на информация;
- фаза на интегриране – затвърдяване на новите типове поведение, широка разгласа на успешните промени, развиване на умения у ръководителите и пр.

### **2.1. Промени с цел осигуряване на конкурентоспособност и предприемачество във водния транспорт**

Развитието на международното производство, търговия и дистрибуция се основава на сравнителните предимства на икономиките на отделните държави. Налице са предизвикателства по отношение на морския/презокеанския транспорт, които се изразяват в следното:

- променя се бизнес средата, в която функционират основните логистични платформи – пристанищата, както и другите логистични партньори;
- промяна в системата на морския транспорт, свързана с контейнеризацията, което оказва влияние и върху останалите видове транспорт;
- развитие на комбиниран (мултимодален, директен, интермодален) транспорт с активно използване на водни отсечки (Ро-Ро, фериботи), което допринася за повишаване на качеството и за оптимизиране на превозната цена;
- превръщане на логистичните платформи – морските и речните пристанища, в пунктове, от които се организира доставка врата-врата (респективно на товарогагателите, предпочитайщи интермодалните доставки);
- технологична революция в пристанищната база, представена от новите технологии при обработка на товарите<sup>1</sup>, товарно-разтоварната механизация, компютърните информационни системи, както и сателитно проследяване на транспортните средства.

---

<sup>1</sup> На рейд и в открито море.

Основните резултати от промените са неразривно свързани с контейнеризацията, която е в основата на стремежа към реализиране на икономии от обема и мащаба на извършваните операции. В резултат от увеличаването на относителния дял на контейнеризиращите се товари<sup>1</sup> нараства и товароподемността на контейнеровозите, като се създават и нови сдружения на корабните линии<sup>2</sup> за отделните релации на основата на сливания, поглъщания и реорганизации в системата на линейното корабоплаване. Налице е концентрация и консолидация на морските превозвачи, като се осъществява и тясно сътрудничество със сухопътните транспортни превозвачи за създаване на **транспортна система**, основана на интермодалността, отговаряща на изискванията за **логистично обслужване на дистрибуцията**: минимални разходи, максимално качество на услугите, извършвани от врата до врата и точно навреме.

Налице е и появата на **интегрирани мултимодални услуги** на принципа на системния подход, при който разходите за превозните услуги се поделят между морския и сухопътните транспорти в зависимост от конкретните възможности. По този начин се постига не само разрешаване на проблема с конкурентоспособността на отделните видове транспорт, но и с развитието на икономиката като цяло.

Държавната политика в областта на транспорта е насочена към изграждането на транспортна система, която в съответствие с Директивите на ЕС трябва да отговаря на следните изисквания:

- да е интегрирана, съвкупна и осигуряваща „плавност“ на процесите;
- да функционира в условията на жизнеспособност и финансова стабилност;
- да осигурява ефективно обслужване при висока конкурентоспособност;
- да се осъществява в условията на коопериране с трудовите ресурси при тяхното наемане, обучение, ръководене и мотивиране.

Начините на осъществяване са два: посредством насърчаване на стратегическите обединения между превозвачите от различните видове транспорт, инфраструктурните пунктове и другите транспортни агенти с цел ефективно взаимодействие и стимулиране на развитието на външнотърговските връзки при използване на потенциала на съществуващата в страната транспортна система; постигане на конкурентни предимства чрез повишаване на качеството на обслужване и надеждността на агентите, изпълняващи транспортни услуги. Последното е от съществено значение и изисква предлагане на **иновационни транспортни решения** относно съкращаване на времето за преход, намаляване на цената и опазване на продуктите (алтернативни сухопътни маршрути, изграждане на тунелни съоръжения и пр.). Необходими са значителни инвестиции с **висока степен на риск** поради наличието на несигурност за отклоняване на клиентите към тях, както и на лаг от време за възприемане на новите услуги. Всичко това е от голямо значение при стремежа на водещите фирми да намаляват логистичните си разходи, чиято главна част са транспортните разходи.

Във връзка с това ключовите фактори за развитие на пристанищната дейност са следните:

<sup>1</sup> В държавите от ЕС обработените контейнерни товари в пристанищата възлизат на около 70 % от общия товарооборот на генерални товари.

<sup>2</sup> Линейни конферански.

1) разработване на *стратегическа визия* за развитие на онези пристанища, които в най-пълна степен съответстват на новите потребности, възползвайки се от предимствата на благоприятното си географско местоположение. Изисква се и хинтерланд с осигурена сухопътна инфраструктура, технологична съоръженост, пропускателна способност и пр. Във връзка с това най-подходящият модел за нашите условия е западноевропейският;

2) целенасочена *пазарна ориентация* към потребностите на корабособствениците, но и на товародателите<sup>1</sup> при поддържане на необходимата *гъвкавост и адаптивност*;

3) прилагане на *активен маркетингов подход*, свързан с разработването на маркетингова програма за привличане на търсенето и улесняване на достъпа на потребителите до пристанищните мощности. Необходимо е наличието на агенти за проучване и аквизиране на товарите, предлагане на интермодалност и пр.;

4) прилагане на възможности за *създаване на жизнеспособни стратегически съюзи*;

5) използване на подходящи методи за *мотивация на персонала*: установяване на система за привличане, обучение и преквалификация; легитимиране на взаимоотношенията с профсъюзите и т.н.;

6) разработване на *модели за осигуряване на финансова стабилност*: инвестиционен контрол, но непременно и инвестиции, обвързване с пристанищни такси и пр.;

7) поддържане на *идеята за отговорност* към местната общественост, околната среда, чистотата на морската вода.

В практиката са познати следните модели за предприемаческо активизиране при развитието на пристанищните услуги:

- *Североамерикански модел*<sup>2</sup>. Той се характеризира с условия на липса на вътрешен пазар (независимо от това, че са налице 300 пристанища) и със съществуване на регионален пазар в конкуренция с пристанищата на САЩ, които имат по-добре развита сухопътна инфраструктура и се възползват от ценовата дерегулация, създаваща им условия за въвеждане на по-благоприятни такси. Съществува Корпорация на канадските пристанища, които споделят общи маркетингови цели и чиято дейност съдейства за повишаване на конкурентоспособността на националната икономика. Налице са иновации в развитието на сухопътната инфраструктура, маркетингов подход към клиентите и формиране на стратегически съюзи с превозвачи от другите видове транспорт за интермодална транспортна услуга.

- *Европейски модел*, базиран на пристанището в Антверпен, реализиращо 60 % от външнотърговския оборот на Белгия. Неговият хинтерланд включва добре развита сухопътна инфраструктура: то е най-големият железопътен възел в страната, притежавайки и автомагистрална връзка с други европейски градове; свързано е с плавателни реки посредством канална мрежа; близкото летище е разположено на около 50 км и е специализирано за търговски полети в рамките на Европа. В него се обработват основно насипни товари (въглища, зърно, торове – 55 % от товарооборота); съществуват още кейово място за опасни товари и контейнерен терминал, тъй като 60 % от готовите продукти са контейнеризирани. Пристанището е известен притегателен индустриален район. Организа-

<sup>1</sup> Т. Левит (1960 г.) за „пазарно ориентираното мислене“, т.е. целенасочено проучване на потребностите на клиентите.

<sup>2</sup> Базиран на опита на Канада.

ята на работа е следната: пристанищните власти са собственици на доковете, корабните места и механизацията на десния бряг на Шелда. Земята от левия бряг е собственост на обществена корпорация, като са наети и частни фирми за инфраструктурно и товарно-разтоварно обслужване на клиентите. Транспортните и логистичните услуги се предлагат от страна на частни предприемачи. Общественият сектор е отговорен за планирането, разширяването и инфраструктурната обезпеченост, а частният сектор е представен от редица асоциации – Антверпенска корабна, спедиторска и пр. Тарифите на пристанищните власти се публикуват официално (пристанищни такси, кейови такси и такси за товарно-разтоварни съоръжения), но съществуват и тарифи, разработени от страна на регионалните власти, за навигационни услуги на белгийска територия. Основно таксите са предназначени за извършване на товарно-разтоварни операции, складиране и спедиторски дейности. Пристанищните власти активно участват в проекти за опазване на околната среда.

- *Азиатски модел*, базиран на пристанището на Хонконг, което е най-голямото контейнерно пристанище в света, обработващо 9000 УТЕ<sup>1</sup> годишно. До 1997 г. са реализирани 14,2 % годишен ръст на трафика, поради което през 1993 г. е бил изграден нов терминал. Прилага се технологията „обработка на рейд“. Съществува и речен терминал (на Пърл Ривър) за облекчаване на трафика от океански кораби. Постигната е висока степен на обработка, което води и до високи пристанищни такси. До 1997 г. то е конкурент на южнокитайските пристанища, които също се развиват благодарение на външни инвестиции и богат контейнерен трафик. Конкурентните предимства на пристанището на Хонконг се изразяват във високо качество на обслужването (в съответствие със стандартите ISO – 9000), информационен контрол и инфраструктурна обезпеченост (добре развит хинтерланд). Превръщането на Хонконг в част от Китай обаче доведе до повишаване на използваемостта на конкурентните пристанища и до увеличен капацитет на предлаганите пристанищни услуги. За преодоляване на тази външна заплаха е развито ново конкурентно предимство, изразяващо се в допълнително усъвършенстване на сухопътната инфраструктура и поддържане на летище с 24-часов работен режим. Развиват се и услуги с „добавена стойност“ – логистични и информационни, а спедиторският сектор се специализира в направление third-party logistics (3PL). Съществува Хонконгска асоциация на спедиторите (HAFFA), поддържаща идеята за либерализация на спедиторските услуги в Китай. Съществува и широка мрежа от клиенти, благодарение на която през 2000 г. е налице оборот от 22 млрд. г. – 10 % от световния пазар на логистични услуги.

Тези изградени модели формират до известна степен чуждия опит в сферата на развитието и усъвършенстването на пристанищните услуги по посока на предприемачеството. Неговото възприемане и отразяване води до известна имитация при формирането на модел за усъвършенстване на дейността на пристанищата у нас, чиито основни компоненти са следните:

- В основата на модела се съдържа концепцията за *концесиониране на пристанищните дейности* с цел да се привлекат оператори, които да извършват услуги, без да им се преотстъпва терен. Прилага се договорен принцип, но преди това е необходимо въвеждането на специален разрешителен режим, поднормативни ак-

<sup>1</sup> Уедрени товарни единици.

мове и т.н. Прилага се и Директивата на ЕС, въз основа на която се извършват услуги, без да е необходима собственост над територия.

