

СТРАТЕГИЧЕСКИТЕ ПРИОРИТЕТИ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА ПРИ ИКОНОМИЧЕСКИ РАСТЕЖ И ИНТЕГРАЦИЯ В ЕДИННАТА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА НА ЕВРОПА

Анализът на състоянието и извеждането на основните стратегически приоритети за развитие имат важно значение за преодоляване на кризата в транспортния отрасъл. Тази задача е съобразена с тенденциите за динамично развитие на националната икономика и европейската транспортна политика. Основната концепция при разработване на приоритетите е утвърдената позиция, че транспортът е структуроопределящ отрасъл, с изключително важна социална функция и роля за развитие на цялата икономика. Развитието на транспорта има определящо значение и за успешна интеграция на България в единното европейско икономическо, инфраструктурно, пазарно и социално пространство. Обективните интеграционни процеси налагат необходимостта от технологическа, организационна и икономическа съвместимост на националния транспорт с европейските транспортни структури. Основните стратегически приоритети са разработени на базата на изследване в следните направления: икономическите и производствено-технологическите особености на транспорта като фактор за ускорено развитие и международна интеграция; основните направления на европейската транспортна политика и необходимостта от съгласуване на стратегията за развитие на транспорта в България с европейските стандарти; състоянието, приоритетите и основните фактори за развитие на транспорта и транспортната инфраструктура. Стратегическите задачи са конкретизация на стратегическите цели по видове транспорт и единни транспортни процеси.

Анализът на състоянието и очертаните приоритети за развитие на транспорта са основа за по-нататъшна изследователска работа и вземане на ефективни управленски решения на всички равнища. Така може да се гарантира изпреварващо развитие на транспорта и възможности той да съответства на нарастващите потребности от транспортни услуги.

JEL: L91, F15

Въведение

Транспортът е основен структуроопределящ отрасъл с мултипликативен ефект във всички стопански и социални направления.²

¹ Йордан Бл. Радков е д-р по икономика, тел. 02/321 630, 0887 682 829, e-mail: r_sys@abv.bg.

² Тази позиция е анализирана подробно в Барбов Т. С. И. Д. Ламбев. Организация и управление на железопътния транспорт в България. С., Техника 1976; Брешков, Ив. Управление на транспорта. С., изд. Стопанство, 1993; Василев, В. Управление на транспортни системи. С., Стопанство, 2004, с. 39; Директиви на ЕС относно за транспортната политика, по видове транспорт; Цанков, Ст. Ролята на транспорта за повишаване на общественото производство. С., Стопанство, 1994; в които е разкрита определящата роля на транспорта за развитието на останалите отрасли и неговата социална функция.

Изключително важна е неговата социална функция и ролята му за комплексното развитие на страната и регионите. Особеното място на транспорта определя неговото определящо значение за успешна интеграция на България в единното европейско икономическо, инфраструктурно, пазарно и социално пространство, тъй като тя предполага необходимостта от технологична, организационна и икономическа съвместимост на националния транспорт с европейските транспортни структури.

В резултат от икономическата криза и рязкото намаляване на инвестициите в транспорта, през последните 15-20 години се увеличи неговото технологично изоставане. Изключение прави само автомобилният транспорт, но и тук инвестициите са предимно в транспортни средства. Изоставането е свързано и с липсата на време за реализацията на нова структурна, технологична, организационна и икономическа политика за развитие и управление на отрасъла. Тази обективна причина за неговото лошо състояние се допълва от хаотично проведените реформи. Години наред преструктурирането на отделните видове транспорт се осъществява секторно и без необходимите анализи на очакваните резултати от всяко управленско решение. Липсваха не само компетентно разработени стратегии и програми, но дори най-общо виждане за основните направления за развитие.

Отрицателни последици възникват и от факта, че транспортът не се определя като структуроопределящ и съответно приоритетен отрасъл – подход, имащ има дългосрочно отрицателно отражение върху цялата икономика. Това се осъществяваше в името на иначе правилната постановка за утвърждаване на пазарните принципи и “освобождаване на държавата от несвойствени задължения”; но подобна позиция обаче не е съобразена със следните проблеми:

Първо, установяването на пазарните принципи и получаването на икономическа самостоятелност е относително продължителен процес, а прекъсването на икономическата помощ от държавата беше направено рязко.

Второ, въпреки декларираната необходимост преходът да се извършва в съответствие с европейските практики, това практически не беше осъществено както по отношение на ролята на държавата, така и във връзка с прилагането на съвременни научнообосновани методи за управление на процесите, свързани с планирането на развитието, организационното, производствено-технологичното и “пазарно-икономическото” преструктуриране.

Трето, прилаганата управленска практика е близка до пазарния фундаментализъм, а резултатът е рязко намаляване на инвестициите и увеличаване на технологичната дистанция с европейския транспорт.

Като изходна позиция за кардинална промяна на подхода за развитие на транспорта приемаме, че:

- Транспортът е приоритетен отрасъл поради структуроопределящото му значение и необходимостта да се развива изпреварващо;
- За неговото развитие в синхрон с потребностите от транспортни услуги са необходими големи инвестиции. За тяхното усвояване е

нужно технологично време, много по-голямо в сравнение с всички останали отрасли;

- Необходима е активната роля на държавата във всички направления, каквато е налице във всички развити европейски държави;
- Прилагането на европейските практики съобразно специфичните особености в България, е гаранция за динамично развитие и ускорена интеграция в европейските структури.

Целта на изследването е да се анализира проблемната ситуация; да се очертаят основните фактори и подходи при планиране на развитието и управлението на транспортния отрасъл и да се определят най-съществените приоритети. Наред с това, фундаментално значение за правилното определяне на стратегическите приоритети в контекста на международната интеграция има синхронизацията на транспорта с европейските структури, технологии, стандарти и механизми за управление. Посочената синхронизация е необходима и между видовете транспорт в България, както и между външните за всяка страна транспортни системи.

Други важни проблеми, свързани с единната политика, са: *прилагане на съвременни единни модели за регулиране на икономическите процеси; усъвършенстване на нормативната база за отношенията на собственост; използване на общи принципи за оптимизиране на социално-икономическата и регулиращата роля на държавата и прилагане на съвременни управленски подходи.*

Важно предварително условие за ефективен анализ и дефиниране на основните задачи е безспорното положение, че развитието на транспорта е в пряка зависимост от състоянието и съответно от транспортните потребности на всички други икономически и обществени структури. По тази причина приоритетните направления за развитието на транспорта трябва да се разглеждат в съответствие с баланса между отраслите и между видовете транспорт.

На основата на направените изводи можем да открием следните основни проблеми, които трябва да се изследват и анализират при определяне на приоритетите за развитие на транспорта:

- разкриване на специфичните особености на транспортния отрасъл и анализ на състоянието, проблемите и перспективите за неговото развитие в новите икономически условия;
- анализ на европейската политика и тенденциите за развитие на националната транспортна система в условията на европейската интеграция;
- изследване на основните фактори, които трябва да се отчитат при определяне на приоритетните направления.

1. Специфичните особености на транспорта – фактор за ускорено развитие и международна интеграция

Цялостното описване на специфичните особености на транспорта като обект на стратегическо планиране и управление е задача със самостоятелно

значение. Във връзка с това ще открием само най-важните и свързани с темата особености.

Транспортът е основен структуроопределящ отрасъл на националната икономика. Неговото функциониране и развитие е свързано с необходимостта от транспортни услуги. Количествените и качествените изисквания към тях са в пряка зависимост от динамиката на икономическите, структурните, пазарните и други промени в икономиката и степента на нейната международна интеграция.³

Транспортът има комплексни, отраслови, частни, държавни и международни стопански и социални функции. Това създава редица проблеми, свързани с разработването и финансирането на единни програми за развитие. Стратегиите за системата като цяло и по видове транспорт трябва да бъдат съобразени със стратегиите по отрасли, за да се гарантират съответстващи на техните потребности темпове за развитие на транспорта. На практика обновяването и съответно инвестиционната политика в транспорта е функция от стратегиите по отрасли. Същевременно осигуряването с транспорт като част от възпроизводствения цикъл трябва да бъде неразделна част от програмите на всички сектори на икономиката и социалната практика. Това изискване може да осигури съгласуване на инвестиционните програми и устойчиво, добре обосновано и изпреварващо развитие на транспортната инфраструктура и модернизация на транспортните услуги. *Без нов управленски подход, основан на посочените изисквания, транспортът ще продължи да бъде един от основните фактори за ниската активност на чуждестранните инвеститори.*

Транспортът е начало и продължение на преобладаващата част от производствено-икономическите и социалните процеси.⁴ Тази широко известната характеристика е в пряка връзка с посоченото изискване относно взаимозависимостта между стратегиите на различните отрасли. Транспортът осъществява организационни, търговски, икономически, технологични, социални и други връзки с и между всички подсистеми на национално и международно равнище. Това предполага сложността и разнообразието на връзките и съответно взаимозависимостта на транспорта от всички национални и международни социално-икономически структури.

Най-съществени в международен план са единството и взаимозависимостта на българския транспорт с транспортните системи на Балканите, Близкия изток и особено със страните от ЕС. С посочените държави и региони имаме преки транспортни връзки, което обуславя интеграцията – както чисто технологически, така и икономически. След 2007 г. България ще бъде част от ЕС, с всички изисквания, с които трябва да се съобрази технологичната и управленска модернизация на транспорта.

Транспортният отрасъл е комплекс от различните видове транспорт със сложни връзки, динамично протичащи процеси и със специфични характеристики на транспортните услуги. Комплексният

³ Това превръща в задължително условие разработването и реализацията на транспортната стратегия да се разглеждат като интегрална част от националната стратегия за гарантиране на потребностите от транспортни услуги.

⁴ Барбов, Т. С. И. Д. Ламбрев. Организация и управление на железопътния транспорт в България. С., Техника, 1976, с. 5-15.

характер на взаимодействието на транспорта със средата е предпоставка за обективната необходимост от прилагане на нов подход при изследванията, анализите и планирането на неговото развитие. Независимо от това през последните години се утвърди отрицателната практика изследванията и проектите да се осъществяват секторно, по видове транспорт или за отделни технологични, инфраструктурни и други локални проблеми, без да се отчита тяхното място и взаимовръзка в контекста на цялата транспортна система. *Това е пречка за разработване на комплексни програми, които да съответстват на интегралните характеристики на транспортната система и на многопосочните ѝ връзки със средата.*

Транспортните структури са изключително сложни и динамични. Те са съчетание между скъпоструващи инфраструктурни обекти и динамично променящи своето местоположение в пространството транспортни средства. Много често за реализацията на една транспортна услуга се използват различни видове транспорт, които осъществяват процеса на територията на цялата страна или на няколко континента. При тези условия ефективността и конкурентната способност на отрасъла е в пряка зависимост от съвместимостта на транспортните технологии както между видовете транспорт в страната, така и с този на другите страни. Особено важно е да се спазва това изискване спрямо страните, с които ще имаме преки транспортни, икономически и други връзки.

Посочената необходимост от технологична съвместимост между видовете транспорт в национален и международен аспект предполага съвместимост и на системите и подходите за управление на всички процеси, свързани с организацията, мениджмънта, инвестициите, иновационната политика и т.н. Големият брой и сложност на връзките и динамичността на процесите в "многоравнищната система за управление"⁵ на транспорта изискват стратегически ориентиран подход при управлението му. Това изискване е в пълно противоречие с утвърдената през последните 10-15 години управленска политика "на оцеляване" по основни видове транспорт. *Резултатът от този поход и упоритото несъобразяване с азбучното положение за необходимостта от изпреварващо развитие на транспорта доведе до неговото превръщане в основен фактор, който ограничава инвестиционната активност, независимо че другите условия за инвестиции обективно ще бъдат все по-добри.*

Важна специфична особеност е това, че икономическите кризи се отразяват най-силно в транспорта. В резултат от кризата рязко намаляха производството, движението на стоки в страната и извън нея и съответно платежоспособното търсене на транспортни услуги. В началото на общата криза потребностите от транспорт намаляха до 25-30% от капацитета на транспортните организации. Това беше зле разбрано основание за рязкото намаляване на инвестициите в отрасъла и особено за неговата модернизация, но забавянето има бумерангов отрицателен ефект в периода на икономически растеж.

Практиката за ограничаване на държавното финансиране, без комплексно реструктуриране и без стратегически насочени научно-

⁵ Василев, В. Управление на транспортни системи. С., изд. Стопанство, 2004, с. 39.

обосновани мерки за оздравяване, е причина за допълнително задълбочаване на кризата в транспорта. Не се отчиташе бързото морално и физическо остаряване на транспортните средства и технологии за времето до новия подем на икономиката и реалната вече опасност транспортът да се окаже пречка за нейното динамично развитие. Показателен пример за това е недостигът на товарни вагони през последните три години. От направеното изследване в спедиторските организации недостигът на вагони е нараснал от 4500 през 2003 на приблизително 7000 през 2004г. Проблемът може да се окаже много по-голям, ако се направи цялостно изследване, което да включва и потребността например от специализиран вагонен парк, отказ от услуги поради остарели транспортни технологии, големите срокове за доставка и др.

Във връзка с това особено голямо значение има липсата на механизми за обединяване на инвестиционните възможности на различните потребители на транспортни услуги. Опитът на редица страни показва, че по този начин могат да се осигурят допълнителни средства за развитие на видовете транспорт, за които са необходими инвестиции с големи срокове за възвръщаемост.

Създаването на единна система за управление на процесите за развитие на транспорта е обективна необходимост. Целта не е организационна централизация, а по-добра координация на програмите на различните държавни и частни организации за провеждане **на единна транспортна политика.** Хаотичното движение на средства от едно държавно учреждение в друго за решаване на възникващи реални или "доказани" проблеми намалява рязко ефективността на инвестициите. *Преодоляването на посочените проблеми е свързано и със задачата за нормативно (съобразено с европейските практики) очертаване на ролята на държавата и механизмите за провеждане на единна транспортна политика.*

Ефективното функциониране на транспортния пазар без регулиращата роля на държавата не е възможно. Това показва и опитът на редица развити европейски страни, като Франция, Германия, Белгия и др. Регулирането чрез стимули и ограничения трябва да бъде насочено към оптимизиране на икономическото състояние и дела на отделните видове транспорт. Изграждането на нова система от икономически и организационни отношения с органите на държавното управление е важен фактор за цялостното усъвършенстване на системата за управление на транспорта.

В основата на ефективното управление на транспорта трябва да бъде пазарният принцип в съчетание със стратегическите програми за развитие по отрасли, социално-икономически, регионални, културни, екологични и други стратегии и програми. Необходимостта от стратегическо прогнозиране и планиране нараства с много повече сила при голямата "самостоятелност", многообразие и раздробяване на икономиката. В условията, при които "новият модел на производство се превръща във все по-едновременен и синтезиран процес"⁶, е обективно изискването за съчетаване на децентрализацията с интеграцията. Посочената

⁶ Тофлър, А. Новата цивилизация, С., Обсидиан, 1995, с. 67.

закономерност в най-голяма степен се отнася за транспорта като свързващо звено на всички обществени процеси.

Това не отменя необходимостта от ускоряване на процесите, свързани с адаптирането на транспорта към реалните пазарни условия. Неправилното разбиране, че пазарът изключва държавното регулиране и прилагането на интегративен подход в управлението на транспорта, е причина за допуснатите през последните години грешки.

Хаотичното увеличение на "изцяло" самостоятелните звена за управление в транспорта води до технологична и функционална разпокъсаност и липса на синхрон между целите на транспортните организации и потребностите от качествен, икономически изгоден и екологичен транспорт. В тези условия конкуренцията се превръща в добро пожелание, а когато е реална, резултатът в обществен план е отрицателен. Показателен пример в това отношение са паралелните превози между автомобилния и железопътния транспорт на дълги разстояния, проблем, който се регулира нормативно в голяма част от европейските страни.

На основата на посочените специфични характеристики на транспорта можем да посочим предварително определящите условия за ефективност на управленските решения за неговото развитие. По-важните са: *изпреварващото развитие на транспорта е обективна необходимост; състоянието на транспорта налага ускорено внедряване на нови транспортни технологии и технологична модернизация, съвместима с европейските транспортни системи; за постигане на максимална ефективност и екологичност на транспорта задължително условие е да се регулира структурата и съотношението между видовете транспорт и да се усъвършенстват механизмите, уреждащи ролята на държавата за осигуряване на качествени транспортни услуги; разработването на национална стратегия и програми за развитие, съгласувани с отрасловите стратегии и Националната стратегия за социално развитие, е приоритет с определящо значение; успешното решаване на проблемите е в зависимост от цялостното усъвършенстване на системите за управление и повишаване на квалификационното равнище на персонала на всички управленски и производствени равнища.*

2. Основни аспекти на европейската транспортна политика

Динамичното развитие на световния транспорт нараства заедно с превръщането на икономиката в единна глобална система. Увеличава се международната търговия, културният обмен и свързаното с това движение на хора и стоки. За успешното регулиране и координацията на тези процеси все по-актуална е необходимостта от единна политика в регионален и световен аспект. В този контекст европейската транспортна политика се основава на редица документи, приети в рамките на ЕС и на други международни форуми. По-важните от тях са: директиви, наредби и решения, приети в съответствие с Римския договор; решенията и тълкуванията на законите от Европейския съд; всички транспортни споразумения, в които участва Европейската общност, както и съответните декларации и резолюции на Съвета на министрите.

Въпреки значението, което се придава на транспорта в Европейския съюз, до 1985 г. не беше постигнат значителен напредък в развитието на единната транспортна политика. Това се дължи на съществените разлики в начина на регулиране на транспортния пазар в отделните страни-членки.

Решението на Европейския съд от 1985 г. ускори развитието на общата транспортна политика. Съдът задължи Европейския съвет да предприеме действия и да разработи условията, според които превозвачи от една страна-членка могат да поемат предоставянето на национални транспортни услуги в друга страна-членка на общността – т. нар. “каботаж”.

Новите решения на Комисията от 1985 г., свързани със създаването на общ пазар, ускори промяната на транспортната политика и през следващите години доведоха до промяната на транспортното законодателство. Приети бяха нови закони и директиви за морския транспорт през 1986 г., за въздушния транспорт от 1987 и 1992 г., за шосейния, железопътния и вътрешния речен транспорт от 1991 г. и 2001г.

В резултат от новата транспортна политика различните транспортни дейности се обвързват чрез единна нормативна база, която отчита различните икономически, социални и екологични аспекти. В съответствие с Бялата книга на Комисията от 1993 г. за проблемите на растежа, конкурентната способност и заетостта на работната ръка беше поставено началото на амбициозна програма за създаване на трансевропейска транспортна мрежа.

Програмите, свързани с общата транспортна политика, са насочени към решаването на следните основни проблеми:⁷

- създаване на интегрирана транспортна система, базирана на модерни технологии, която да подобри качеството на транспортните услуги, опазването на околната среда и да повиши сигурността на превозите;
- повишаване на ефективността и разширяване на възможностите за избор на транспортни услуги при строго спазване на социалните стандарти с цел подобряване на функционирането и ефективността на единния транспортен пазар;
- подобряване на транспортните връзки между ЕС и трети страни, като едновременно с това се подсилват способностите на Общността да навлезе на транспортния пазар в други части на света;
- развитие на транспортната инфраструктура и транспортните връзки, информационните системи и глобалната сателитна навигационна система. В основата на развитието на транспортната инфраструктура стои задачата за изграждане на трансевропейска транспортна мрежа. Транспортната инфраструктура се разглежда като важен фактор за растеж, за икономическо и социално единство на Общността.

По същество това е съдържанието на стратегическите цели. Приложението на стратегията е гарантирано в голям брой от решения на

⁷ В съдържателно отношение посочените основни направления са определени в “Директивите на ЕС” относно транспортната политика.

Комисията. Специално внимание в тях се отделя на ефективното ценообразуване в транспортния сектор, подобряването на сигурността и създаването на "търговски подход" в рамките на възможното и според спецификата на съответния транспорт. Например за железопътния транспорт използваният термин е "по-търговски условия".

Транспортната политика на Европейския съюз може да се разглежда условно в няколко основни направления.

2. 1. Състояние и направления за подобряване на икономическите и правно-нормативните условия

Транспортните услуги заемат приблизителен дял 4.5% от brutния вътрешен продукт (БВП) на Общността. Ако се включи транспортът "за собствена сметка", дялът ще стигне до 7% от БВП, което е повече от дяловете на земеделието или стоманодобива. В сектора на транспортните услуги работят 6 млн. човека, над 4% от общия брой на наемните работници. Още 2 млн. работят в промишлеността за транспортно оборудване и 6 млн. са наети в сектори, свързани с транспорта. Инвестициите в транспортната инфраструктура надхвърлят 60 млн. евро годишно, което представлява повече от 1% от общия БВП.

През последните 25 години търсенето на товарен транспорт, особено за доставки рамките на Общността, се повишава непрекъснато с около 2% годишно. За пръв път от десетилетия услугите от железопътния транспорт нарастват с 10% (в тон-километри), докато темповете на растеж на автомобилния транспорт спаднаха до 5%. Тази тенденция е в резултат от новата политика за стимулиране на железопътния транспорт, защото е по-икономичен и екологично чист, особено за масови и превози на дълги разстояния.

Темповете на растеж на пътническият транспорт постепенно се забавят – от близо 4% през 70-те години до 2% през 90-те години на миналия век (но като цяло увеличението от 1970 г. насам е общо 110%). Темповете на растеж на въздушния транспорт намаляват от 8% на 6% през първата половина на 90-те години. През 1997 г. е регистриран растеж от 10%, а след 2001 г. се очертава нов спад.

Транспортната политика се осъществява чрез законодателство, с което се гарантира реализацията на транспортните стратегии за развитие. Общата транспортна политика е един от основните елементи на европейския общ пазар. Рамката за прилагане на тази политика е обект на отделна глава в Договора от Амстердам, посветена на транспорта. С Договора от Маастрихт са въведени допълнителни клаузи, отнасящи се до европейската транспортна инфраструктура. Договорът от Амстердам подсилва ролята на Европейския парламент в процеса на вземане на решения чрез въвеждането на т. нар. процедура за съвместни решения (CODecision) за целия транспортен сектор.

Политиката, свързана с транспортната инфраструктура, е ориентирана към преход от развитие на национална основа към изграждане на европейска инфраструктура по единни стандарти и изравняване на технологичното равнище. За целта са необходими значителни инвестиции. Според направените оценки през следващите 15 години те са в размер на повече от 400 млрд. евро, за да се завърши единната европейска транспортна мрежа.

Усилията са насочени към гарантиране на оперативната съвместимост на транспортните мрежи чрез финансова подкрепа на проекти от общ интерес. Общността може да участва във финансиране на конкретни проекти със средства от т. нар. кохезионен фонд.

Важни стратегически цели в това направление са:⁸

1. Обединяване в единна схема на концепциите за развитие на пътна и железопътните мрежи, вътрешния воден и комбиниран транспорт, пристанищата и летищата.
2. Управление на транспортните потоци и системите за контрол на транспортните потоци, които имат пряко отражение върху сигурността на транспорта.
3. Определяне и подпомагане чрез специализирани фондове на проектите, осигуряващи интегриране на мрежите на европейско равнище.

Условията и процедурите за отпускане на финансова помощ от Общността са насочени към оказване на съдействие за проекти, които са потенциално осъществими от икономическа гледна точка и чиято финансовата печалба е оценена като недостатъчна. Прави се оценка на съответствието на техния принос за постигане на оперативна съвместимост на националните мрежи и достъпа до тях. **Заедно с това решението за отпускане на помощ се взема и след анализ на:** ефекта върху публичните и частните финанси; стабилността на схемата за финансиране; преките или косвените социално-икономически последици, специално върху заетостта; отражението върху околната среда и други важни проблеми според спецификата на проекта.

2. 2. Европейската политика по видове транспорт

Политиката в автомобилния, железопътния и вътрешния воден транспорт е ориентирана към създаване на единен пазар чрез: либерализиране на достъпа до пазара и за взаимно признаване на сертификатите и другите документи, свързани с квалификацията; подобряване на безопасността на транспорта; преодоляване на екологичните последици от транспортната дейност; хармонизиране на стандартите; създаване на общовалидни конкурентни условия и др.