- Установяване на взаимодействие между пристанищните територии и представителите на гържавната и общинската собственост с оглед осигуряването на свобода при избора на начин за обработка на товарите и предоставяне на услугите, като се спазва определен регулаторен режим.

- Разпределение на задълженията между гържавните органи и пристанищните терминали: инфраструктурните подстъпи трябва да се изграждат от гържавата, а отговорността за терминалните операции се поема от операторите. Пристанищната администрация от своя страна участва в планирането и контрола над дейностите, следи за акваторията и екологичното равновесие.

- Определяне на броя и вида на пристанищните терминали, като се има предвид необходимостта от специализация с цел повишаване на конкурентоспособността.

- Развитие на маркетингова дейност, като се наблегне на естествените и сравнителните предимства на българските пристанища в региона, съревноваващи се с румънските и гръцките. Река Дунав и Черно море представляват основа за развитие на интермодалност на транспортната ни система.

- Създава се Национална компания „Пристанища“ като гържавен орган на бюджетна издръжка с основни функции изграждане и поддържане на пристанищната инфраструктура, отдаване на части от терминалите на концесия. Съществува и опцията национализация на 22 частни пристанища, които са се развили за период 7-8 г. след 1990 г. Друга функция е формирането на приходи от концесионни такси, част от които се внасят в ДБ. Необходимо е част от тях да се пренасочат за осъществяване на инвестиции с оглед увеличаването на предлаганите опции на пристанищно обслужване (например на рейс за повишаване на интензивността на обработката, но и за намаляване на разходите на клиентите), повишаване на технологичното състояние на пристанищните терминали и развитие на пристанищата като бизнес и търговски центрове.

- Стратегическите пристанища са обхванати по следния начин: разработване на Генерален план за развитие на пристанище Лом (финансиран от страна на ЕИБ), предвиждащ реконструкция и модернизация; реконструкция, модернизация и ново строителство на пристанище Бургас (с японски заем), като проектът освен правителствено одобрение е получил подкрепа и от страна на Бургаската морска асоциация с политически, икономически и екологични мотиви.

В Стратегията за развитие на водния транспорт на Р България<sup>1</sup> са заложени четири основни функции на морския транспорт: да съдейства за изграждането на националния суверенитет чрез поддържане на националните корабоплавателни компании, пристанищата и пр.; да подпомага платежния баланс посредством част от приходите от извършените превози на български и чужди товари, предоставяне на кораби на български и чужди наематели и обработка в българските пристанища на български и чужди (транзитни) товари; да обслужва вноса и износа на страната, като осъществява и услуги от типа „cross-trade“ на фрахтовия па-

---

<sup>1</sup> Сайт на Министерство на транспорта и съобщенията, [www.mtc.government.bg](http://www.mtc.government.bg)



зар; да повишава социалните функции посредством осигуряването на трудова заетост на значителни човешки ресурси<sup>1</sup>.

При провеждането на морската политика от съществено значение е прилагането на механизми, които максимално ни приближават до принципите, приложими в страните – членки на ЕС, при адекватно отчитане на външнополитическите интереси, целите на образованието, военната доктрина, екологията, икономиката и др. Всичко това все пак води до противоречивост на интересите и наличие на трудности при прилагането на стимули за активизиране на предприемачите.

Анализът показва, че от общо 103 броя презокеански кораби, собственост на Параходство БМФ, ЕАД, през 2002 г. едва 12,72 % са на възраст под 10 години, 13,64 % са на възраст 10-15 години и 73,63 % са на възраст над 15 години. Средната възраст според статистиката на корабите на БМФ е 21,7 години, докато през 1987 г. е била 11,8 години<sup>2</sup>. Налице е процес на занемаряване на флота при попълването му с нови кораби, с което не може да се осъществи ефективно противодействие на противоположния процес, а именно физическото и моралното остаряване на флота. Има спад и в търсенето на пътнически превози по море от порядъка на 27,8 пъти за периода 1989 – 1995 г.<sup>3</sup> В регистъра на корабите, носещи национален флаг, 14 са частни, като възрастта им е над 20 години<sup>4</sup>. По отношение на танкерите, чиято средна възраст е най-висока, през периода 2003-2005 г. предстои изваждането им от експлоатация в съответствие с изискванията на Международната конвенция за опазване на морето от замърсяване от кораби<sup>5</sup>.

Разходите за издръжката на флота са увеличени поради влошеното техническо състояние, с което намалява и ефективността на корабоплаването<sup>6</sup>. Налага се и оборудване на корабите с нови технически средства, без които е невъзможна правилната експлоатация. Всичко това възпрепятства договарянето на високи нива за определен вид товар по дадените дестинации и за определено време, а корабният тонаж под български флаг става все по-малко атрактивен<sup>7</sup> поради високата средна възраст и липсата или недостатъчния брой специализирани кораби: хладилни, ро-ро, контейнеровози, танкери и др.

Затрудненията от нормативен характер се изразяват в следното :

<sup>1</sup> В работата на морския флот са ангажирани пряко над 6000 души, а като се прибавят и лицата, работещи в останалите сфери, тази цифра ще нарасне около 4-5 пъти.

<sup>2</sup> Данни на ИА „Морска администрация“, Министерство на транспорта и съобщенията.

<sup>3</sup> Статистически годишник на Р България, 2000 г.

<sup>4</sup> Основната причина за смяна на флага на кораба е прилаганото законодателство. Към дадена корабоплавателна компания, регистрирана у нас, се прилага българското данъчно законодателство, т.е. корабособствениците нямат икономическа изгода от поддържането на българска регистрация на корабите.

<sup>5</sup> MARPOL (в резултат на направените промени в нея предстои изваждане от експлоатация на м/т „Осъм“ през 2003 г. и на м/т „Хан Аспарух“ през 2005 г., при което флотът ни остава без танкери за превоз на суров нефт).

<sup>6</sup> Включващи ГСМ, РЗ, храната на екипажите, резервните части и снабдяването, разходите за ремонт, за застраховки на кораба и екипажите, за пристанищни, пилотски, агентски и др. такси.

<sup>7</sup> Ръководството на МТС оповести намерението си да предприеме мерки за връщането на български кораби под роден флаг.

- облагането с данък добавена стойност на приходите от товарно-разтоварни операции в българските пристанища води до процес на „изтичане“ на товари в чуждестранни (съседни) пристанища;

- облагането с данък на корабите, вписани в Регистъра на големите кораби (по Закона за местните данъци и такси), отчисляването от държавните предприятия на дивиденди от печалбата след данъчно облагане<sup>1</sup> и облагането по Закона за корпоративното подоходно облагане<sup>2</sup> водят до повишаване на възможността да се замени българският флаг с друг по-удобен;

- големият размер на вносните мита за нови кораби допълнително блокира възможностите за обновяване на флота;

- Законът за облагане на доходите на физическите лица, предвиждащ високи ставки за доходите на моряците, създава кадрови проблем.

Очевидна е необходимостта от промяна в политиката за развитие на отрасъла, която да осигури неговото „оцеляване“ посредством законодателни мерки, обезпечаващи изпълнението на непосредствените цели и приоритетите, залегнали в Националната програма за възприемане постиженията на правото на ЕС (НРАА). Сред законодателните мерки на първо място е преминаването към принципно различен данъчен режим чрез фиксиране на данъка спрямо тонажа на разполагаемия флот, вместо спрямо изменящото се равнище на печалбата. Алтернативно, с цел намаляване на съвкупната данъчна тежест, вместо въвеждане на тонажен данък би могла да се извърши промяна на действащия понастоящем Закон за корпоративното подоходно облагане.

В областта на митническата политика е целесъобразно да се обсъдят мерки, които да намалят или освободят от митнически сборове закупени в чужбина кораби, корабни съоръжения и оборудване, обезпечаващо безопасността на човешкия живот в открито море и опазването на морската среда.

Глобалните стратегически и политически цели, подпомагащи развитието на морския транспорт, са:

1. Ясна позиция на страната по време на преговорите за присъединяване на страната към ЕС, подчертаваща, че морският транспорт е стратегически отрасъл за страната ни.

2. Възможни промени в Кодекса на труда в посока въвеждане на договаряне при условията на международната транспортна федерация (ITF) и получаване на „сини“ сертификати.

3. Обезпечаване на необходимите финансови, организационни и човешки ресурси за подобряване работата на морската администрация.

4. Държавна помощ при признаването на Българския корабен регистър в страните – членки на ЕС.

5. Съвместно участие с Турция при осъществяването на стриктен контрол над морския трафик чрез установяване на система за докладване от корабите и база данни, която да се ползва от страните – членки на ЕС.

6. Участие в Компенсационния фонд за обезщетяване при нефтени разливи предвид предстоящото увеличаване на трафика на този продукт по проекта Бургас – Александруполис.

---

<sup>1</sup> В размер на 80 %.

<sup>2</sup> Данък върху печалбата в размер на 15 % и данък за общините в размер на 10 %.

7. Успоредно с хармонизирането на българското законодателство българската морска администрация да кандидатства за включване в Европейската морска агенция (администрация), което може да бъде осъществено и преди присъединяването ни към ЕС.

8. Членството на страната в Парижкия меморандум предполага значително намаляване на процента на задържанятия на български кораби и излизане на България от „черния списък“.

Тенденциите и перспективите в развитието на световното морско корабоплаване се проявяват преди всичко в това, че на международния фрахтов пазар предпочитанията са насочени към:

- ново строителство на кораби с висока степен на автоматизация, икономични<sup>1</sup> и екологични<sup>2</sup>;
- кораби с автономни средства за товарно-разтоварни операции по определени релации.

Съществуващата тенденция на бързо обновяване на световния флот във всички тонажни групи включва: развитие на нови транспортни технологии за оптимизиране на транспортния процес; специализация на корабите по вид на превозваните товари и технология на превозите; висока степен на автоматизация при експлоатация на корабите; въвеждане на интегрирани комуникационни системи за контрол и управление на флота, в т.ч. спътникова навигация, електронни карти, безвахтено обслужване на машинното отделение и др.; използване на информационни системи за обработка на корабните документи и за следене на товарите.

Като цяло съвременното състояние на световния търговски флот се определя от повишаването на експлоатационните разходи на предприемачите поради изискванията, свързани с увеличаване на качеството на морските превозни услуги и въвеждане на мерки за безопасност на корабоплаването – код ISM<sup>3</sup> (Парижки меморандум); нарастването на ангажиментите във връзка с опазването на околната среда, което поражда трудности, свързани със създаването на адекватни условия за получаване на морска каско застраховка; увеличаването на изискванията на персонала към условията на труд, заплащането, както и към възможностите за преквалификация. Налице са и предпоставки, показващи свиване на предлагането на труд в тази сфера.