Общата политика в областта на железопътния транспорт започна през 1991 г. с приемането на Директива 91/440, като до момента продължава изменението и допълването на пакета от документи в области като: развитието на съюзните железници (Директива 01/12); лицензирането на железопътните предприятия (Директива 01/13), инфраструктурното тарифиране, териториално разпределение и сертифициране за безопасност (Директива 01/14).

Основен обект на регулиране в директивите е достъпът до пазара и институционалната рамка. Важно изискване, което в основни линии е осъществено в България, е отделянето на инфраструктурата от

⁸ Посочените по-долу три цели са синтез на основните положения в Договора от Амстердам, който урежда въвеждането на т. нар. процедура за съвместни решения (CODecision) за целия транспортен сектор.

превозната дейност. Директива 2001/12/ЕС изисква управлението на инфраструктурата да бъде независимо от държавата по отношение на отговорностите на управлението на компанията, и вътрешния контрол. Указанията са страните да гарантират, че функциите лицензиране, разпределение на капацитета, инфраструктурно тарифиране и мониторинг на задълженията за обществени услуги (определящи справедлив и недискриминационен достъп до инфраструктурата) ще бъдат възложени на организации, които не предлагат услуги за железопътен транспорт.

Всяко решение на ЕС се базира на целта за създаване на обща транспортна политика на основата на съчетаването на либерализирането с въвеждането на общи нормативни стандарти. Това се налага поради спецификата на транспорта, в който свободният пазар не трябва да влияе отрицателно на безопасността, околната среда и на социалния характер на част от транспортните услуги. Основна регулираща роля в този аспект има компенсирането от държавата на задължения за предоставяне на обществени услуги, когато нормативното задължение произтича от разпореждането на държавен или обществен орган.

Въздушният транспорт формира приблизително 1% от БВП на Общността. Броят на служителите в европейските авиокомпании възлиза на около 400 хил., на летищата работят над 500 хил. човека, а в индустрията, свързана с авиотранспорта – около 400 хил.

Обща политика в областта на въздушния транспорт се утвърди с решението на Съда на Европейските общности, който установи, че правилата за конкуренция, предвидени в Договора на Общността, трябва да бъдат приложени и в този сектор. Процесът на вътрешна либерализация завърши с приемането на "пакета" разпоредби за постепенна либерализация, който влезе в сила на 1 януари 1992г. Те предвиждат осигуряването на свободен достъп на европейските авиокомпании до всяко европейско летище въз основа единствено на търговски съображения. Правилата от третия пакет трябва да бъдат тълкувани в комбинация със съответните разпоредби, отнасящи се за конкуренцията. Тези допълващи се групи от разпоредби реализират концепцията за пазарната икономика в областта на европейската авиация. Изпълнението на тези нормативни актове цели да се осигурят високи стандарти на безопасност и защита на околната среда.

Морският транспорт има изключително важно значение в транспорта на Европейския съюз. Приблизително една трета от търговията в рамките на ЕС и 90% от търговията със страни, които не членуват в Съюза, се извършва чрез морски транспорт. За него са приети множество нормативни документи, свързани с нелоялната конкуренция, свободата за предоставяне на услуги, спазването на нормите за безопасност, защитата на околната среда и охрана на труда, подобряването обучението на екипажите, съвместимостта на европейското право с търговските принципи, прилагани от държавите-членки на други международни организации и т.н.

Важно значение има политиката, свързана с пристанищната инфраструктура. Тя е насочена към инвестиции за внедряване на нови технологии, подобряване на инфраструктурата в и около пристанищата, интегрирането им за комбинирани превози, създаване на условия за свободна и лоялна конкуренция в пристанищния сектор.

3. Основни фактори за развитието на транспорта

Факторите, които имат пряко или косвено влияние върху състоянието и развитието на транспорта, могат да се определят най-общо като вътрешни и външни. Външните фактори могат да бъдат разделени условно на глобални, регионални и външни за транспортната система в рамките на страната. Вътрешните в контекста на международната интеграция са с национално и локално значение. В друг разрез те могат да бъдат изследвани като икономически, социални, демографски, и др. Голяма част от факторите могат да бъдат определени едновременно и като външни, и вътрешни, или специфични за транспорта. В този аспект като универсален фактор могат да се определят глобалните икономически процеси.

С посочените фактори е свързана общата икономическа криза през последните години, която е съчетана с липсата на съответстваща на икономическото състояние на България транспортна политика. Това се допълва от рязката организационна и икономическа либерализация на управлението, осъществявано без необходимите системни изследвания и технико-икономически анализи. Резултатът от този подход е практиката за вземане на нерационални решения със стратегически последици, без да се отчитат националните потребности в перспектива и развитието на международните транспортни връзки.

Голяма част от отрицателните последици, свързани с общата криза, бяха неизбежни. Независимо от това през този период имаше възможност за решение на редица структурни и технологични проблеми и за промяна на състоянието на транспорта така, че да съответства на нарастващите потребности след излизане от кризата. Този период не беше използван ефективно поради хаотичните "структурни реформи". Решенията се вземаха най-често на основата на интуитивни виждания, лобиране за корпоративни интереси, препоръки на външни консултанти, които не познаваха целия спектър от проблемите и възможните алтернативи.

Тук ще се спрем само на някои основни фактори, които имат важно значение за провеждането на едно бъдещо цялостно изследване и разработване на стратегия и програми за развитие на транспорта в България. Класификацията и изчерпателното изследване на факторите за развитие на транспорта е задача със самостоятелно значение. Разгледаните по-нататък фактори са само пример за сложността на проблема и необходимостта от комплексни изследвания при вземане на решения за развитие на транспорта в новите условия.

Външни фактори

Географското положение на България и геополитическите и икономическите промени обуславят специфичните международни условия за развитие и функциониране на транспорта у нас. До 1990 г. в общи линии е съобразено и с глобалните условия за развитие на страната. Независимо от пазарните, геополитическите и технологичните ограничения през този период транспортът обслужваше предимно екстензивно развита икономика, с голямо количество товари и пътници. В международен план беше осъществено приоритетно развитие на морския и товарния автомобилен транспорт. По

този начин България присъстваше успешно на международните транспортни пазари. В резултат от това през годините на прехода кризата засегна по-малко тези превози.

Географското положение на България като своеобразен “мост” между Европа и Азия определя силното влияние на този фактор, независимо че разграничението на географския фактор от останалите е условно, защото промяната на всеки от тях подсилва или намалява ролята на останалите. ***Това налага и обективната необходимост анализът и определянето на “коефициента на тежест” на факторите да се прави при отчитане на тяхното единство и взаимозависимост.***

Новата външнополитическа ориентация на България след 1989 г. доведе до промяна на “географската” структура на външната търговия и до преориентиране на транспортните потоци. Например средно за различните години от последното десетилетие до 1989 г. между 7 и 9% от износа България (в лева) е ориентиран към ЕС, до 65% – в рамките на СИВ и 10 – 12% – към трети страни от другите континенти. През 2000 г. 43.5% от износа се реализират в страните-членки на ЕС, 5.84% – в Русия и страните от бившия СССР и 9.11% – към останалите страни. Промяната на структурата на вноса е в почти същите съотношения.

За анализа на географския фактор важно значение има и структурата на стоките (товарите). Внасяните например стоки от Русия и останалите страни от постсъветското пространство са предимно въглища, нефт, метали, руда и други суровини.

Цикличните кризи в световната икономика през последните 10-15 години имат пряко влияние за промените на пазара на транспортните услуги. Най-силно се отразиха върху източноазиатската и руската криза през 1998 г., както и общата рецесия в световната икономика. Посочените процеси оказаха влияние и върху обемите на транзитните превози. Например през 2002 г. в резултат от кризата в Турция транзитните превози от и за това направление намаляха с 20%, а след войната в Ирак този процент се увеличи рязко.

Засилването на световния тероризъм след 2001 г. също влияе отрицателно върху международния транспорт – както върху пътническите превози, така и върху товарния транспорт. Рестриктивните мерки за контрол на пътници и товари, от една страна, и чисто психологическите задръжки на клиентите, от друга, вероятно ще имат дълготраен отрицателен ефект.

Политическата ситуация в различните точки на Земното кълбо е друг фактор с изключително силно влияние върху международния транспорт. Примерите в това отношение са много, но най-показателно е положението в Близкия и Средния изток. През 2000 г. например броят на преминаващите товарни автомобили от тази част на света е над 7000, а от 2001 до 2003 г. спада чувствително с 60%. Промени се рязко и обемът на транспортните услуги, свързани с обслужването на намаления търговски обмен със страни като Русия, Полша, Чехия, Украйна, Куба, Либия, Виетнам, Ангола, Никарагуа и др.

Цените на енергийните ресурси също са пряко свързани с геополитическите процеси. Те влияят върху крайната цена на транспортните услуги. Тенденциите към тяхното увеличение са важен фактор при

определянето на структурата на транспорта, за приоритетно развитие на енергоикономичните и екологично чистите видове транспорт

При разработването на стратегията трябва да се отчитат и редица положителни тенденции, свързани с външните фактори. По важните от тях са:

1. Присъединяването на България към ЕС през 2007 г. ще доведе до разширяване на външнотърговския ни обмен със страните-членки на Съюза. Тази тенденция налага ускоряването на интеграцията на транспорта с европейските транспортни системи.
2. Възстановяването на пазарните позиции на българската икономика в страните от ОНД е обективна стратегическа задача. Една от причините е очакваното динамично развитие на икономиката и необходимостта от осигуряване на по-голямо количество енергийни ресурси и суровини. Това е предпоставка за увеличаване на търговския обмен с Русия и страните от Близкия изток и за развитието на транспорта както за вътрешно направление, така и за транзитните превози за западноевропейските страни. Във връзка с това трябва да се преодолее изоставането по отношение на инфраструктурното изграждане на основите транспортни коридори.
3. Положителните промени, свързани с европейската интеграция, са най-динамични в пътническите превози. През 1990 г. 6.9% от чужденците, посетили България, са били от Западна Европа, а през 2003 г. те са над 30%. Увеличили са се и пътниците – български граждани. Очаква се и рязко повишаване на броя на транзитните пътници, особено след преодоляването на блискоизточната криза и започването на преговорите за присъединяване на Турция. Важно е да се отбележи, че тези транспортни услуги се извършват предимно с автомобилния транспорт (над 65%), с всички негативи, свързани с екологията, комфорта на пътуване и др. Във връзка с това необходимостта от нова транспортна политика за минимизиране на тези тенденции е очевидна.

Казаното се отнася за транспортната система като цяло, защото тенденцията към увеличение на всички превози през последните години е трайна, а транспортните услуги не са на необходимото равнище за достъпност, бързина, регулярност, култура на обслужването, информационно обслужване и др.

Промяната на връзките на България в глобален аспект също има важно значение. Наред с това, че страната се интегрира в европейските структури, тя разширява динамично икономическите си връзки с останалите континенти. В този аспект е налице и положителното влияние на глобалните фактори в дългосрочен план. То е свързано с повишената мобилност на населението и увеличението на международните превози. Дългосрочният и комплексен анализ на този фактор може да даде важна информация за определянето на приоритетите. Като пример за това могат да се посочат добрите възможности за развитие на въздушния транспорт, които не бяха отчетени при последните години. Напротив, решенията, основани само на

отделни фактори (определени субективно като най-важни – например приватизация на всяка цена), задълбочиха кризата на този вид транспорт.

Отрицателните резултати от подобен управленски подход са показателни. През 1990 г. националният въздушен превозвач, а след това и други български авиокомпаниите предлагаха услуги, които обслужваха дестинации на 4 континента с над 80 редовни международни въздушни линии и средно транспортно разстояние, достигащо 2450 км. В края на 90-те години на XX век броят на международните линии, обслужвани от българските авиопревозвачи, спадна до 45, а средното транспортно разстояние – съответно до 1800 км. Това, заедно с други фактори, доведе до спад и на транзитно преминаващите през страната пътници – от 6.2 млн. през 1994 г. на 1.9 млн. през 2001г.

Независимо че цитираните като примери данни и направените изводи отразяват обективно тенденциите за определени период и по отделни показатели, за цялостното изследване е необходима по-изчерпателна информация, с която да се определи динамиката на промените. Тази информация трябва да се анализира и в единство със стратегическите приоритети за развитие на останалите отрасли и свързаните с това очаквани международни товарни и пътнически превози.

Регионални фактори на въздействие

Те са идентични с глобалните, но с по-ограничено в географски аспект влияние. Анализът може да се ограничи условно за Балканския полуостров и в контекста на ролята на транспортната система на България – за транспортните връзки между Европа и Азия, както и между Балтийско и Средиземно море.

В това направление основно значение при определянето на приоритетите има инвестиционната политика за привеждането на четвърти, седми, осми, девети и десети паневропейски коридори в съответствие с европейските стандарти. Вземането на окончателно решение за тяхното развитие правилно се свързва с решенията за структурата на единната европейска транспортна мрежа. Независимо от това, че проблема все още се обсъжда, България трябва да има аналитична и концептуална готовност за бъдещето на коридорите. Този извод се основава на следното:

Първо. Посочените транспортни коридори са основни структури на националната транспортна система. По тази причина тяхното развитие има важно значение за ефективността на вътрешните превози независимо от решението за структурата на европейската мрежа.

Второ. Динамиката на промяна на транспортните потоци през следващите 10-20 години ще бъде голяма. Развитието на коридорите ще даде възможност за привличане на допълнителни, нововъзникващи потребности от международни превози.

Трето. Инвестиционната политика за модернизацията на тези транспортни направления е условие за стабилна позиция при включването им като приоритет за развитието на европейската транспортна мрежа.

Четвърто. Инвестициите в посочените коридори ще превърне България във водещ транспортен център в Югоизточна Европа и ще минимизира възможностите за отклоняване на транспортни потоци през

други страни. Това е възможно например за коридори № 4, който има отклонения до румънското пристанище Констанца и от Солун до Истанбул (Виа Игнатия), коридор № 10 – от Белград през Скопие до Солун, върху който са концентрирани инвестициите и дейностите на Сърбия, Черна гора и БЮР Македония и др. Голяма част от товарите, които ще бъдат насочени в тази посока, могат да минат през българска територия, особено по трасетата север – юг, които са много по-конкурентни. Условието е транспортната политика за модернизацията да бъде стратегически ориентирана. По този начин ще се осигурят изпреварващо висококачествени транспортни услуги в момента на възникване на потребностите от тях.

Пето. Сериозно основание за минимизиране на инвестиционния риск от развитието на основите коридори е перспективата за изграждане на железопътен тунел под Босфора. В случай, че този проект се осъществи до 2007 г., железопътната мрежа на България ще се окаже тясно място в европейската мрежа.

Национални фактори

Глобалните и регионалните фактори имат пряко влияние върху международните и опосредствано – за вътрешните превози. Особеностите на транспорта обаче обуславят много по-силната зависимост на всички превози от състоянието на транспортната инфраструктура, транспортните средства и прилагането на съвременни транспортни и управленски технологии

Независимо че основната задача на сектора е да задоволи транспортните потребности на България, той е “силно” отворена система и неговата “национална” ефективност зависи от възможностите му да се реализира и на международните пазари. Във връзка с това анализът на външните и вътрешните фактори при определяне на стратегическите направления за развитие трябва да се прави в тяхното единство и взаимозависимост

Дефинирането, класификацията и анализът на вътрешните фактори е обемна и сложна задача, която изисква усилията на голям екип и голямо по обем изследване. В тази студия ще посочим само най-важните фактори, без които е невъзможно да направи дори най-обща концепция за бъдещето на транспорта.

Трябва да подчертаем, че разработването на необходимата цялостна стратегия и програми за развитие трябва да се осъществи от голям програмен екип на учени и специалисти на базата на съвременните върхови научни постижения и адаптиране към авангардния практически опит. Системните, системно-ситуационните методи, съчетани с детайлен анализ на транспорта по основни процеси, са възможно най-подходящият подход за успешна реализация на тази задача. Прилаганите до момента секторни изследвания и локални решения са неефективни. Този извод се потвърждава от комплексния характер и взаимозависимостта на представените по-долу основни вътрешни фактори, които не изчерпват всички необходими за анализа проблеми.

Преструктурирането и развитието на българската икономика без адекватно управление на процесите за преструктуриране на транспорта през последните 15-20 години е основен фактор за неговото лошо състояние.

Промяната на вида и обемите на транспортните услуги е резултат от преструктурирането на икономиката. Рязко намаля производството в големите промишлени предприятия, в които се зараждаха масови специализирани товари. По-голямата част от производствените структури са малки и средни (с до 100 заети), като 93% от тях са микропредприятия, т.е. с до 10 заети. Това промени не само структурата на товарните, но и на пътническите превози. Товарите се пренасочиха стихийно към автомобилния транспорт, с всички екологични и икономически последици, особено за превозите на дълги разстояния. През 1990 г. средното транспортно разстояние с железопътния транспорт е около 230 км, на автомобилния – 20 км, а през 2003 г. за железопътния транспорт то е съответно 250 и 65 км (над 3 пъти по-голямо). Причината за това е инертността при управлението, основно на железопътния транспорт, и липсата на ефективна държавна политика за регулиране на структурата на транспортната система по примера на страните от ЕС.

Системата от икономически и други регулатори за насочване на товарните и дори пътническите превози към по-икономически изгодни и екологично чисти видове транспорт е най-добре развита в развитите западноевропейски страни. В България този процес е оставен на стихийното преструктуриране. Както вече посочихме, резултатите от такъв подход, особено в транспорта, са задължително с отрицателен знак. Така се получи парадоксът, че когато в страните от ЕС се утвърди тенденцията към динамично развитие на железопътния транспорт, у нас се демонтират железопътни линии, които функционират над 100 години, при това в периоди с много по-слабо развитие на икономиката – до 50-те години на миналия век.

Възобновяването на обема на производството в традиционните за България нефтопреработвателна и химическа промишленост, черната и цветната металургия и строителството на нови преработващи предприятия е обективна тенденция. Това е неизбежно по икономически съображения, особено за ресурсите, които могат да се осигурят от българската индустрия. Заедно с преодоляването на кризата неизбежно ще нараснат превозите на суровини, в т.ч. руди, метали, инертни материали, въглища, и др., както и на готова продукция. Това ще увеличи потребностите от транспорт за масови товари, но страната отново ще се окаже неподготвена.

Хранително-вкусовата и леката промишленост в момента работят с 35 до 45% от производствения си капацитет. Паралелно с това увеличението на износа с 8-10% за последните две години показва, че само след пет години съвременните транспортни средства ще са недостатъчни като обем и структура.

Селското стопанство е изведено като приоритетен отрасъл и неговото развитие дори до равнището от 1989 г. е предпоставка за нарастване на потребностите от разнообразен транспорт. Рязко ще се увеличи обемът на всички товари, които изискват специализация на транспортните средства, международните превози и други транспортни услуги. Дори само този пример, взет условно като модел на бъдещата структура на видовете транспорт и на отрасъла като цяло, показва сложността и необходимостта от предварително разработване на ясна концепция за развитието и преструктурирането на отрасъла.

Социалните, в т.ч. демографските фактори, наред с влиянието на националната икономика, имат пряко въздействие върху пътническите услуги. Очаква се тенденцията към намаляване на населението на България до 5-10 години да се преустанови. Заедно с това потребностите от пътнически транспорт ще се запазят на относително високо равнище поради повишаването на мобилността на населението, развитието на туризма и увеличението на чуждестранните пътници. В този аспект анализът относно пътническите превози трябва да се съобрази и с демографската политика и очакванията за промяната на демографската структура, териториалното развитие, промените в разположението на производствените мощности, туристическите, културните, образователните и други центрове, от които зависи мобилността на населението. ***Изследванията, свързани с тези проблеми, трябва да се извършат изключително прецизно, защото опасността от механичен подход, базиран само на намаляването на населението, е реална, а в момента това доминира при вземането на решения.***

Развитието на туризма е важен фактор, който до момента има по-ясно очертано влияние върху въздушния транспорт. Броят на чуждестранните туристи в България расте. За периода от 1998 до 2002 г. прирастът надвишава 50% – от 1.97 млн. на 2.99 млн. В перспектива заедно с нарастването на туристическите пътувания ще се увеличат и пътуванията с останалите видове транспорт. Основно условие за това обаче е качеството на услугите и ускореното развитие на комбинираните превози. Те оказват положително влияние за разширение на географията на туристическите пътувания в цялата страна и имат важно икономическо значение. С развитието на комбинираните превози с въздушен, воден, автомобилен и железопътен транспорт ще се увеличи и международният туристически поток във вътрешността на страната.

Отношението транспорт – екологично равновесие има мултипликационен ефект и върху развитието на селското стопанство и пазарните позиции на неговите продукти, на туризма, чуждестранните инвестиции и т.н. Опазването на околната среда в контекста на европейската интеграция е само на пръв поглед фактор с индиректно регулиращо въздействие върху транспорта. На практика структурата на транспорта има пряко влияние върху екологията, защото автомобилният транспорт и индустрията са основните източници на замърсявания. На пътният транспорт се дължат над 30% от азотните оксиди във въздуха. Намирането на оптимално решение за околната среда във връзка с нарастването на трафика и съотношението на превозите между видовете транспорт е един от основните стратегически проблеми.

Наред с оптимизирането на дела на видовете транспорт за пътническите превози важни стратегически задачи са: правилният избор на приоритети за технологично обновяване на транспортните средства; ясно дефиниране на ролята на държавата за стимулиране на ползването на екологично чисти горива и превозни средства; ограничаване нарастването на градския автомобилен трафик; развитие на ползването на екологично по-чистите видове транспорт като железопътния (в т. ч. другите видове релсов и електрифициран транспорт), водния, тръбния и комбинираните превози като

средство за минимизиране на екологическите вреди. Влиянието на различните видове транспорт върху околната среда също трябва да бъде обект на задълбочено изследване.

Локални фактори

Локалните, социалните и икономическите структури са формирани през дълъг период. Представените международни и национални фактори имат важно значение и за състоянието на транспорта на равнище област и община или за обособените икономически, културни, промишлени, туристически, селскостопански, географски и т.н. райони, потребители на транспортни услуги.

На това равнище на анализ е важно да се отчитат следните основни фактори, с които трябва да се съобрази разработването на стратегическите направления за развитие на транспорта:

- **структурата на икономиката, в т. ч. относителният дял по отрасли и потребностите от транспорт;**
- **развитието на регионалната инфраструктура и съответствието на транспортната инфраструктура с потребностите;**
- **БВП на човек и доходите на населението в отделните райони – обект на анализ, в т. ч. географията и степента на заетост, доходите и качеството на живот на населението, делът на разходите за транспорт от общия разход на домакинствата и др.;**
- **гъстотата на населението и неговата възрастова, квалификационна, професионална и т. н. структура;**
- **демографските тенденции, в т. ч. динамиката на намаляване или нарастване на населението;**
- **географските характеристики на региона и възможностите за неговото развитие;**
- **равнището на безработица в районите и отклоненията от средните стойности за страната;**
- **перспективите за развитие на региона в съответствие с отрасловите стратегии и държавната политика за териториално планиране и регулиране.**

Ще посочим само някои примери за влиянието на транспорта.

Недостигът на качествени транспортни услуги е един от важните фактори за новата вълна на миграция към градските агломерации - противно на очакванията в новите икономически и политически условия. Така се получи обезлюдяване на големи територии. В т. нар. райони на планиране разликите в гъстотата на населението варират средно от минимум 50 човека на кв. км до 103 при средно за страната 71. На равнище област разликите са по-ясно очертани – от 38 човека на кв. км в София-област, 41 – в Ловеч, 42 – във Видин, до 873.7 в София-град, следвана от Варна – 121, Пловдив – 120, Русе – 95.

Неравномерно е разпределението и на икономически активното население и безработицата в страната. Големи са разликите в доходите между регионалните и “националните” центрове, както и между центровете и

регионите. По тази причина има големи различия и в дела на разходите за транспорт. Например този дял е най-нисък в Северозападна България. За наличието на подобни контрасти особена роля играе транспортната инфраструктура, намаленият или напълно липсващ обществен транспорт.

Това води до транспортна изолираност, понижаване на инвестиционната ефективност и съответно активност, висока безработица, обезлюдяване на цели райони, ограничен достъп до информация, услуги, образование и т.н. Лошото състояние на пътната и железопътната мрежа затрудняват интегрирането на регионите както в национален мащаб, така и в европейските структури. Силно засегнати в това отношение са граничните територии и голяма част от периферните селищни системи.