От действието на тези тенденции се получават следните основни резултати:

- Задълбочаване на негативното явление „*плаване под чужд флаг*“, изразяващо се в увеличаване на откритите за регистрация на чужди кораби флоти (предимно на държави от ОИСР). *Предимствата* на плаването под чужд флаг за корабостроителите можем да формулираме по следния начин: намаляване на разходите за екипаж, благоприятни данъчни условия, избягване на изискванията на държавния флаг и пр. Откритите регистри представляват успешен опит от страна на операторите да избягват налаганите регулативни ограничения. *Недостатъците* на плаването под чужд флаг основно са свързани с вредните влияния над водното пространство, флората и фауната на моретата и океаните поради използването на остарели кораби, замърсяващи околната среда; намаляването на приходите

<sup>1</sup> Кораби с икономични двигатели, конструирани за използване на нискокачествени горива.

<sup>2</sup> Кораби с двойно дъно и бордове, които намаляват риска от екологично замърсяване.

<sup>3</sup> International maritime safety.

към държавната хазна от търговско корабоплаване вследствие на абсолютното намаляване на подвижния състав и на относителното спагане на обема на морските превози; увеличаването на броя на морските катастрофи и т.н. Предприемат се адекватни мерки на националната и международната политика в областта на морския транспорт с цел намаляване на негативните влияния.

• **В рамките на НАТО** е предвиден пакет от мерки за субсидиране с цел относително увеличаване на размера на националния флот с отделни типове плавателни съдове, подходящи и за целите на отбраната. Като цяло е налице портфейл от три групи мерки:

1. Инвестиционно подпомагане (осигуряване на заеми при изгодни условия за обновяване на превозния парк, намаляване на данъчното облагане при осъществяване на инвестиции, прилагане на методите на ускорената амортизация).

2. Разработване на схеми за резервация на места в товарните кораби, собственост на националния флот; отдаване на права за превоз само на превозвачи, регистрирани под националния флаг; отдаване на права за извършване на каботажни превози.

3. Облекчаване на превозвачите от социални осигуровки, прилагане на специфични данъчни ставки, споразумения за отлагане плащането на данъци (т.е. възприемане на някои от мерките, прилагани от страна на държави с „удобен флаг“).

Създадената у нас Изпълнителна агенция „Морска администрация“ играе ролята на регулиращ орган в областта на морското корабоплаване. Независимо от съществуването на традиции в тази сфера обаче БМФ, ЕАД регистрира проблеми със Системата за управление на безопасността и качеството, като са констатирани и груби нарушения на двата задължителни документа за държавен пристанищен контрол на страните от ЕС. През 1998 г. страната бе поставена в „черния списък на закононарушителите“ – остарял флот и гр. През 1999 и 2000 г. бе намален броят на задържаните кораби – на 8,1 % и на 7,2 % (за държавите от ЕС този процент е 3,6; за Великобритания в частност – 1 %), и това представлява основание за изваждане на страната ни от списъка. През 2001 г. обаче поради тежки аварии и човешки жертви с наши кораби делът на спрените от движение кораби отново достигна 13,8 %. През 2002 г. в Параходство БМФ бе извършен одит от страна на германски Лоїд за заверка на сертификацията за ISM и ISO 9002. Налице е значително увеличение на усилията за прилагане на Системата за безопасност и качество. Бракувани бяха 5 кораба, а други пет бяха извадени от експлоатация (в края на 2001 г.). В резултат на това през 2002 г. (периодът март – септември) бе задържан едва 1 кораб. В началото на 2004 г. бяхме свидетели и на потъването на един от сухотоварните кораби за масови товари (в турски води). С оглед запазването на конкурентоспособността на морския ни търговски флот е необходимо следното:

• Развитие на алтернативи по отношение на корабостроенето. Във връзка с това от значение е формирането на съвместно дружество между Параходство „Български морски флот“ и консорциум „Булярд“, спечелил неотдавна търга за покупка на Варненската корабостроителница (подялба на акциите 75 % – 25 % в полза на инвеститора). Съществуващите други две корабостроителници – Бургаска и Русенска, не са обсъждани като потенциални кандидати за приватизация поради малкия капацитет на производство.

• Реализация на проекта „Система за управление и информационно обслужване на корабоплаването“, чийто ползвател е ИА „Морска администрация“, разработен с консултантска помощ и частично финансиране по Програма ФАР.

• Използване на възможностите за евентуална приватизация на морския флот посредством пускането на акции на фондовата борса на стойност 75 млн. долара.

Необходимо е също така съгласувано с Министерството на финансите да се обмислят възможностите и целесъобразността от предприемане на следните мерки:

- създаване на резервен фонд от продажбата на бракувани кораби, който да не се облага с данъци, а натрупаните средства да се изразходват за закупуване на нови кораби, и едновременно стимулиране изваждането от експлоатация на стари кораби за скраб;

- предоставяне на субсидии за ново строителство и за опериране на 4 – 6 броя хидробуси за пътнически превози през туристическия сезон съвместно с общините;

- прилагане на система за ускорена амортизация при закупуване на нови кораби през първите пет години;

- диференциране на данъчната ставка за отделните кораби по възраст и тип по примера на Гърция и Великобритания;

- освобождаване от данъци на фирмите при инвестиране в строителството и при закупуване на кораби (по примера на Германия и Норвегия);

- създаване на национални програми за изграждане на центрове за обучение на морски кадри и търсене на законови възможности за поемане от държавата – изцяло или частично, на плащанията за социално осигуряване.

Състоянието на речния ни флот е видно от табл. 1 и от аналитичната информация под нея. Девет са придунавските държави, формиращи Дунавския флот, състоящ се от тласкачи и влекачи, самоходни и несамоходни кораби. По отношение на първата група – влекачи и тласкачи, водещо място заема северната ни съседка – Румъния, с 57 % от парка и 50,3 % от сумарната мощност. При самоходните кораби водещо е мястото на Украйна с 53 % от парка и 38 % от общата товароподемност, а при несамоходните – отново на първо място е Румъния с 45,2 % от парка и 43,4 % от товароподемността. Българският речен флот е на четвърто място при влекачите и тласкачите – съответно с 6,1 % от парка, и на пето по мощност – 6,7 %; при самоходните кораби – на седмо място по броя на парка и на шесто по товароподемност, а при несамоходните – на пето по броя на парка и на четвърто място (поделено със Словакия) по товароподемност.

**Таблица 1**

Товарен флот на придунавските държави<sup>1</sup>

Държава	Тласкачи и влекачи				Самоходни кораби					Несамоходни кораби			
	бр.	%	Σ мощност	%	бр.	%	товароподемност	%	мощност	бр.	%	товароподемност	%
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Украйна	76	8	116534	17,4	53	19,5	141910	38,0	101257	487	14,6	667224	16,6

<sup>1</sup> Данни на Дунавската комисия (към 31 декември 2000 г.).

Продължение

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Молдова	1	0,0	220	0,0	30	11,0	5365	1,4	2176	9	0,0	12424	0,0
Румъния	543	57	337486	50,3	47	17,3	19816	5,3	13491	1507	45,2	1758123	43,4
България	59	6,1	44763	6,7	22	8,4	22620	6,1	16273	222	6,7	303134	7,6
Югославия	135	14,2	72597	10,8	72	26,5	69384	18,6	24893	474	14,4	509973	12,6
Хърватска	46	4,8	15446	2,3	4	0,1	2477	0,7	3078	140	4,2	97139	2,5
Унгария	35	3,7	26221	3,9	24	8,8	36723	9,8	20812	151	4,5	196649	4,9
Словакия	40	4,2	42482	6,3	15	5,5	37641	10,1	18836	202	6,2	309729	7,6
Австрия	19	2,0	15009	2,3	32	11,4	37230	10,0	29050	139	4,2	195173	4,8
Общо	954	100	670758	100	272	100	373000	100	230000	3331	100	4050000	100

Основен превозвач в България е Параходство „Българско речно плаване“, ЕАД със седалище в гр. Русе, което покрива около 76,2 % от превозите на товари по река и разполага към началото на 2002 г. със следния парк:

• **Пътнически моторни кораби (общо 750 места):** 3 кораба, построени през 1990 г.

• **Самоходни моторни кораби (без фериботи) с обща мощност 39 720 к.с.:**

1) Влекачи – 3 бр., с мощност 1600 к.с., построени през 1968 г.;

2) тласкачи – 14 бр., от които 3 бр. с мощност 3000 к.с., построени през 1982 г.; 3 бр. с мощност 3300 к.с., построени през 1991 г.; 8 бр. с мощност 1740 к.с., построени през 1972 г.; 1 бр. с мощност 900 к.с., построен през 1988 г.; 2 бр. (маневрени) с мощност 600 к.с., построени през 1972 г.

• **Несамоходни съдове (с общ тонаж 190 600 брт):**

1) сухотоварни баржи (1000 т) – 63 бр. тонаж – 65000 т

2) танк – баржи (900 т) – 10 бр. тонаж – 9600 т

3) секции (1600 т) – 65 бр. тонаж – 110 000 т

4) лихтери (1000 т) – 6 бр. тонаж – 6000 т

Частните предприемачески фирми в корабоплаването от българска страна по р. Дунав, някои от които са създадени в резултат на приватизация, са следните:

1. **„Рубинис“ ООД** (1996 г.) – притежава 3 бр. самоходни кораба с по 1000 т товароподемност, 1 бр. несамоходна секция с товароподемност 1500 т. (11,9 % от превозите).

2. **ДДФ „Бъдин“** (1998 г. след приватизацията на Дунавски драгажен флот) – притежава 1 бр. тласкач с мощност 1500 к.с. и 6 бр. несамоходни секции с товароспособност 1700 т всяка.

3. **„Йола Шипинг“ ООД** – притежава 1 самоходен кораб с товароспособност 1500 т.

4. **Дунав Експрес** – притежава 1 самоходен кораб – марка „Лойзах“, с товароспособност 1000 т (6 % от превозите).

5. **Транс Карго** – притежава 1 бр. тласкач с мощност 600 к.с.

6. **Донау Груп** – притежава 1 самоходен кораб „Фортуна“ с товароспособност 1000 т (3,6 % от превозите).

7. **СО „МАТ“** – притежава 4 бр. самоходни кораба – катамарани, поместващи 49 големотонажни автомобили.

8. **Дунав Турс** – осъществява пасажерски превози и притежава 2 бр. пътнически кораба „РУСЕ“ и „СОФИЯ“ с по 228 пътнически места всеки (2,4 % от превозите).