Състоянието на транспорта има пряко отражение върху всички посочени проблеми, а резултатът е, че много територии са в критично състояние. Влиянието върху транспорта е реципрочно, но за излизането от този омагьосан кръг държавата трябва да се превърне в активен социален, организационен и дори икономически субект, а развитието на транспорта – в един от основните приоритети.

Търсене и предлагане на транспортни услуги

Търсенето и предлагането на транспортни услуги е в пряка зависимост от състоянието на икономиката, външнотърговския обмен и транзитните товарни и пътнически потоци.

Търсенето на транспортни услуги в сравнение с 1990 г. във вътрешността на страната е 6 пъти по-малко: през 1990 г. във вътрешно съобщение са превозени 900 млн. т, а през 2 000 г. 133 млн. т. Почти 100% от вътрешния превоз на товари се извършва със сухопътен транспорт, като обемите, транспортирани по р. Дунав, са около 800 хил. т годишно. През последните 3 години разпределението по видове транспорт остава постоянно – около 88% за автомобилния и около 12% за железопътния транспорт. Последният вози предимно тежки товари на дълги разстояния, поради което по показателя “извършена работа” той е доминиращ с дял около 54%.

Предлагането на транспортни услуги е в зависимост от редица специфични за отрасъла фактори. Един от най-важните от тях е състоянието на инфраструктурата, транспортните средства, на товарните и пътническите оператори, организацията за осигуряване на комбинирани превози и т.н. **Посочените фактори ще бъдат анализирани по-подробно в друг раздел, а тук ще бъде посочена само тяхната роля за определянето на приоритетите за развитие.**

Железопътната инфраструктура изостава значително в технологично отношение. Ограничените средства за поддържане и реконструкция са причина за лошото състояние на железния път и ограниченията на скоростта на близо $\frac{3}{4}$ от железопътната мрежа. Към сегашния момент капацитетът на железопътната мрежа на страната е около 28 000 хил. влак-км за товарни и 35 000 хил. влак-км за пътнически превози, като планиран за използване е около половината от него – съответно 12 000 хил. и 25 000 влак-км. Това даде основание за оценките, че е налице по-голям капацитет от необходимото.

Трябва обаче да се има предвид, че причините, поради които наличният капацитет не се използва, са не само недостатъчното търсене, но

и ниското качество на предлаганата услуга – например средна скорост за превоз на товари под 50 км в час и много по-дълъг срок на доставка в сравнение с автомобилния транспорт. Това е съчетано с липсата на съобразена с европейските практики политика за регулиране на транспортния пазар. В този контекст могат да се прибавят и фактори като ефективност на управлението на железопътния транспорт, необосновано прилагане на “стопроцентови” пазарни принципи без преходен период и др.

Пътната инфраструктура – качеството на предлагания продукт е незадоволително, отчитайки преди всичко състоянието на пътната мрежа и недостатъчно развитата мрежа от автомагистралаи.

Пристанищната инфраструктура е развита, но предстои да бъде модернизирана. Голяма част от пристанищните съоръжения са построени в началото на миналия век. Недостатъчните инвестиции през последните 15-20 години налагат необходимостта от ускорена модернизация и значителни инвестиции за тяхното привеждане към европейските стандарти.

Летищата на този етап са достатъчно на брой, но тяхната модернизация също е наложителна.

Комбинираният транспорт се осъществява на базата на споразумението AGTC за комбиниран транспорт. В него са включени железопътният, автомобилният, речният и морският транспорт. Този вид транспорт се базира на развитието мрежата от логистични терминали, която е сравнително слабо развита. Необходимо е разработването на цялостна програма за неговото ускорено развитие.

Състоянието на товарните и пътническите оператори има решаващо значение за бъдещето на транспортния отрасъл. За ефективната им работа трябва да се решат редица въпроси, свързани с техния статут, отношенията им с държавата, повишаването на ефективността на управлението, квалификацията на персонала и особено подобряването на състоянието на транспортните средства.

Съдържанието на един комплексен анализ не се изчерпва с посочените фактори. *Важно значения имат и: държавната политика за субсидиране; ясното определяне на социалните функции на транспорта и ролята на държавата, гарантирана чрез сключване на договори с операторите за осигуряване на задължителните обществени транспортни услуги; определянето на инфраструктурните такси в съответствие с предлаганото качество на инфраструктурата и реалното в икономическо изражение използване на инфраструктурата.*

В интегриран вариант и подредени по важност основните фактори могат да бъдат представени и по следния начин:

1. Политически фактори.

- световна политика и характера на процесите на икономическа, политическа, социална, културна и т.н. глобализация;
- политика на ЕС за регулиране на развитието по отрасли и преди всичко в областта на транспорта;
- държавната политика за развитие на транспорта.

2. Икономически, социални и културни фактори.

- тенденции и очаквана динамика за изменение на БВП; перспективи за развитие на производството в отраслов разрез;

- продуктова структура и свързаните с това потребности от транспорт;
- тенденции за промяна на външнотърговския обмен по основни групи стоки за производство и потребление;
- отраслова и териториална структура на производството и свързаните с това транспортни връзки за обмен на суровини, материали и други стоки за производство и потребление;
- очаквано в границите на анализирания стратегическа перспектива повишаване на качеството на живот и повишаване мобилността на населението;
- очаквания за търсене на транспортни услуги, свързани с повишени изисквания за качество, промяна на социалните и културните потребности, движението на работната сила и др.

3. Фактори с пряко влияние, в т. ч.:

- производствено-технологична среда, обслужваща транспорта;
- структурна политика за регулиране на развитието на видовете транспорт;
- конкурентност на транспорта на регионално, европейско и световно равнище и по видове транспорт;
- пазарен дял в националната икономика и пазарен дял за различните видове транспорт, сравнени по този показател с европейските страни;
- капацитет и продуктивност и обобщени финансови показатели общо и по видове транспорт;
- състояние и алтернативи за развитие на транспортните технологии;
- съпоставимост на технологичното равнище на транспорта с останалите отрасли по видове транспорт и качество на транспортния продукт в съответствие с потребностите;
- иновационна креативност и управленска култура на персонала;
- състояние, ефективност, възможности за поддържане и обновяване на транспортната инфраструктура;
- равнище на хармонизация и интеграция с европейската транспортна система;
- състояние и необходимост от развитие на транспортната наука;
- административен, научноизследователски и консултантски капацитет за стратегическо планиране, управление на проекти, оптимизиране на управлението и иновации във всички направления;
- състояние на инвестиционната политика, инвестиционните източници и алтернативи за осигуряване на необходимите инвестиции;
- социална, образователна и квалификационна политика и потребности за промяна в съответствие със стратегическите направления за развитие.

Научнообоснованото изследване трябва задължително да е съобразено с комплекса от фактори за получаване на изчерпателна

информация при разработването на стратегическия проект за развитие на транспорта. Изборът на най-съществените фактори се прави според конкретния обект (вид транспорт или процес) и целта на задачата за анализ и проектиране.

Стратегическото планиране на транспорта като цяло е изключително сложна задача. За целта могат да се ползват голям брой научни и методически разработки. Проблемът е, че прилагането на различни подходи и методики (с анализ на различни фактори) за отделните равнища и елементи на транспорта, разглеждан като единна система, не разкрива обективно проблемната ситуация, а взетите решения са секторни и противоречиви.⁹

В най-обобщен вид проектът трябва да е разработен в следните направления:

комплексен анализ на проблемната ситуация относно състоянието на транспорта, както и на възможностите да обслужва потребностите от транспорт според съвременните критерии за качество и в съответствие с динамиката на нарастване на потребностите в хоризонт минимум 15-20 години. При анализа и моделирането, също в стратегически аспект, трябва да се отчита комплексното влияние на всички фактори и на тази основа да се решават и останалите задачи;

ясно дефиниране на стратегическите, тактическите и оперативните цели за развитие на всички елементи на системата, определяне на основата на изследване, анализ и съгласуване на бъдещото състояние на транспорта; съответствие на необходимите транспортни услуги със стратегиите или поне с очакваните обективни тенденции за развитие на останалите отрасли и другите обществени структури;

анализ и разработване на функционалната структура на транспорта като цяло и по видове транспорт. Функционалната структура следва да съответства както на предварително определените цели, така и на функционалните особености на превозите с необходимите за това транспортни средства и технологии;

разработване на принципни индикативни проекти за производствените и организационно-управленските структури на транспортните организации и за функционалната роля на видовете транспорт в единната транспортна система. Тази задача трябва да се реши на базата на **изчерпателно описване на структурата на транспортните услуги и динамиката на тяхното развитие в стратегическа проекция;**

разработване на пакет от взаимно обвързани регулатори (закони, стандарти, правилници и др.), чрез които да се уреждат отношенията между транспортните организации, между тях и потребителите на транспортни услуги и да се укаже ролята на държавата. В тази част от стратегическия проект трябва да се решат и проблемите за стимулите и ограниченията, чрез които могат да се реализират стратегическите направления за развитие, както и редица въпроси, свързани със социалната функция на транспорта, неговата екологичност, ресурсоемкост в национален мащаб, стандарти за

⁹ Един от възможните по-подробно описани варианти за прилагане на системно-ситуационния подход е представен в Радков, Й. Мениджмънт – наука и практика.

качество на транспортната услуга, внедряване на съвременни транспортни технологии и др.;

разработване на основните стратегически направления за технологично обновяване на транспорта и управлението на ресурси, вкл. осигуряване на инвестиции за реализация на стратегията и др. Съдържанието на проекта трябва да бъде съобразено с решенията на Европейската комисия и европейските стандарти, но и с националните потребности. На тази основа се разработват комплексни проекти за бъдещото състояние на транспорта и програми за тяхната реализация.

4. Състояние и приоритети за развитието на транспортния отрасъл¹⁰

4.1. Общо състояние на транспортния отрасъл¹¹

Процесите в българската икономика в периода на икономическа трансформация и реструктуриране на собствеността след 1989 г. имат пряко влияние върху брутната добавена стойност (БДС) от транспорта. След поредния спад през 1998 г. се очерта тенденция към постепенен растеж на БДС в отрасъла. През 2002 г. той достигна 7.5% – значително по-голям от общото нарастване за страната (4.7%).

В края на 2003 г. отрасълът осигурява заетост на около 112 000 човека. Заетостта е сравнително равномерно разпределена между железопътния (31.6% от общата заетост), автомобилния и тръбопроводния транспорт (29.7%) и спомагателните дейности в транспорта (30.9%, в т.ч. дейността на туристическите агенции). Делът на морския и въздушния транспорт е общо 7.8%. Спадът на наетите лица обхваща основно въздушния и железопътния транспорт. В последния той е от над 84 000 наети през 1990 г. до под 33 000 за 2003 г.

Важно е да се отбележи, че дори и в периоди на най-голяма криза делът на транспорта е относително стабилен спрямо другите отрасли. С това се потвърждават направените изводи, първо, че транспортът е приоритетен структуроопределящ отрасъл и, второ, че изпреварващото му развитие е обективна необходимост, защото

¹⁰ Трябва да се подчертае, че развитието на транспорта и съответно извеждането на приоритетите на основа на всеобхватен анализ е обемиста задача, която може да се реализира при разработване на стратегия и програма от специализиран екип. Във връзка с това посочените приоритети са изведени като задължително условие за успешно решение на очертаните проблеми на транспорта. Същевременно те са отражение на цитираните документи, в които се определя европейската транспортна политика и с които трябва да се съгласува транспортната политика на България. При разработване на стратегия за развитие на отрасъла приоритетите трябва да бъдат систематизирани и разположени във времето в съответствие с възможностите за ресурсно осигуряване, стратегиите за развитие на останалите отрасли и в рамките на единната транспортна политика. Извеждането на приоритетите на този етап обаче има важно методологическо значение, като пример за тяхното комплексно обхващане съобразно с посочените фактори и за преодоляване на секторния подход при разработване на стратегиите, който се прилага на всички равнища.

¹¹ Всички цитирани статистически данни са взети и преработени за целите на изследването от разработки, доклади, отчети и др. на Министерството на транспорта и съобщенията, правилници за устройството и дейността, годишни отчети и доклади на изпълните агенции по видове транспорт и статистическите годишници.