Български фирми притежават 4 бр. фериботи: БРП – 2 от тях, от които единият е железопътна платформа и понастоящем не функционира; компания ЛИРЕКС – един, който осъществява връзката Оряхово – Бекет, и компания КОМКО СПЕД – един, който осъществява връзката Русе – Гюргево.

Пазарът за речни превози е характерен със своята специфика и голяма динамичност под влияние на пазара на материални продукти за индустриално и крайно потребление, данъчни, митнически и други регулации. Като най-голям превозвач се очертава БРП, ЕАД. Следователно констатациите, които могат да се направят за него, са валидни за другите български превозвачи. Основен проблем за всички бяха ограниченията за корабоплаването. Промените в трафика като цяло, повлияни от международните политически събития<sup>1</sup>, са илюстрирани в табл. 2:

**Таблица 2**

Товарооборот по река Дунав за Р България

Година	Товарооборот (хил. т)	Промяна (%)	Превозна работа (млн. ткм)	Промяна (%)
1992	1238,3	-	837,2	-
1993	768,4	62,1	456,9	54,6
1994	608,1	79,1	359,5	80,9
1995	1120,6	184,3	732,7	203,8
1996	998,6	89,1	627,3	85,6
1997	919,4	92,1	676,5	107,8
1998	835,6	90,9	710,8	105,1
1999	439,3	52,6	274,4	38,6
2000	601,3	136,9	312,8	114,0
2001	383,4	63,8	339,0	108,4
2002	757,5	197,6	535	157,8

От табл. 2 е видно непостоянното равнище на обема на превозите по р. Дунав, като за най-проблематични за системата на корабоплаването се считат 1999 г. и 2001 г. През 2002 г. почти е достигнато състоянието от 1993 г. Основни причини за това са ембаргото за търговия с Югославия, увеличаването на конкуренцията в речните превози, но и непостоянните равнища на водите през летните месеци вследствие на суша. Налице е и тенденция на увеличаване на средното превозно разстояние до 1998 г. – при спад на товарооборота е отбелязано нарастване на товарната превозна работа, и след 1999 г. (т.е. превози в източно направление поради затваряне на реката при Югославия).

<sup>1</sup> Наложено след 1992 г. югоембарго и разрушените мостове край Нови Сад през 1999 г.

През 2002 г. са бракувани 8 броя несамходни плавателни съда и са продадени 5 броя лихтери. Несамходните съдове са 62 на брой. Конкурентоспособността на българските превозвачи трябва да се разглежда в две направления – източно и западно, поради факта, че различията в двете направления са ясно изразени.

Превозите в източното направление са формирани от продукти за индустриално потребление, предназначени за българската енергетика и металургия, които се превозват от големи параходства; в западното направление преобладават генералните товари, които напоследък са поети от частни самоходни кораби, които предлагат кратки срокове на доставка и възможност за товарене на разнообразни партии (от 1000 т за Регенсбург до 150 – 300 т). Фрахтовият пазар по източното направление не е либерализиран<sup>1</sup>, поради което е налице и значителният превес в товароподемността на украинския флот над българския; украинските превозвачи транспортират 73 % от товарите, българските – 20 %, и 7 % се транспортират от грузи превозвачи.

При пазара на фрахтови услуги по западното направление също се наблюдават подобни тенденции. Фактор за намаления обем на превозите е промяната във формата на собственост вследствие на приватизацията, което промени като цяло търсенето и транспортните схеми.

Въпреки наблюдаваното намаление на обема на превозените товари през последните 3 години делът на българските превозвачи по западното направление клони към 90 %. Пазарна ниша се открива в реализацията на превози по т.нар. трети релации, които се осъществяват в огромната си част от Параходство БРП – Русе. Делът на тези превози от общия обем товари, превозени от БРП, е 35,5 %. Това става възможно след отварянето на реката при Нови Сад и връщането на товара „желязна руда“ от железопътен на речен транспорт. Основен конкурент обаче си остава Украинското параходство, което като цяло се характеризира със:

- сезонност на товаропотоците – селскостопански култури през лятото и масови товари през зимата;

- липса на товаропотоци в едната посока – налага се пускане на конвои от празни съдове за изпълнение на договорните задължения;

- намаляване на партидността на генералните товари;

- еластичност на цените.

Основните тенденции на развитие на флота могат да бъдат обосновани така:

- остаряване на флота, подобно на това в морския транспорт, и увеличаване на разходите за издръжката му;

- затруднения при обновяване на корабния парк;

- сложна международна обстановка и затруднения при плаването по река Дунав, което пречи на речния флот да се включи в международния пазар на услугите;

- намаляване на икономическата ефективност на флота, вследствие на което става невъзможно осигуряването на адекватно на международните стандарти материално стимулиране на екипажите<sup>2</sup>;

<sup>1</sup> Протекционистични мерки от страна на украинското правителство (лицензии и разрешителни режими за внос и износ на въглища и метали).

<sup>2</sup> Недостиг на квалифицирани кадри и „бягство“ на екипажите от българските кораби към чужди корабоплавателни компании, които осигуряват по-добро заплащане.



- промяна на флага<sup>1</sup> на притежаваните до момента български кораби.

Превозът на товари по река Дунав, която е единственият вътрешен воден път на страната, се възприема от правителството като алтернатива на автомобилния транспорт и като транспорт, равнозначен на железопътния и морския транспорт. Неговите явни предимства са свързани с безопасност, икономичност, ниско равнище на замърсяване на околната среда и висок потенциал за развитие. Трябва да отбележим обаче, че настоящото развитие на речния транспорт е твърде далече от подобна перспектива предвид редица обективно влияещи негативни фактори.

Предимствата на речния транспорт са свързани с по-ефективното използване на потенциала му и с повишаването на ролята му като фактор за развитието и устройството на крайдунавските територии. Превозите по река Дунав дават благоприятни възможности за развитие и връзка с европейския пазар, обмен на стоки, суровини и технологии. В дългосрочен аспект е необходимо да бъде разработена програма за развитие на пасажерските превози по река Дунав във връзка с потребностите на туризма.

Основните задачи в областта на речния транспорт са:

1. Разграничаване на дейностите на пристанищните оператори от тези, които са пряко свързани с изграждането и поддържането на пристанищната инфраструктура.

2. Изследване на оптималните маршрути за преминаване на товарите и използване на възможностите на националната пътна и железопътна мрежа в синхрон с интересите на пристанищата и корабоплавателните компании.

3. Преориентиране на част от пътническите превози, включително туристическите, между общините по крайбрежието на река Дунав от железопътния и автомобилния към речния транспорт и привеждане на тарифите му на конкурентна пазарна основа.

4. Анализ на възможностите за въвеждане на схеми за бракуване (премии) на плавателните съдове и съпътстващи мерки по отношение на инвестициите в строителството на плавателни съдове на принципа „нови“ за стари“ в съответствие с изискванията на Регламент на Съвета № 1101/89 г. относно структурните подобрения във вътрешния воден транспорт.

5. Интегриране на крайдунавските транспортни центрове с пазара на стоки в европейски и регионален план.

6. Формулиране на ясни законови изисквания по отношение на речните пристанища и уеднаквяване на режима на тяхната собственост.

Мерките, които трябва да бъдат предприети от страна на държавата и които ще обезпечат прилагането на концепцията за развитие на речния транспорт с оглед стимулирането на развитието на предприемачеството в тази област, са, както следва:

1. Търсене на възможности за обновяване на флота и увеличаване на относителния дял на самоходните кораби, като за целта се ползват външно финансиране, приватизация и т.н.

2. Насърчаване на стратегическите обединения между националните корабостроители и чуждите корабоплавателни компании.

---

<sup>1</sup> Рефлагиране.

3. Привличане на транзитни товари.
4. Сключване на договори за изпълнение на обществени превозни услуги.
5. Обсъждане на възможностите за сключване или подновяване на съществуващи спогодби за развитие на плаването по вътрешните водни пътища.

## **2.2. Конкурентоспособност и предприемачество в железопътния транспорт при новите условия**

Този вид транспорт остава приоритетен в своето развитие, макар че до момента сме свидетели единствено на реструктуриране в тази сфера. От началото на 2002 г. са налице две *отделни дружества*: БДЖ, ЕАД – железопътен превозвач (понастоящем отговорен за изпълнението на товарни и пътнически превози), и НК „Железопътна инфраструктура“. Отделянето е фактическо: финансово-счетоводно и оперативно, и извършено в резултат на изискванията, отразени в Европейските директиви за реструктуриране на железниците, с цел повишаване на икономическата ефективност от дейността им и превръщането им в един от основните транспортни сектори с оглед на тяхната екологичност.

Почти година и половина след разделянето на двете железопътни предприятия на практика не е ясна дейността на второто, отговарящо за инфраструктурата. За сметка на това е налице известна активност от страна на дружеството превозвач, за което в началото на настоящата година бе разработена стратегия за развитие за периода 2003-2012 г. Тя съдържа следните основни раздели: реструктуриране на дружеството, участие в международни организации, пътнически превози, товарни превози, железопътна тракция, човешки ресурси и инвестиционна програма.

До 1990 г. показателите за развитие на товарните железопътни превози на България са сходни с тези на някои държави от ЕС – например Холандия и Белгия, както и на Австрия и Швейцария. До 1999 г. вследствие на разпада на социалистическата система, драстичното намаляване на производството и свързаните с него товаропотоци е налице повече от три пъти намаляване на превозната работа<sup>1</sup>. Във връзка с това са въведени нова организация на влаковата работа, нови форми на обслужване на крупните клиенти и транзитните превози (маршрутните и директните влакове), постепенно въвеждане на твърд график за движение и съсредоточаване на преработката на международните товаропотоци в по-малко на брой центрове.

По отношение на пътническите превози продължава изпълнението на социалната политика на държавата (валидното от 01.04.2004 г. 30 % намаляване за учаци, пенсионери и все още 50 % намаляване за инвалиди, многодетни семейства и т.н.) За периода 1990-2002 г. е налице спад от 65,68 % (за Румъния спадът е 2 пъти, а за Унгария – 3 пъти). Основни проблеми са техническото изоставане на превозния парк и съоръженията. Налице са големи промени по отношение на честотите на влаковото движение вследствие на драстичното намаляване на пътническия поток.

---

<sup>1</sup> Особено в областта на товарните превози, които на практика формират приходите на превозвача.