всяко изоставане има отрицателно влияние върху останалите отрасли.

За съжаление транспортната система в България е в дълготрайна икономическа, структурна и технологична криза. Наблюдава се все по-лошо техническо състояние на транспортните средства и изоставане в развитието на транспортната инфраструктура. Тенденцията към намаляване на превозите след 1990 г. и съкращаването на инвестициите доведе до влошаването на общото състояние на транспорта.

За този период търсенето на транспортни услуги във вътрешността на страната спадна средно за различните видове транспорт от 5 до 7 пъти. Това беше зле разбрано основание за неправилни управленски решения, които следваха логиката, че транспортната система има по-голям (от необходимия) капацитет и неговото развитие е гарантирано без активното участие на държавата. Междувременно намаляването на превозите обективно доведе до липса на средства, в резултат от което за периода след 1990 г. транспортните организации се декапитализираха, а над 80% от транспортните средства остаряха физически и изостанаха в техническо отношение.

Транспортният процес се осъществява със стари транспортни технологии и схеми и при лошо поддържане на съществуващата инфраструктура. Оказа се, че управленската философия "да се действа постфактум" бързо превърна "големия" капацитет на транспортните организации във фиктивен, особено като качество. Това се отнася за вътрешните транспортни услуги и най-вече за международните, където изоставането е многократно по-голямо.

Най-съществени проблеми са в следните основни направления: изоставане в реструктурирането: остарели подходи и методи за управление; липса на съгласуваност и координация между видовете транспорт и на единна национална транспортна политика; неефективна държавна политика за стратегическо планиране, финансиране на транспортната инфраструктура, модернизация на транспортните средства и внедряване на съвременни интегрирани транспортни технологии; забавяне на нормативното и организационното уреждане на процесите, свързани с търговската ориентация на транспортните организации и тяхната интеграция в европейската транспортна система.

Както беше подчертано, транспортът има решаващо значение за икономическото и социалното развитие на страната, като осигурява качествени транспортни услуги, подпомага устойчивото развитие на останалите социални, икономически и регионални структури и ускорява европейската интеграция на страната. По тази причина стратегическото планиране е задължително условие за осигуряване на модерен и ефективен транспорт, съответстващ на динамично променящите се национални и международни условия и потребности. В рамките на това изследване е възможно да бъдат очертани само приоритетните задачи и основните направления за развитие, от които в най-голяма степен зависят посочените качества на транспорта.

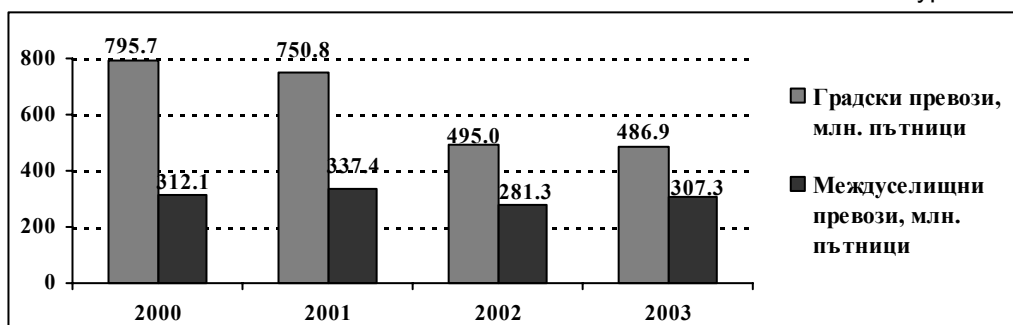
4.2. Състояние, основни приоритети и задачи за развитие по видове транспорт

Автомобилен транспорт

Автомобилният транспорт е единственият динамично развиващ се транспорт през последните десет години. Обемът на превозените товари и извършената работа от него през 2002 г. е 140.2 м. т, вкл. вътрешни превози 135.5 и международни 5 м. т.

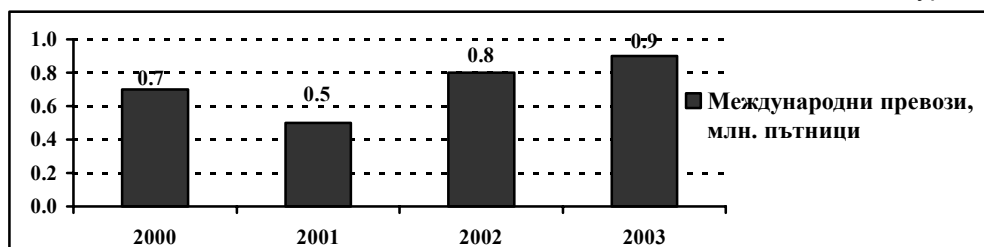
На фиг. 1 и 2 са поместени данни за превозените пътници от градския и междуселищния и съответно от международния автомобилен транспорт. Данните преди 2000 г. са по старата отраслова структура, според която автомобилният пътнически транспорт включва в една отраслова група междуселищните и международните превози и затова за базова година е взета 2000 г.

Фигура 1



Източник: Национален статистически институт

Фигура 2



Източник: Национален статистически институт

От 2000 г. до края на разглеждания период има ясно очертана тенденция към спад в градския пътнически транспорт, което се дължи на намаляващите възможности на населението. При междуселищните превози няма определена тенденция към спад или увеличение в трафика.

Позицията относно "положителните тенденции" за развитието на автомобилния транспорт трябва да се разглежда в контекста на сравнението му с останалите видове транспорт. Във връзка с това нерешените проблеми тук са все още големи. По-важните от тях са:

- Увеличението на транспортните средства е за сметка на качеството, внесените автомобили през последните десет

години са предимно втора употреба. Този факт в бъдеще води до сериозни екологични последици.

- Механизмите за управление на безопасността на движението са неефективни. Броят на жертвите от ПТП е един от най-високите в Европа.
- Ниско е качеството на услугите с обществения пътнически транспорт.
- Липсва координация между автомобилните превози при осъществяване на междуселищния транспорт. Това се отнася и за транспортните връзки с останалите видове транспорт, което е основна пречка за развитие на комбинираните превози.
- Автомобилната администрация е неефективна – обслужва изключително централизиран и бюрократизиран разрешителен режим.

Основните причини за посочените проблеми са свързани с неефективното управление на всички равнища и преди всичко с липсата на национална стратегия за развитие на автомобилния транспорт.

Стратегическите приоритети са:

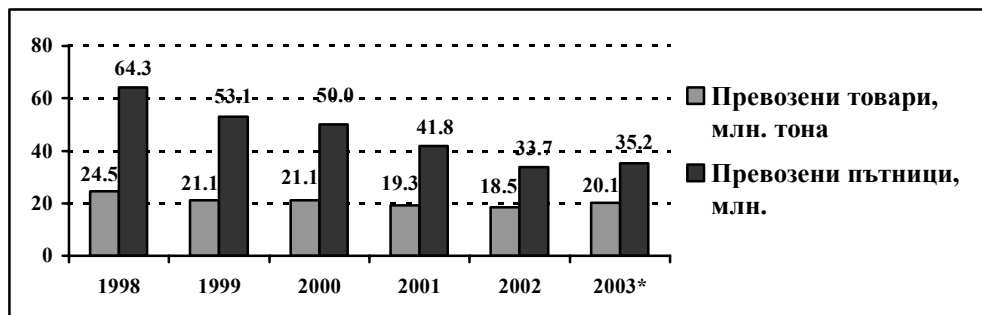
- Разработване на национална стратегия и усъвършенстване на нормативната база за:
 - ⇒ ефективността и качеството на услугите от автомобилния транспорт;
 - ⇒ подобрене на техническото състояние на превозните средства;
 - ⇒ повишаване на безопасността на превозите;
 - ⇒ спазване на екологичните стандарти и др.
- Поставяне на обществения транспорт в услуга на населението на приемлива социална цена, в т. ч.:
 - ⇒ подобряване на транспорта в малките и средните селищни системи;
 - ⇒ осигуряване на достъпен транспорт за всички потребители и населени места.
- Повишаване ефективността на автомобилната администрация чрез:
 - ⇒ повишаване на управленската култура;
 - ⇒ усъвършенстване на информационното обслужване;
 - ⇒ намаляване на бюрокрацията, особено при обслужване, свързано с разрешителните и регистрационни режими.

Железопътен транспорт

Бързата либерализация на транспортния пазар и реструктурирането на икономиката са основен фактор за постоянната тенденция към намаляване на железопътните превози и загуба на пазарния дял на този вид транспорт.

На фиг. 3 е представена превозната дейност на железниците по видове превози – товарни и пътнически.

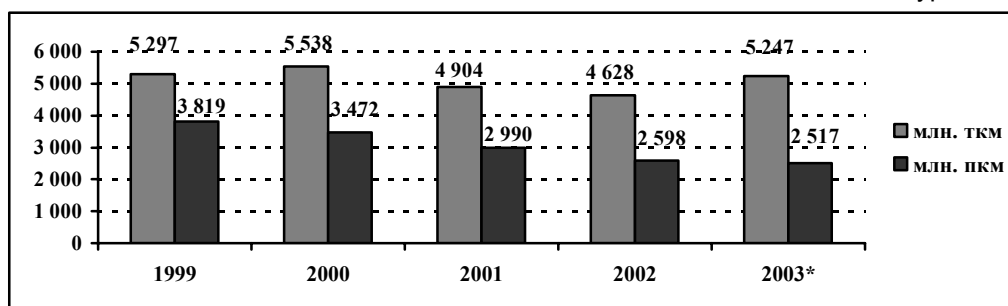
Фигура 3



Източник: Национален статистически институт.

Фиг. 4 съдържа данни за извършената работа от товарния и пътническия железопътен транспорт.

Фигура 4



Източник: Национален статистически институт.

През 2003 г. превозените товари по българските железници достигнаха под 20 млн. тона. Драстичният спад в обема на превозите спрямо 1988 г. (над 90 млн. т), е в резултат от промяната на икономическите фактори, но преди всичко се дължи на неефективното управление. Поради тенденциите в обема на превозите и управленските подходи за пренебрегване на ролята на железопътния транспорт бяха наложени промени в технологията на работа и съответно съкращаване на парка от товарни вагони за обслужване намалялото търсене на товарни транспортни услуги. При 41 430 вагона през 1990 г. през 1999 г. паркът е почти наполовина – 25 124 вагона, а в момента вагоните на БДЖ в експлоатация възлизат на 13 695. За периода 1990 – 1998 г. са построени само 1273 товарни вагона, преобладаващата част от които през първите две години на посочения период.

Участието на железопътния транспорт в разпределението на транспортния пазар в европейските страни намаля от 11.9% през 1990 г. на 5.6% през 1999 г. Силно ограничените възможности за повишаване ефективността на пътническите превози и липсата на средства доведоха до влошаване техническото състояние на пътническия вагонен парк и съоръженията и ниско качество на предлаганите железопътни услуги във вътрешно и международно съобщение. Честотата и скоростите на движение

на влаковете са неконкурентни спрямо тези на автобусния транспорт (средната маршрутна скорост се понижи от 52.6 км/ч през 1995 г. на 49.6 км/ч през 2001 г., като особено намаляха скоростите на експресните и бързите влакове). През последните две години общата стагнация на пазара на пътническите превози и финансовото състояние на "БДЖ" ЕАД наложиха снемането на голям брой влакове (265 влака през 2000 г., още 115 през 2002 г. и 93 през 2004 г.), което доведе до влошаване схемата за обслужване и съответно показателите на графика за движение на влаковете по редица участъци от железопътната мрежа.

От наличните 1542 пътнически вагона 68.71% са произведени преди повече от 20 години. Тази възраст е пределна за физическата и моралната амортизация. Практически БДЖ не разполага с вагони, които да отговарят на критериите за качество на европейските страни. Ако не се пристъпи в най-кратки срокове към обновяване и модернизация на пътническия вагонен парк, БДЖ няма да може да изпълнява функциите си на основен превозвач във вътрешно и международно съобщение.