**Таблица 3**

Основни показатели за развитие на железницата, в %

Година	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Показатели											
Превозна пътници <sup>1</sup>	33,7	35,0	36,0	38,0	40,0	42,0	44,0	46,0	48,0	50,0	52,0
Товарни превози <sup>2</sup>	18,3	19,3	19,3	18,7	19,4	20,1	20,9	21,6	22,4	23,3	23,9
Нетни приходи <sup>3</sup>	277	310	351	362	404	447	485	528	574	617	654
Разходи за основна дейност	434	442	464	480	504	534	566	593	628	658	690
Финансов резултат преди облагане	-156	-132	-113	-118	-100	-87	-81	-65	-54	-40	-36
Инвестиции	6	143	117	174	118	140	136	176	144	160	126

<sup>1</sup> Милиони.<sup>2</sup> Милиони тона.<sup>3</sup> Милиони лева – важи за четирите последни показателя.

Като част от стратегията е записана необходимостта от обновяване и модернизация на парка с цел увеличаване на пътническата превозна дейност на гужеството и повишаване на неговата конкурентоспособност. Същото изискване е свързано и с обновяването на локомотивния парк.

За пръв път като част от стратегията за развитие на железниците е предвидена и подстратегия за човешките ресурси: осъзнат е фактът, че мотивацията на персонала е в основата на изпълнението на целите и задачите на фирмата.

Опорните моменти на реструктурирането на гужеството са свързани със:

- създаване на отделни стратегически бизнес единици за пътнически и товарни превози;

- обособяване на интерсити, регионални, интеррегионални и крайградски влакове за извършване на пътническите превози;

- изграждане на локомотивен пул;

- като първоначална стъпка трансформиране на БДЖ, ЕАД в дружество от холдингов тип<sup>1</sup>: ясно разпределение на задълженията между ръководителите на отделните бизнес единици; обвързване на резултатите от дейността с разходите, използване на резерви за повишаване на мотивацията;

- определяне на ролята на гържавата по отношение на социалните функции;
- регламентиране на реда за привличане на инвестиции;
- определяне на разходите с цел оразмеряване и на таксите за достъп до инфраструктурата.

Като приоритет в стратегията е записано задълбоченото участие в международни организации, необходимо за задълбочаване на *логистичната роля на железницата*.

По отношение на международните превози е предвидено и задълбочено участие в *joint-ventures*. Целта е подпомагане на международния товарен трафик по идея на Европейската комисия (freeways).

Основните измерения на бъдещата стратегия на железниците на Р България са, както следва:

1. Постигане на конкурентоспособност на железницата посредством повишаване на качеството на превозните услуги.

2. Реформиране – либерализация – интеграция; нови методи за привличане на персонал, образование и квалификация; изпълнение на поетите към международните финансови институции ангажименти. Хармонизиране на правилата за безопасност на железниците в съответствие с тези в страните – членки на ЕС<sup>2</sup>. През 2002 г. ЕС е разработил предложение за нова Директива, с която ще се променят предишните две за лицензирането на железопътни предприятия, използването на инфраструктурата и събирането на такси за нея. Тя засяга и четири приоритетни области: хармонизация на структурата на законодателството и съдържанието на правилата за безопасност; премахване на бариерите за по-нататъшно отваряне на пазара; осигуряване на прозрачност и информация по отношение на безопасността; уеднаквяване на разследването на сериозните произшествия. Основна цел на документа е създаването на Единна европейска железопътна система. Възприетият подход е „стъпка по стъпка“ поради наличието на значителни различия в условията на железниците на отделните гържави в Европа (предлагат се и изменения по отношение на оперативната съвместимост – *interoperability*). Създадена е нова структура – Европейска железопътна агенция, за контрол и координация на действията на отделните жп администрации. Модернизирането и хармонизирането на законодателната структура са от първостепенна значимост за преодоляването на очакваните проблеми при отделянето на инфраструктурата от превозната дейност. Необходим е и *Единен европейски експлоатационен сертификат*, чието притежаване ще свидетелства, че националната железопътна администрация отговаря на общите правила и стандарти. Въведени са и минимални цели за безопасност в зависимост от вида на превозните услуги – високоскоростни, конвенционални пътнически, товарни и пр. За улесняване на съвместната работа и за вземане на оперативни решения е необходимо и осигурява-

<sup>1</sup> За това съществува известна яснота единствено за БДЖ, ЕАД, като двете дружества в холдинга ще бъдат за товарни и за пътнически превози.

<sup>2</sup> Според документа Technical harmonization in United Europe.

нето на условия на прозрачност на информацията (статистически данни) за произшествията на равнище ЕС.

3. Приватизация в областта на железопътния транспорт (засяга преди всичко БДЖ, ЕАД, но обхваща и възможността за „концесиониране на железопътни участъци“, а може би и гары, терминали и пр.). Създаване на съвместни дружества/стратегически съюзи с цел извършване на логистични операции.

4. Развитие на съвременни управленски технологии: възприемане на опита на чужди държави – например при БДЖ, ЕАД – превръщането му в структура от холдингов тип; обособяване на пътнически и товарни превози като бизнес единици със собствен вагонен парк и депа, при създаване на съответните структури *формирани на локомотивен пул*; допълнително разделяне на бизнес единици според възможностите за търговска дейност и потребностите от субсидиране на някои видове обществено необходими превози (така например при международните и интерсити пътнически и товарни влакове съществуват реални възможности за икономическа ефективност, докато при регионалните и интеррегионалните влакове, както и при крайградската железница в общия случай са необходими субсидии от страна на държавата); въвеждане на CRS при продажбата на пътнически билети, но и при обработката на поръчки и заявки за товарни превози.

5. Оптимизация на транспортната инфраструктура посредством пакет от мерки, осъществени на два етапа: на първия етап – ефективно намаляване на 308 км от съществуващата жп мрежа и спиране на пътническите превози на още 320 км (реализиран до края на 2003 г. посредством Постановление на МС № 324/23.12.2003 г.<sup>1</sup>); на втория етап – редукция на още 320 км железопътна мрежа и спиране на пътническото движение на 1200 км от железопътната мрежа. Целта е да се преустанови губещата дейност предвид загубата, която се натрупва.

6. Дейности, свързани с развитието на трансевропейските коридори, с което се цели превръщането на железопътната мрежа на страната в действаща част от европейските транспортни коридори: за коридор № 8: Гюешево – София – Пловдив – Бургас/Варна (*изграждане на железопътната връзка Кюстендил – Гюешево – Скопие, представляваща най-значим обект на двустранното ни сътрудничество*). Проблеми на българска територия: свързването на двете железопътни мрежи е регламентирано с междудържавна спогодба (12.03.1999 г.), като са създадени и работни групи и ръководен съвет с равностойно представителство от двете страни. Най-сериозен проблем е необходимостта от големи по размер финансови ресурси (особено за Македония и Албания). Определени са *три етапа на строителство*, като на първия етап в България се изпълняват работите, свързани с пограничния район – ключов по протежение на целия железопътен коридор; на втория етап – реконструкция и модернизация на различни участъци; на третия етап – електрификация на цялата жп линия. Необходими са общо 334 милиона долара за построяване на 55 нови моста с обща дължина 8675 м и 28 тунела с дължина 6567 м (без да се отчита граничният тунел при Деве баир). По-голямата тежест се пада на Македония, тъй като трябва да се дотрои и 55-километровата отсечка между границата и Беяковци (все още не е в сферата на проектирането, за нея са необходими 228 млн. долара; два етапа – Крива Паланка – българска гра-

<sup>1</sup> Публикувано в ДВ, бр. 2/9.01.2004 г.

ница, за която са необходими 130 млн. долара, и Крива Паланка – Беяковци – полека за изпълнение поради по-благоприятните теренни условия).

У нас работата по коридор № 8 в тази му част също ще се извършва поетапно: *първият лот* включва изграждането на 2,5 км жп линия от Гюешево до границата, преустройването на гарата (вече изпълнено), реконструкцията на гаровите коловози и снабдяването им със съвременна осигурителна инсталация (създадена е модерна гара, която в момента представлява „потънал разход“ поради замиране на работата по коридора в тази му част); *вторият лот* – ремонта и санирането на сградата; *третият лот* – довършването на тунела при Девет баир и рехабилитацията на готовата част. Необходими са около 10 млн. долара за довършването на линията, осигурени за сметка на бюджета, които, ако бъдат отпуснати, отново ще се превърнат в „потънал разход“ (линията все още не води до никъде). Очертава се през следващата година този проект да бъде сред приоритетните по Пакта за стабилност, но е необходима съвместна работа по примера на Общ проект за жп и автомагистрала София – Ниш.

България участва и в ТРАСЕКА (евро-азиатския транспортен коридор). Договорът за многостранно сътрудничество е подписан на равнище президент през 1998 г. Необходимостта е продиктувана от възможности за увеличаване на комбинирания транзит (море, железница, автомобил). България е представила до момента два проекта в областта на морския транспорт с уговорката, че списъкът не е окончателен.

Транспортните коридори, засегнати по железница, са: № 4 (Калафат – Вудин – София – Кулата – Промахон и София – Пловдив – Свиленград); № 9 (Гюргево – Русе – Габрово – Димитровград); № 10 (Калотина – София/Пловдив – Димитровград – границата с Турция). Общата инвестиция по коридорите (без присътигащите по линията на ТРАСЕКА) възлиза на 1854 млрд. евро.

Основните очаквани резултати се изразяват във: модернизация и увеличаване на трафика, изграждане на перспективни връзки със съседни държави, повишаване на безопасността, нови технологии за управление на влаковото движение, създаване на условия за единно управление на капацитета на Европейската жп система и пр.

Основни обекти: Пловдив – Свиленград (удвояване и електрификация); реконструкция на жп линия София – Пловдив; интермодален терминал Казичене – строителство; реконструкция и модернизация на жп линии Мездра – Вудин, Радомир – Гюешево.

7. Концесиониране на части от железопътната инфраструктура (поетапно: първи етап – концесиониране на губещи обекти от жп инфраструктурата за поддържане и експлоатация – възможности за развитие на логистични дейности; втори етап – регионални жп линии).

8. Безопасност на превозите: основна цел е включването на българските железници в Европейската високоскоростна мрежа (150 – 180 км/ч, в перспектива и до 180 – 200 км/ч). Програмата е от две части: първата е посветена на модернизацията на корпоративната телекомуникационна мрежа за жп транспорт, а втората съдържа комплексна система за автоматизация на процесите: GPS и пр. **Основен приоритет за България** ще бъдат проектите, които имат насоченост към повишаването на безопасността и качеството на превозните услуги. Необходимо е оптимизиране на мрежата до 2006 г.: ускорен ремонт на железния

път и съоръженията; нова организация на влаковата работа през следващата календарна година (по повод пускане в експлоатация на контейнерни<sup>1</sup> и Ро-Ла превози). Като финансово облекчение е необходимо освобождаването на инфраструктурните такси и държавната субсидия от данък ДДС, а за по-голяма прозрачност – счетоводното разделяне на отделните бизнес единици (понастоящем товарни и пътнически дейности).