Стратегически приоритети

Приоритетните задачи за развитие на железопътния транспорт са свързани с преодоляване на посочените в краткия анализ проблеми. Наред с тях най-общо могат да се посочат и следните приоритети:

- спиране на отрицателните процеси, свързани с намаляване дела на железопътния транспорт в националната транспортна система;
- ускорено развитие на основата на нова иновационна политика за цялостно технологично реструктуриране;
- цялостно подобряване на качеството на транспортните услуги;
- производствено и организационно хармонизиране с европейската железопътна мрежа, активно участие в работата на европейските транспортни организации;
- повишаване ролята на държавата за ускорено развитие на жп транспорта в съответствие с практиката на развитите европейски страни, където държавните субсидии са между 35 и 54% за различните държави и активна икономическа позиция за регулиране на дела на превозите между отделните видове транспорт.
- завършване на процеса по институционално структуриране на органите за управление и координация между НК "ЖИ" и железопътните превозвачи; усъвършенстване на системите за управление и организационно реструктуриране на цялата система за управление, в т. ч.:
 - ⇒ разработване на проект за създаване на консорциум между пътнически и товарни превози;
 - ⇒ организационно и кадрово укрепване на централните управления и координацията между регионалните управления;
 - ⇒ привеждане на териториално разпределение на производствените и управленските структури в съответствие със стратегическите перспективи за промяна на потребностите от транспорт;

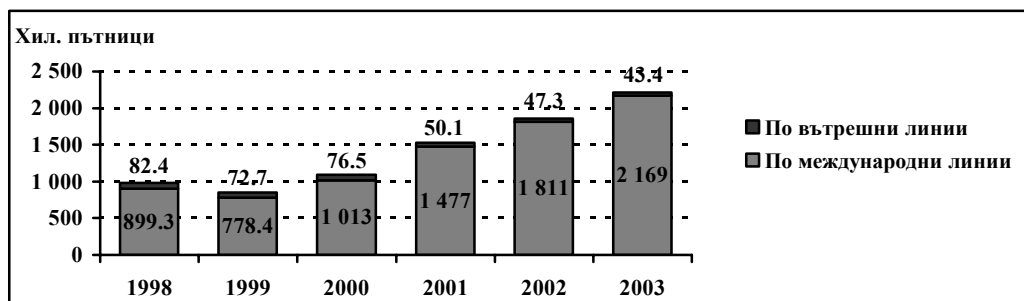
⇒ приоритетно решение на най-важните управленски проблеми, в т. ч.:

- * възстановяване на технико-икономическото планиране на всички равнища;
- * разработване и внедряване на нови транспортни технологии и преди всичко комбинирани, ускорени, интермодални и други вътрешни и международни превози.
- * развитие на маркетинговата дейност на инфраструктурната компания и превозвача;
- * оптимизация формите на управление на собствеността;
- * утвърждаване и разширяване на пазарните принципи в съответствие със спецификата на този вид транспорт;
- * подобряване на качеството на изпълнителските и ръководните кадри;
- * възстановяване на научното обслужване на железопътния транспорт;
- * пълноценно използване на наличния научния потенциал в университетите и другите институти за подобряване на иновационната дейност.

Въздушен транспорт

На фиг. 5 е представен пътническия трафик на двете черноморски летища – Варна и Бургас за периода 1998-2003 г., като са включени данни за обработените пътници по вътрешни и международни линии.

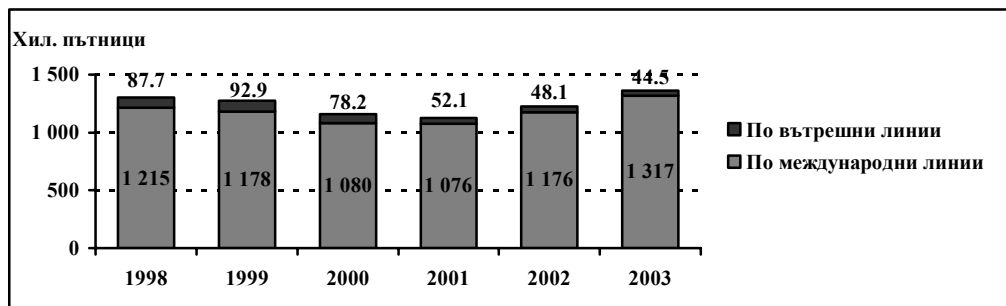
Фигура 5



След спад в пътническите превози през 1999 г. се наблюдава ясно изразена тенденция към увеличение на пътниците, преминали през летище Варна и летище Бургас. Очевидно този ръст на пътниците с въздушен транспорт е резултат от развитието на туризма.

На фиг. 6 е показан пътническият трафик по останалите летища – София, Пловдив и Горна Оряховица.

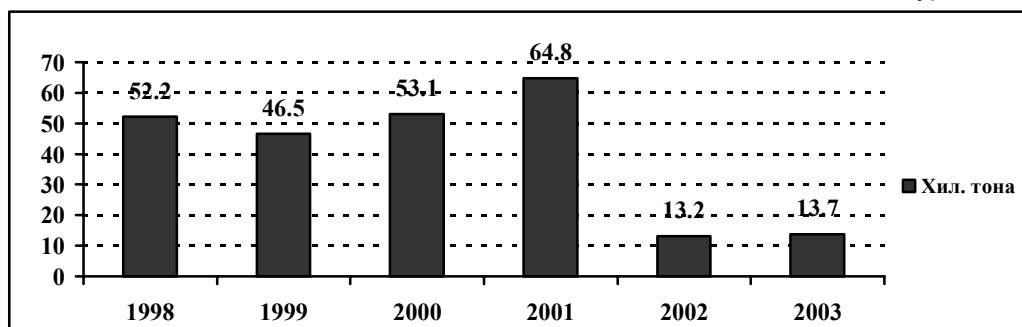
Фигура 6



Пътническият трафик по международни линии намалява през периода от 1998 до 2001 г., но през последните две години се наблюдава увеличение. Тенденция към намаление на трафика има и при вътрешните съобщения – тя започва от 1999 г. и продължава до края на разглеждания период.

На фиг. 7 е представен обемът на товарите, обработени от българските летища за периода 1998-2003 г.

Фигура 7



След спада в обема на обработените товари през 1999 г. се наблюдава тенденция към увеличение, която е само през следващите две години (2000 г. и 2001 г.). Новият спад през 2002 и 2003 г. показва, че товарооборотът е непостоянен.

Данните сочат, че намалението е резултат и от неефективно управление на въздушния транспорт. България губи голяма част от международните товари, но също и товарите от български товародатели, а равнищата, които се задържат, са в условия на повишен пазарен риск. След ликвидирането на авиокомпания "Балкан" гражданската авиация остана без сериозна ремонтно-техническа база, което ще има пагубни последици в бъдеще.

За развитието на този вид транспорт е необходимо да се решат следните стратегически задачи:

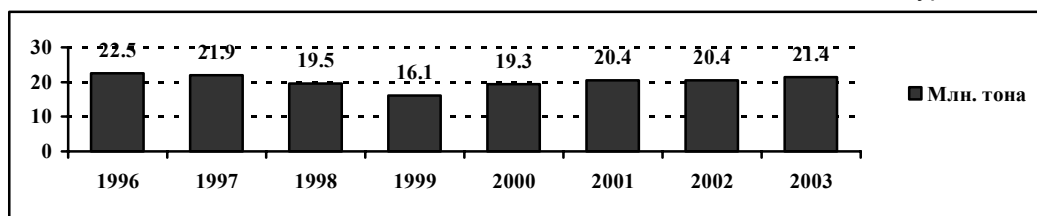
- възстановяване на международните пазарни позиции и разширяване на кръга на българските потребители, които да имат достъп до българските авиокомпани;

- продължаване на процеса на хармонизацията на нормативната уредба с европейското законодателство в следните основни направления: осигуряване на условия, гарантиращи пълно преминаване към търговските, екологичните, техническите изисквания и стандарти за поддържане и безаварийност и другите условия в областта на въздушния транспорт.
- цялостно усъвършенстване на системата за управление, стратегическо планиране и актуализация на ролята на държавата за развитие на въздушния транспорт.

Воден транспорт

На фиг. 8 е представен обема на обработените товари от българските морски пристанища (без фериботните превози) за периода 1996-2003 г.

Фигура 8

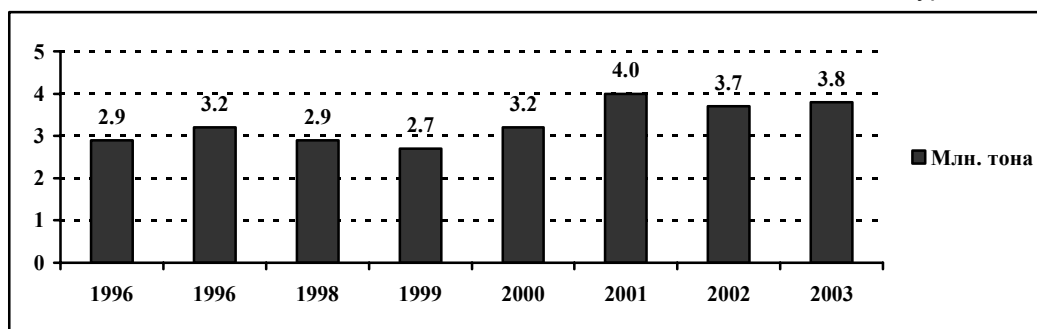


Източник: Министерство на транспорта и съобщенията, ИА Пристанищна администрация.

След спада през 1999 г. се наблюдава растеж в обема на обработените товари, които достигат 21.4 млн. т през 2003 г., но са под равнищата от 1996г.

На фиг. 9 са показани обработените товари от българските речни пристанища (без фериботните превози).

Фигура 9



Източник: Министерство на транспорта и съобщенията, ИА Пристанищна администрация.

При речните пристанища е налице слаба тенденция към нарастване на обема на обработените товари, но сравнението с периода до 1990 г. показва, че потенциалните възможности са много по-големи.

Параходство "Български морски флот" ("БМФ") е еднолично акционерно дружество. Едноличен собственик на капитала на дружеството е Министерството на транспорта и съобщенията. Корабите са със средна

възраст над 22 години, което се отразява върху разходите за тяхната поддръжка и ремонти и съответно върху реализираните приходи и възможностите за развитие. Налице е тенденция към съкращаване състава на флота, респ. превозната възможност на дружеството. Като цяло броят и тонажът на наличния флот намалява поради бракуване или продажба на морално и физически остарели кораби. От 2000 г. дружеството не е получавало нови кораби в състава си, а са бракувани/продадени 19 бр. с общ тонаж 320 861 DWT.

Строителството на нови кораби е възстановено през 2004 г., но темповете на възстановяване са бавни, което ще запази тенденцията към намаляване на пазарния дял на международните пазари.

Разработването на стратегическа програма е приоритетна задача с акцент върху структурната политика и основните направления за развитие на водния транспорт. Приоритетните проблеми са:

- реконструкция и модернизация на пристанищата и обновяване на транспортните средства;
- внедряване на съвременни средства за навигация и управление на безопасността на корабоплаването и на съвременни логистични и информационни системи;
- интегриране на водния и сухопътния транспорт в интермодални транспортни вериги.

В организационно нормативно отношение най-важните задачи са:

- подобряване на административния капацитет;
- усъвършенстване на управлението;
- подобряване качеството на кадрите и създаване на благоприятна икономическа среда за осигуряване на динамично развитие.

Комбиниран транспорт

Развитието на комбинираните превози е дългосрочна цел. То се обуславя преди всичко от възможността за ефективно съчетаване и използване предимствата на отделните видове транспорт при извършването на превози. Развитието на комбинираните превози се налага и от търсенето на нови възможности за успешното решаване на транспортните проблеми, свързани нарастването на пътнотранспортните произшествия, замърсяването на околната среда, голямото потребление на течни горива и т.н., както и за обслужване на потребителите на транспортни услуги от "от врата до врата".

Успешното развитие на комбинираните превози в България е свързано с:

- разработване на принципно нова нормативна база за стимулиране на развитието на комбинираните превози в съответствие с европейските стандарти;
- въвеждане на улеснения за транспортните организации и движението на транспортните средства, участващи в комбиниран превоз;
- сключване на междуведомствени и междуправителствени споразумения за подкрепа на комбинираните превози;

- административни и икономически улеснения при осигуряването на необходимите превозни средства, товаро-разтоварни и други съоръжения, свързани с комбинираните превози;
- въвеждане на единен подход за определяне на инфраструктурните такси за железопътния и автомобилния транспорт.