Очакваните резултати вследствие на мащабната държавна стратегия в областта на железопътния транспорт се изразяват във:

- намаляване на загубите в системата на железопътния транспорт посредством увеличаване на производителността на труда и повишаване на ефективността на превозите;
- рязко повишаване на качеството на предлаганите железопътни превозни и допълнителни услуги и по този начин повишаване на конкурентоспособността на железопътния транспорт;
- изграждане на нормативна база за осъществяване на либерализацията в системата на железопътния транспорт и реализацията на идеята за „пазар“ на железопътни услуги;
- превръщане на България в част от железопътните транспортни коридори при необходимото равнище на безопасност и интероперабилност на железницата;
- реализация на инвестиционна програма в сектора: до 2012 г. се очаква инвестициите да бъдат в размер на 3671 милиона евро (средногодишно по 408 милиона евро);
- създаване на предпоставки за поэтапно отделяне на държавата от железопътния транспорт.

### 2.3. Конкурентоспособност и предприемачество в системата на въздушния транспорт

Правителствата по света започват все повече да разчитат на частния сектор, за да осигурят необходимите инвестиции в летищната инфраструктура. Предприеманите от правителствата икономически реформи подпомагат участието на частния сектор в управлението, финансирането и собствеността на дейности, свързани с летищата. Впоследствие участието на частния сектор започва скоростно да нараства в световен мащаб. До началото на 1994 г. участието на частния капитал в летищната дейност бе ограничено. По-късно това участие бе обсъждано в поне 54 държави.

Въздушният трафик на пътници и товари постоянно нараства, а услугите стават все по-достъпни дори за пътници от икономически изостаналите държави, като по този начин въздушният транспорт ще заема все по-голямо място в общия обем на превозите. Туристическата индустрия е на водещо място като работодател и данъкоплатец в света. Според статистическите данни на Световната организация за туризъм във въздушния транспорт, обслужващ туристическата индустрия, са наети **10,6 %** от трудовите ресурси в света (**204 млн. души**), произвеждащи **10,2 %** от БВП. Очакваният ръст в световния туризъм е **6,1 %** ежегодно за периода до 2005 г. Тези

<sup>1</sup> Пуснат е в експлоатация първият контейнерен блоквлак по маршрут София – Промахон/Кулата – София – пристанище Солун (въз основа на договор между БДЖ и European Rail Shuttle B.V., чийто представител у нас е Maersk).

цифри не отчитат евентуалното участие на Китай и източноевропейските страни във въздушния трафик през периода, в който те ще се развият и икономиките им ще могат да осигурят стандарт на живот, при който жителите ще могат да реализират чести пътувания в чужбина. Ръстът на въздушния транспорт ще предизвика промени в авиационните технологии като например допълнително нарастване на пътниковместимостта на самолетите. Летищата ще трябва да се адаптират към нарастващите потребности на туризма и новите технологии в самолетостроенето, като едновременно с това осигуряват и връзките с другите видове транспорт (предимно наземен, т.е. по магистралите и железопътните линии) с оглед увеличаването на обема на трафика.

При сегашната посока на развитие инфраструктурата на въздушния транспорт (летищни и навигационни услуги) ще изисква в най-близко бъдеще нови големи инвестиции за разширяване и модернизирание. По изчисления на ИКАО до 2010 г. в световен мащаб за въздухоплаването ще са необходими инвестиции в размер на **250 – 300 млрд. долара**.

С развитието на въздушния транспорт и намаляването на регулативния фактор в него инвестициите за инфраструктурата стават все по-необходими. Участието на частния сектор във финансирането, управлението и собствеността на дейностите, свързани с летищата, ще стане неотменна част от държавните стратегии за развитието им.

Конкурентоспособността и предприемачеството във въздушния транспорт са свързани с актуализирания през 2001 г. Закон за ГВ (1972 г.) и съответствието му с наредбите и директивите на ИКАО и постановленията на документа „Партньорство за присъединяване“. Националните регулативни органи в системата на гражданското ни въздухоплаване са следните:

- **Гражданска въздухоплавателна администрация** (ГВА), удостоверяваща експлоатационната годност на гражданските летища. Проектите за изграждане, разширение или реконструкция на гражданските летища и съоръжения за навигация се съгласуват с министъра на транспорта, като съгласуването се предхожда от наличие на Генерален план за развитие на летището, одобрен застроителен и регулационен план и от изпълнение на процедурите по Закона за опазване на околната среда, Закона за териториално и селищно устройство, Закона за държавната и общинска собственост и прочие закони, които биха могли да имат отношение към издаването на разрешение.

- На по-ниско равнище контрол върху летищните дейности упражняват самите летищни ръководители. Те имат задължението да осигуряват и поддържат полосите, пътеките за рулиране, пероните, терминалната сграда, автомобилните паркинги и др.

- **Българска летищна компания**, създадена в унисон с европейските препоръки за отделяне на авиационния бизнес от административната дейност. България притежава мрежа от летища за гражданска авиация, като статут на международни (според ИКАО) имат София, Варна, Бургас и Пловдив<sup>1</sup>. В Горна Оряховица, Търговище, Видин, Кърджали и Сливен са разположени летища за вътрешно обслужване

<sup>1</sup> Международно летище е всяко летище на територията на страната, определено за излитане или кацане на въздухоплавателни средства, извършващи международни полети, където се осигурява митническо, емиграционно, здравно, ветеринарно, карантинно и друго обслужване.



на гражданската авиация; годни за експлоатация са също летищата край Русе и Стара Загора (съвместно базиране на въздухоплавателни средства от различни ведомства). Освен летищата, използвани от гражданската авиация за превоз на пътници, багаж и товари, съществуват още около 700 площадки за излитане и кацане (понастоящем използвани за нуждите на селскостопанската авиация).

Най-голямо значение за националната икономика има „Летище София“ ЕАД, регистрирано като независимо юридическо лице, държавна компания, пряко подчинена на МТС. То е базово летище за авиокомпания „Еър България“, „Хемус Еър“, „Еър ВИА“ и „Еър София“; въз основа на сключени договори обслужва и различни авиокомпании, изпълняващи полети по редовни линии, но приема и летателни средства без наличие на договори. Пътническият терминал е изграден първоначално през 1940 г. и многократно е разширяван и модернизирани. Капацитетът му е недостатъчен, което от своя страна рефлектира върху качеството на обслужване на пътници и багажи. През 1995 г. е разработен проект и проведен търг за генерална реконструкция и ремонт на летище София, който се осъществява от началото на 1996 г. След приключване на строителните работи през 2000 г. летището предлага услуги на европейско равнище.

Летище Пловдив е фидерно по отношение на София при лоши метеорологични условия и екстремна ситуация. Разработен е перспективен план за развитие, като е създадено смесено дружество с държавно и общинско участие за изпълнението му, като е налице и добре развита пътно-шосейна инфраструктура. Рехабилитацията на отсечката между летищния комплекс и главното шосе Пловдив – Асеновград беше наложителна поради увеличаване обема работи на летището през активния зимен сезон.

За летищата Варна и Бургас са разработени генерални планове за перспективно развитие и реконструкция със средства по програма ФАР. Основен дял в прираста на пътникопотока на българските летища съставляват нерегулярните полети, обслужващи туризма, като прогнозите сочат удвояване на трафика към 2015 г. В резултат на това развитие се очертава реална възможност летищата да станат катализатор на икономическото развитие в съседните райони.

От първостепенно значение е проектът за развитие, разширение и модернизация на летище София и неговото превръщане в регионален „хъб“ на Балканите при увеличаване на пропускателната способност на терминалите и качеството на обслужване. Проектът по същество представлява един напълно обновен летищен комплекс. Основни мерки по отношение на софийското и другите международни летища, както и на летище Горна Оряховица (в чийто регион могат да се извършват туристически и карго услуги):

- модернизирани на съоръженията за обслужване на пътници и товари и поддържане на летателното поле;
- подобряване на качеството и увеличаване на броя на предоставяните от летището авиационни услуги;
- създаване на условия за предоставяне на допълнителни неавиационни услуги в близост до летището като хотели, туристически услуги, търговски комплекси;
- създаване на условия за увеличаване на карго полетите чрез привличане на стратегически инвеститори за развитието на карго зона;
- ограничаване на шума и предприемане на мерки за защита на околната среда.

Вътрешните летища се развиват за обществени нужди, авиационни и други услуги. Летища Стара Загора и Русе – за съвместно ползване с МО, ограничена експлоатация за леки типове самолети. Понастоящем приходите за летището са единствено от продажби на самолетни билети и са недостатъчни за поддържане и ремонт на съоръженията. При решаване на въпроса със собствеността на Министерството на отбраната е възможно концесиониране на цялото летище. Необходимо е организационно вливане на активите на летище Русе към активите на „Летище Горна Оряховица“ ЕАД с оглед запазване и поддържане на съществуващите съоръжения. Възможно решение е предаването на летището на областните власти с цел привличане на местни капитали за развитието му.

Летище Търговище – отнася се към активите на „Летище Бургас“ ЕАД. Поради липса на експлоатационна годност на летателните съоръжения то е закрито за опериране. Има заявен интерес от акционерното дружество от общини в района за използването му.

**Проектът „Реконструкция, развитие и разширение на летище София“** удовлетворява международните стандарти по отношение на създаването на улеснения и капацитет; осигуряването на комфорт, търговски услуги и ефективност на модерно европейско летище при необходимото равнище на безопасност и сигурност при граничния контрол. Реализира се от холандска фирма NACO B.V. и местни фирми при финансиране на обща стойност 213 млн. евро, осъществявано в два лота<sup>1</sup>. Източниците на финансиране са следните:

- заем от ЕИБ – 60 млн. евро за изграждане на пътнически терминал (договор от 1997 г., ратифициран от НС);
- заем от кувейтския фонд за арабско икономическо развитие – 40 млн. евро (договор от 1998 г.);
- безвъзмездна помощ по програма ISPA на ЕС – 50 млн. евро (2000 г. – финансов меморандум);
- безвъзмездна помощ от програма ФАР – 7,6 млн. евро за техническа подготовка;
- холандска помощ от 1 млн. евро;
- собствени средства; национален бюджет и други източници;
- демонстриран е интерес от страна на концерн „Даймлер Крайслер“.

Основни **конкурентни заплахи** в региона представляват летищните комплекси край Атина и в Букурещ.

**Новото летище на Гърция „Елефтериус Венизелос“ в гр. Спата** (13 км източно от Атина) е функциониращо и с амбиции да се превърне в регионален „хъб“ на Балканите и нова глобална източна „врата“ на Европа към света. Представлява най-големият инфраструктурен проект в Гърция, свързан пряко и косвено с развитието на туризма.

- Обща площ – 1244 хектара използваемо летищно пространство.
- Допълнително пространство – 350 хектара (за бъдещо разширение).
- Бизнес развитие – предоставяне на пространства за търговски услуги.

До 1965 г. съществуващото **летище Отопени в Букурещ** е използвано за военни цели. Следват периоди на разширение, модернизация, както и удължаване на съществуващата писта; строителство на нов пътнически терминал за 1,2 млн. пътници го-

<sup>1</sup> Лот Б1 – Нов пътнически терминал и прилежаща инфраструктура, Лот Б2 – Нова пистова система и съпътстващи работи.

дишно, нова писта (3500 м) и свързани площи за рулиране, капацитет до 35-40 самолетни движения на час. През 1991 г. съвместно с румънско-италианско дружество стартира Инвестиционна програма за развитие и модернизация, разделена на три фази, съвременен имидж на летището (въздушен „портал“).

Основни **преимущества** на съществуващите вече летищни съоръжения:

- почти пълна завършеност и функциониране, докато реализацията на проекта за летище София е в начална фаза, а понастоящем и в застой поради проектни недостатъци и оскъпяване на реализацията;

- челно място на новото гръцко летище с първоначален капацитет за обслужване 16 млн. пътници срещу около 2 млн. пътници годишно (или 2000 пътници в пиковите часове) за София и Отопени;

- в Букурещ и Спата е налице разнообразие от допълнителни услуги за пътниците, които нямат пряка връзка с авиационното обслужване.

Основни **недостатъци** на конкурентните летища:

- летище „Елефтерис Венизелос“ има инфраструктурни проблеми и по-конкретно липсва хотелска база в непосредствена близост до комплекса. Друг проблем е бавното доизграждане на транспортните връзки със столицата, следователно е неподходящо за бизнес и транзитни пътници;

- летище Отопени също не разполага с подходяща хотелска база в района на летището и освен това недостатъчно добро е състоянието на транспортната инфраструктура в страната.

**Възможностите** за превръщане на летище София в регионален летищен център под влияние на обкръжаващата среда са следните:

- от една страна, глобалните, а от друга, европейските тенденции за развитие на транспортната инфраструктура (за вторите, в частност транспортните коридори), насърчаващи използването на геостратегическото положение на България като мост между три континента: Азия, Европа и Африка. Съществуват концепции, които понастоящем не са разработени като икономическа обосновка за наличието на въздушни коридори, паралелно на сухопътните;

- етническото съперничество между двете големи туристически държави в региона – Гърция и Турция, създава реални предпоставки България да отговори с адекватно предлагане на висококачествено летищно обслужване. На него обаче не може да се разчита дълго време с оглед предстоящото присъединяване и на Турция към ЕС.

Разглеждани в дългосрочна перспектива, летищата са жизненоважни икономически активи, които често изискват висока концентрация на регионална заетост и генерират огромни икономически резултати. С превръщането на летищата в бизнес единици ще намалее зависимостта от приходите от такси, но ще се яви изискване за повишено равнище на обслужване и сигурност на пътниците. Като мощни икономически двигатели за съответните общности и региони летищата са изложени на интензивен риск вследствие на високата податливост към външни влияния като регулиращите мерки от страна на правителствата, развитието на глобалната икономика, международните отношения и политика и пр.

Авиационната индустрия, както и летищното обслужване реагират на глобализацията посредством: консолидация на авиопревозвачите, сливания и съюзи за глобален обхват и подходяща честота на полетите.

Летищата оперират като бизнес катализатори за националната икономика. Летищните оператори и собственици също се консолидират и надхвърлят регионалните граници. Програмите за приватизация, необходимостта от инвестиции и желанието за подобряване на равнището на обслужване са предпоставки летищата да се ръководят като отделни бизнес единици. Освен инфраструктурни пунктове на въздушния транспорт те са и многофункционални съоръжения, бизнес и индустриални паркове (логистични платформи). Концесионерите на големите летищни комплекси разширяват своето глобално присъствие и оперират на голям брой международни летища.

**Авиационните източници на доходи**, реализирани вследствие на извършването на чисто авиационни услуги в летищата, могат да се сведат до:

- използване на летището за излитане и кацане;
- паркиране на самолети;
- използване на пътнически терминал;
- наземно обслужване.

Авиационни дейности в летищата

*Летищно осигуряване на полетите*

<b>Дейности по осигуряване използването на летището</b>	
аварийно-спасително осигуряване	техническа експлоатация на летището
Диспечерско обслужване Сигурност	Охрана
<b>Дейности по осигуряване използването на пътническия терминал</b>	
Поддържане на терминала Експлоатация на терминала	Опростяване на формалностите Управление на терминала

*Наземно обслужване*

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Наземно администриране и надзор</li> <li>2. Обслужване на пътниците</li> <li>3. Обслужване на багажите</li> <li>4. Обслужване на товари и поща</li> <li>5. Обслужване на ВС</li> <li>6. Обслужване с горива и масла</li> <li>7. Техническо обслужване на ВС</li> <li>8. Полетни операции и администриране на екипажите</li> <li>9. Наземен транспорт</li> <li>10. Доставка на провизии</li> </ol>
---

Членството на България в Европейската организация за безопасност на въздухоплаването (ЕВРОКОНТРОЛ<sup>1</sup>) и изпълнението на конкретни програми и проек-

<sup>1</sup> EUROCONTROL.

ти оказват благоприятно влияние върху увеличаването на пропускателната способност на българското въздушно пространство, и осигуряват икономичност на полетите, намаляване на закъсненията и облекчаване на въздушните трасета.

**Неавиационните източници на доходи при експлоатацията на летищата** също представляват важен резерв и са следните:

- постъпления от наеми;
- постъпления от търговска дейност;
- постъпления от безмитно-валутна търговия;
- постъпления от специфични дейности (инселератор);
- постъпления от хотелиерски и транспортни услуги;
- постъпления от съпътстващи услуги по обслужване на клиентите;
- услуги с „добавена стойност“ – интернет и друго информационно обслужване.

Кандидат-концесионери за основните български летища – София, Варна и Бургас, до настоящия момент са били следните фирми и групировки:

- Летище Брюксел, британска „Уигинс груп“ – за Варненско летище.
- Белгийска компания БИАК – за Бургаско летище.
- Израелски компании (Ащром и други) – за Русенско и Пловдивско летище.
- Летище Франкфурт – съвместно концесиониране за Варненско и Бургаско летище.

Подходът за отдаване на дейностите на концесия обаче не е съобразен с нашето законодателство и решение за отдаване на концесия взема МС.

Пазарът на въздухоплавателни услуги в Република България освен наземното летищно обслужване обхваща и следните видове продукти:

- превоз на пътници;
- превоз на товари;
- селскостопански и други въздухоплавателни услуги;
- аеронавигационно обслужване. Построената нова сграда на РВД на летище София премина и последните инспекции на чуждестранни консултанти и по тяхно мнение е налице готовност за превръщането на София в център на аеронавигационното обслужване на Балканите;
- използване на летищата за излитане и кацане;
- техническо поддържане на въздухоплавателните средства;
- специално образование и квалификация на авиационния персонал;
- продажба на билети и други.

Като световна тенденция превозите на пътници постепенно намаляват на общия фон на световната авиация за сметка на увеличаване на относителния дял на превозваните товари. За България състоянието е следното:

А. По отношение на направленията за превози на пътници във вътрешността на страната е налице тенденция на десетократно свиване на пазара. Основният пътнически поток е между летищата София – Варна и София – Бургас. Основните причини се изразяват в реструктурирането на националната икономика, високата ценова еластичност на населението и наличието на взаимозаменяем продукт. Други традиционни проблеми на вътрешните линии са високите държавни вземания при ползването на летищните съоръжения под формата на такса за кацане, такса паркинг, аеронавигационни такси и ДДС, което увеличава допълнително експлоатационните разходи на превозвачите. От друга страна, акцизът на

авиационното гориво води до допълнително оскъпяване на авиокеросина, а възстановяването е в срок от три месеца.

Основни превозвачи на пазара на вътрешни въздушни превози на пътници са „Хемус Еър“ ЕАД и „ЕърНем“.

Б. Пазарът за превоз на пътници по международни въздушни линии е най-значимият. По отделни години не се забелязват съществени различия, но едновременно с това е налице около 30-кратно повишение на международния трафик в сравнение с вътрешния. Участници на пазара на този вид превози са всички авиационни оператори, които по силата на двустранни спогодби имат право да превозват пътници до и от страната. Българските авиокомпании бележат спад от около 25 % от пазарния дял.

*Линейното обслужване* е представено основно от пътничкооборота през летище София и се характеризира с отсъствие на сезонност. Предлагането е поделено между български и чужди превозвачи. Тенденцията сочи рязко намаляване на дела на българските превозвачи: от около 63 % през 1998 г. до около 47 % през 2000 г. и около 21 % през 2001 г. Основни причини за това са неблагоприятията на националния превозвач, липсата на стратегия и ефективна политика за запазване на позициите на пазара, в резултат на което са намалени и валутните приходи от създадени и развити национални пазари (загуба на около 100 млн. долара от превози след приватизацията на А/К „Балкан“ и ликвидирани на около 1000 работни места).

Пазарът по редовни международни линии е оценен на около 220 млн. долара (65 % от общия авиационен пазар на България)<sup>1</sup>, регулиран е според принципите на Чикагската конвенция с двустранни спогодби и е подчинен на държавния орган (МТС). Основен принцип на двустранните спогодби е реципрочността, в зависимост от която на българските оператори се пада поне 50 % от пазара. Реално до 1998 г. А/К „Балкан“ е обхващала 60-65 % от местния пазар. Основен превозвач понастоящем е „България Еър“ АД с преобладаващ брой двустранни спогодби, а „Хемус Еър“ ЕАД е подкрепящ с 6 линии. Новосъздадената А/К „Виаджо Еър“ предлага полети до съседни страни (Македония и Турция), както и до Виена също на линеен принцип и при ниска цена за полетите. Тя е интересна като пример за *ниско-разходен превозвач*<sup>2</sup>, като очакванията са отправени и към появата на други авиокомпании от същия тип поради интереса на световните предприемачи във въздушния транспорт към подобна форма. Тя е преходна – от класическото линейно обслужване към чартърното обслужване, и предвижда сравнително ниска степен на услугите на борда или ако те се предлагат, се заплащат допълнително от пътниците.

*Чартърният въздушен транспорт* обслужва основно туризма в България, включвайки както входящия поток от чуждестранни туристи за зимен и летен туризъм, така и изходящия поток на български граждани, а също и товарния трафик, като се изключи готоварването на редовните полети.

По информация на гранична статистика за деветмесечieto на 2002 г. България е посетена от над 2440 млн. чужденци с цел туризъм, което е с над 6 % повече спрямо същия период на 2001 г. Вече две поредни години летният сезон започва през май, като ежегодно през този месец се наблюдава около 15 % ръст на пътническия трафик в сравнение с миналогодишния м. май. През юни ръстът е около 11 %. Броят

<sup>1</sup> Данни на ИВТ.

<sup>2</sup> Low-cost carrier.

на туристите от ЕС като цяло се увеличава с изпреварващи темпове спрямо останалите региони на Европа. От 10,7 % през 1996 г. относителният дял на ЕС за туризма ни се е увеличил на 36,6 % през 2001 г.

Като цяло туристите от Германия, чийто брой през 2003 г. надхвърля 0,5 млн., формират потока на чужденците посетители в по-големите български черноморски курорти. Прогнозата на Министерството на икономиката е, че до 2005 г. България ще има 2,2 – 2,5 % от Европейския пазар и 5 – 6 % от региона Централна/Източна Европа.

Основен пътникопоток за страната и като контингент, ползващ въздушен превоз, са масовите туристи през летния сезон (около 70 % от общия брой посетители са именно през летните месеци с цел почивка на море), но известен дял имат и туристите през зимния сезон

Големите немски туроператори имат основен дял в осигуряването на туристи, почиващи в регионите Варна и Бургас, които са и клиенти на чартърните превозвачи. Британци, скандинавци, белгийци, холандци и французи следват в класацията на почиващите на море. Съществен дял от почиващите на море имат руските и украинските туристи.

Основната характеристика на чартърния въздушен транспорт у нас може да се илюстрира по следния начин:

- Туристическият чартърен пазар в България до края на 80-те години се обслужваше основно от А/К „Балкан“. През сезон 2001 г. освободената ниша на А/К „Балкан“ е запълнена от „Бългерийн Еър Чартър“, която работи основно за немския туроператор ITS.

- А/К „Ер Виа“ ООД (създадена през 1990 г.) заема второ място (25 – 30 % от пазара). С нея се изпълняват около 35 % от чартърните услуги, предназначени за туроператора „Некерман“, възлизащи на около 1400 чартърни полета годишно. Освен това тя е и изключителен превозвач на ТВИ.

- А/К „Хемус Еър“ ЕАД (след 1992 г.) превозва малки групи туристи, генерирани от дестинации в скандинавски и средноевропейски страни. Ежегодно изпълнява около 1000 полета годишно, като с помощта на представителството на „Балкан Холидейз“ в Лондон извършва и чартърни превози до Близкия Изток, Франция, Германия, Чехия и др.

- Западноевропейски, руски и украински превозвачи, обслужващи собствен туристически контингент.

Като цяло е възприето становището, че българските авиокомпаниии имат добри перспективи на чартърния пазар. Преобладаващият брой от организирани чужди туристи са превозвани с авиационен транспорт и съставляват около 44 % от общия международен въздушен пътникооборот за страната.

По сравнителни оценки на Българската асоциация на туристическите агенции през 2001 г. около 8 % от БВП на страната се формира в сферата на туризма, а съществена част от този принос се пада на българските чартърни авиокомпаниии.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Счита се, че макар и трудно държавната политика в транспортния сектор се адаптира към потребностите на предприемачеството, като оставя на свобод-

ния пазар посредством подходящи либерализационни мерки развитието на транспортните операции. Държавният орган – Министерството на транспорта и съобщенията, адаптира нормативно-правната база към изискванията на Европейския съюз, от една страна, но и към потребностите, свързани със съвременното развитие на транспортната система.

Като примери за начини на корпоративно предприемачество при подкрепата на държавните органи – МТС и Агенция „Железопътна администрация“, могат да бъдат посочени двете учредени дружества – БДЖ, ЕАД като превозвач и НК „Железопътна инфраструктура“. При предстоящите мерки за насърчаване на конкуренцията в сферата на превозите чрез издаване на лицензи на частни железопътни оператори се обръща внимание на финансовата стабилност на съществуващия оператор и на възможностите за повишаване на икономическата ефективност на този вид екологичен транспорт. Усъвършенстването на качеството на предлаганите транспортни услуги засяга преди всичко пътниците и се изразява в стремеж към обновяване на превозния парк.

Съществуват трудности при обосноваването на необходимостта от приемане на задълбочени мерки в сферата на водния транспорт както за превозвачите, така и за оптимизиране на използването на пристанищната инфраструктура, като се създават възможности за привличане на чужди оператори. Увеличаването на предприемаческото участие е свързано с приватизация на флота и с концесиониране на пристанищните дейности. Финансовите мерки понастоящем засягат преди всичко Програмата за реконструкция и модернизация на пристанищата.

От друга страна, реализацията на летищната програма със сигурност би довела до повишаване на размера на въздушния трафик до България и над въздушното ни пространство. Във връзка с това следва нова цялостна оценка на възможностите на транспортната инфраструктура като важен резерв за подобряване на валутния платежен баланс на страната.

Както е видно от изложението, необходимо е държавната политика в областта на железопътния, водния и въздушния транспорт да обхване и някои проблеми, които са извън транспортната сфера, а именно: данъчното облагане, митническата политика и други подобни, с цел подпомагането на процеса на обновяване на превозния парк на българския транспортен предприемач и повишаването на неговата иновационна конкурентоспособност.

## Литература

1. Кирова, А., *Предприемачество в транспорта*, Университетско издателство „Стопанство“, С., 1995.
2. Стратегии за развитието на видовете транспорт, [www.mtc.government.bg](http://www.mtc.government.bg).
3. Сборник от доклади, Юбилейна научна конференция на въздушния транспорт, м. ноември 2002 г. – Състояние на въздушния транспорт на Р България, Станулов, Петков и др.
4. Транспортен вестник.
5. Доклад на зам.-министъра на транспорта и съобщенията А. Крушкова по проблемите на реформата в железопътния транспорт, ноември 2003 г.
6. Разработки на Агенция за малки и средни предприятия към МС, 2000 – 2003 г.



## **ПРЕДПРИЕМАЧЕСТВО И ДЪРЖАВНА ПОЛИТИКА В СФЕРАТА НА ТРАНСПОРТА В БЪЛГАРИЯ**

### Резюме

Предлаганата за публикуване студия има за цел да представи на читателите съвременното състояние и възможностите за развитие на транспортното предприемачество в някои видове транспорт на Р България, а именно: железопътния, водния и въздушния. Изборът е направен въз основа на стратегическото място и роля на тези транспортни сектори, както и поради вътрешното убеждение на авторката, че автомобилният транспортен сектор и инфраструктура са обект на изследване на редица дисертационни и други научни трудове и статии. Изключен е и секторът на спедиторските услуги поради ограничението в обема на разработката.

Обект на изследване са и възможностите за управление на развитието на транспортното предприемачество посредством отрасловата политика и във връзка с това са разгледани промените относно осигуряването на конкурентоспособност и предприемачество във водния, железопътния и въздушния транспорт, като са изследвани и възможните влияния от страна на транспортната инфраструктура.

В резултат на изследването е направен основният извод, че макар и трудно държавната политика в транспортния сектор, формирана и под въздействието на потребностите за развитие с оглед присъединяването на страната към ЕС, се адаптира към потребностите на предприемачеството, като остава на свободния пазар посредством подходящи либерализационни мерки развитието на транспортните операции. Държавният орган – Министерството на транспорта и съобщенията, разработва и приспособява нормативно-правната база към изискванията на Европейския съюз, от една страна, но и към потребностите, свързани със съвременното развитие на транспортната система.

Наченките на корпоративно предприемачество при подкрепата на държавните органи – МТС и Агенция „Железопътна администрация“, са представени посредством сравнително скоро учредените две дружества – БДЖ, ЕАД като превозвач и НК „Железопътна инфраструктура“.

Съществуват трудности при обосноваването на необходимостта от предприемане на задълбочени мерки в сферата на водния транспорт както за превозвачите, така и за оптимизирането на използването на пристанищната инфраструктура с цел насърчаване на предприемачеството във водния транспорт. Увеличаването на предприемаческото участие е свързано с приватизацията на флота и концесионирането на пристанищните дейности. Финансовите мерки понастоящем засягат преди всичко Програмата за реконструкция и модернизация на пристанищата.

От друга страна, реализацията на летищната програма със сигурност би довела до повишаване на размера на въздушния трафик до България и над въздушното ни пространство. Във връзка с това следва нова цялостна оценка на възможностите на транспортната инфраструктура като важен резерв за подобряване на валутния платежен баланс на страната.

## **ENTERPRENEURSHIP AND TRANSPORT POLICY IN BULGARIA**

### **Summary**

The offered for publishing study is aiming at the presentation of the current state and development opportunities of transport entrepreneurship in Bulgaria. Certain fields of transport are covered, such as rail, maritime, river and air sectors, due to the strategic role of those fields as well as the author's conviction that road transport and infrastructure have already been explored in a lot of studies, papers and dissertations. The forwarding sector has also been removed from the research due to the physical limits in the contents and the fact that this field is not directly tackled by the transport policy in Bulgaria.

The research object can be defined as the opportunities for managing the transport entrepreneurship through the transport policy and for that reason the alterations for securing competitiveness and entrepreneurship in the field of maritime, river, rail and air transport are studied. At the same time, there are some influences on the side of the transport infrastructure shown in the research results.

One of the main results is that though with certain difficulties, the sector policy is dedicated to the development necessities due to the future joining to the EU and thus adapting to the entrepreneurial approach, leaving the transport operations to the free market by means of relevant liberalization measures. The governing body – Ministry of transport and communications – is taking an active role in the process of improving the legal background according to the European requirements and the contemporary development of the transport system.

The beginning of corporate entrepreneurship in the field of transport, supported by the Ministry of transport and communications and the Regulator National Railway Administration are presented through two comparatively new existing companies – Bulgarian State Railways, PLC and Railway Infrastructure Company.

Certain difficulties exist about the policy measures in maritime and river transport, aiming at raising the entrepreneurial activity of carriers and port operators, including private ones. Privatization of the fleet should be carried out as well as concessions of different port occupations. The present financial measures are concerning the Programme for restructuring and modernization of the ports.

On the other hand, the realization of the airport modernization programme would bring to the increased traffic to and from Bulgaria as well as the air space. A proposal for a new evaluation of the opportunities for increasing the balance of payments over the use of the transport infrastructure is made.