5. Състояние и приоритети за развитие на транспортната инфраструктура

Железопътна инфраструктура

Железопътните линии в по-голямата си част са строени с геометрични параметри, долно строене и съоръжения за скорости до 100 км/час. Удвоените през последните 20-30 години участъци от тях също са с ограничени скорости поради геометричните им параметри. Състоянието на долното строене (земно платно, насипите и изкопите), съоръженията и коловозното развитие в гарите също е остаряло в технологично и физическо отношение.

Освен железния път в железопътната инфраструктура са включени: 843 бр. прелези; 148 тунела с обща дължина 44 934 м по нормалните линии и 41 тунела по теснопътните ж.п. линии; 979 ж.п. мостове; над 8000 стрелки. От тези съоръжения през последните десет години са подновени 18.6%, в т.ч. 806 км железен път, и е извършен среден ремонт на 790 км главни и на 41 км второстепенни линии.

Липсата на национална стратегия за развитие и управленският хаос задълбочават кризата – за последен път стрелки са доставяни през 1992 г., темп, при който са необходими над 100 години за подмяна; от нужните за поддръжка дървени траверси се доставят едва около 25-30% годишно; контактната мрежа е монтирана за скорости от 120 до 160 км/час, но не може да бъде използвана ефективно.

Основната част от осигурителната, телекомуникационната техника и електроснабдяването е въведена в експлоатация в периода 1965 – 1985 г., а след 1990 г. отделените средства за подмяна и модернизация са минимални. В особено тежко състояние са участъците София-Карлово, гарите Мездра, Синдел, Илиянци и др. (въвеждани в експлоатация преди 1965 г.), както и магистралните телекомуникации София-Карлово-Бургас и София-Видин.

Паркът от специализирани машини за поддръжка и контрол на съоръженията и устройствата за контактната мрежа, сигнализация и телекомуникация е физически и морално остарял.

Инфраструктура на пътищата

Към 31.12.2003 г. общата дължина на пътната мрежа в България е над 37.3 хил. км, от които републиканските пътища са 19 264.8 км., както следва: автомагистрали 328.2 км, пътища I клас – 2960.7 км, пътища II клас – 4011.9 км, пътища III клас – 11729.9 км, пътни връзки на пътни възли – 234.1 км. Останалите над 18 хил. км са местни пътища. Допълнително уличната мрежа в населените места е с дължина над 60 хил. км.

Класификацията на републиканските пътища е на административен признак и не отчита нито техническите характеристики на пътя, нито интензивността на движението с изключение на автомагистралите. В този смисъл главната пътна мрежа на страната, т.е. пътищата с най-интензивен трафик, включва автомагистралите и част от първокласните, второкласните и дори третокласните пътища.

Общата гъстота на цялата автомобилна пътна мрежа е 0.33 км^2 , което е по-ниско от средното в ЕС (15) – около 0.51 км^2 . По гъстота на републиканската пътна мрежа (0.171 км/км) България изпреварва както средните показатели за ЕС (15) от 0.09 км^2 , така и тези на всички “нови” страни-членки с изключение на Унгария и Чехия, но изостава значително по гъстота на автомагистралната мрежа. Отчитайки факта, че около 40% от територията ни е планинска и следователно слабо населена, като цяло гъстотата на пътната мрежа е достатъчна. Сега 12 селища все още не са свързани с пътната система (61.2 км).

Покритието на националната територия с автомагистрали, четири- и трилентови пътища е неравномерно. Особено лошо е състоянието по дунавското крайбрежие и районите, разположени между паневропейските коридори IV и IX. Поради слабата система за управление републиканската пътна мрежа е далеч под стандартите за качествен транспорт: в добро състояние са 6211.5 км (32.8%); в средно – 5728.8 км (30.2%) и в лошо – 7016.2 км (37.0%).

Пътната мрежа като цяло е по-скоро затворена за директен достъп със съседните страни. В момента функционират 23 ГКПП, открити за автомобилен трафик, като невсички от тях са включени в системата TIR за митническо покритие на превозваните стоки. Недостатъчна е и мрежата от обходни пътища, поради което автомобилният трафик минава през голям брой населени места. Друг проблем е необходимостта, за повишаване носимоспособността на пътната настилка на 11.5 т/ос по основните направления на международния транспорт съгласно поетите от страната ангажименти.

Пристанищна инфраструктура

Голямата част от пристанищните съоръжения също са построени в началото на миналия век, което дава отражение върху тяхното техническо състояние и на технологичните им възможности. Лошото поддържане на пристанищната инфраструктура доведе до необходимостта от неотложни действия и значителни инвестиции за нейното възстановяване и обновяване. Причината за това отново е управлението без единна национална стратегия за развитие на транспорта.

Летищна инфраструктура

България разполага с пет международни граждански летища – София, Варна, Бургас, Пловдив и Горна Оряховица, и около 150 летателни площадки за нуждите на селскостопанската авиация. Освен тях са изградени още три граждански летища (Видин, Търговище и Силистра) за вътрешен пътнически и международен товарен трафик. Летищата край Русе и Стара Загора са със

статут на съвместно ползване с Министерството на отбраната, но те са затворени за граждански полети. Всички международни летища са с по една писта за излитане и кацане, с възможност да обслужват самолети код "D", а в Бургас – код "E", оборудвани са със съвременни навигационни системи, позволяващи опериране в метеорологични условия CAT I, а в София – CAT II.

Описаната инфраструктура е в лошо състояние. Това затруднява привличането на нови превозвачи, въвеждането на нови маршрути и разработването на трафик-потоци. Пътническите терминали имат ограничен капацитет и съоръжения, поради което не е възможно да се осигури комфорт, търговско обслужване и ефективност при обслужването. Ефективните мерки за безопасност, сигурност, паспортен и митнически контрол също се затрудняват от лошото състояние на инфраструктурата. Този проблем ще се изостри още повече при нарастване броя на пътниците. Стандартът и условията както на пътническите, така и на карго терминалите са под равнищата, препоръчани от Международната организация на гражданската авиация. Пътищата за достъп и паркингите за коли в обществената зона също са в лошо състояние и не могат да задоволят нуждите, дори и при сегашните снижени равнища на трафик. Състоянието на пистите и пероните е под необходимия стандарт.

Стратегическите приоритети за развитие на инфраструктурата са:

- Разработване на национална стратегия със следните най-важни задачи:
 - ⇒ разработване на генерален план за развитие на инфраструктурата и програма за приоритетно подобряване състоянието на инфраструктурата на транспортните коридори на територията на страната, които са част от паневропейската транспортна мрежа;
 - ⇒ модернизация и рехабилитация на цялата инфраструктура на базата на точно определени приоритети при спазване на условието за нейното изграждане в съответствие с развитието на останалите отрасли в национален и териториален аспект, международните превози и интеграцията с европейската транспортна система.
- Ускорено завършване на институционалното структуриране и усъвършенстване на управлението за развитие на транспортната инфраструктура в следните основни направления:
 - ⇒ развитие на административния капацитет за ефективно управление на дейностите по осигуряване на финансиране и управление на проектите и инвестициите;
 - ⇒ създаване на ефективна система за разработване, внедряване и контрол на стандартите за изграждане и подържане на инфраструктурата, възстановяване на мрежата по проектните параметри и създаване на единна информационна и статистическа база;

- ⇒ ускорено завършване на реструктурирането на компаниите, управляващи отделните видове инфраструктура, и създаване на национална агенция за управление на транспортната инфраструктура;
- ⇒ извършване на пълна преоценка на активите, оптимизация формите на управление на собствеността и стимулиране на разнообразието във формите на доходоносно управление на “излишната” инфраструктура;
- ⇒ създаване на междуведомствена национална комисия за развитието на транспортната инфраструктура за:
 - * гарантиране на националната сигурност;
 - * отчитане на интересите на всички потребители на транспортни услуги;
 - * обединяване на икономическите възможности на националния бизнес, държавата и общините за ускорено изграждане на транспортната инфраструктура, съгласуване на стратегиите и програмите за нейното развитие и регулиране, координиране и контрол на инвестициите в съпътстващата инфраструктура – ж.п. и пътни връзки, паркинги, гаражи, хотели и зони за отдих около транспортната структура, в т. ч. гари, летища, пътни и жп магистрали, пристанища и др.

Състояние и приоритети на превозвачите

През годините на прехода беше променена изцяло структурата на транспортните оператори. Голяма част от превозите, особено в автомобилния транспорт, се извършват от частни фирми, а в останалите видове транспорт се обособиха самостоятелни търговски дружества с държавно участие.

В железопътния транспорт “БДЖ” ЕАД все още е монополист, за разлика от автомобилния, в който са лицензирани 2524 автомобилни фирми. Конкуренцията както между “БДЖ” ЕАД и автомобилните превозвачи, така и между автомобилните фирми е изключително голяма.

“БДЖ” ЕАД е акционерно дружество със 100% държавна собственост, а автомобилните фирми са изцяло частни. Различна е и ресурсната обезпеченост на транспортните оператори. От 1990 г. насам товарният вагонен парк е намалял почти наполовина – 22925 вагона, като понастоящем в експлоатация влизат 13695. Анализът на вагонния парк, от гледна точка на възраст сега, обновяване и поддържане е далеч под оптималните норми за ефективно транспортно обслужване. В началото на 2005 г. са поръчани 25 дизелови мотриси, но с това се решават само част от проблемите на локалните пътнически превози. Особено остър е проблемът с липсата на специализирани вагони, в т. ч. за комбинирани и интермодални превози.

Характерна особеност на автомобилните превозвачи за товарен транспорт е техният голям брой. Посочените 2524 автомобилни фирми разполагат с автомобилен парк от 10362 товарни автомобили, или средно по 4.1 на превозвач. Това създава редица управленски проблеми, свързани с

координацията и контрола, и намалява ефективността на този вид транспорт в национален мащаб. Средната възраст на товарния автомобилен парк като цяло е висока, но темповете на неговото обновяване са по-добри от тези на вагонния и тяговия железопътен състав.

Основните товарни оператори на воден транспорт са параходство "Български морски флот" и параходство "Българско речно плаване". Средната възраст на корабите е над 26 години (само 16.5% са построени след 1990 г.), което се отразява отрицателно на разходите и съответно на приходите.

Пътнически транспортни услуги в страната и чужбина се предлагат от "БДЖ" ЕАД, 22 554 оператори на автобуси (за градски и междуградски превози), шест въздушни оператори. В сегмента на градските и крайградски превози има и редица (основно общински) фирми, предлагащи превоз с автобуси, тролейбуси, трамваи и метро. Регистрирани са и 4945 таксиметрови оператори с 30 509 таксиметрови автомобили, които, заедно с фирмите за микробусен транспорт обслужват предимно градските и крайградските пътнически пътувания.

Приоритетни задачи за развитие на транспортните оператори

Голяма част от проблемите са свързани със състоянието на инфраструктурата и адаптирането на превозвачите към новите условия. В този аспект е необходимо:

- стратегията за развитие да съответства на стандартите за осигуряване на качествен и безопасен транспорт;
- разработване на национална програма за приоритетно привличане на транспортните коридори в съответствие с Европейските стандарти за инфраструктура и внедряване на ISO 9000 за транспортните услуги;
- развитие на системите за проучване на потребностите от транспорт и вътрешния и международния маркетинг;
- коопериране на превозвачите за развитие на комбинираните превози и между страните от региона за въвеждане на единни критерии и стандарти за транспортно обслужване;
- актуализиране на нормативната база за отношенията между превозвачите и държавата с приоритетна задача сключване на договори за обществена услуга между държавата и търговските дружества, предоставящи транспортни услуги за общо ползване.

6. Стратегически приоритети и задачи за развитие на транспорта

Приоритетната задача, която трябва да се реши в най-кратки срокове, е разработването и обсъждането на национална стратегия за развитие на транспорта. Тя трябва да бъде ориентирана към решаване на следните основни проблеми: развитие на транспортната инфраструктура; модернизиране и обновяване на транспортния парк; усъвършенстване на управлението на всички равнища; подобряване на системите за ресурсно и преди всичко кадрово осигуряване и ускорена интеграция с единната европейска транспортна система.

Ще посочим само най-важните проблеми, които задължително трябва да станат част от националната стратегия:

- ясно дефиниране на потребностите, задълженията и критериите за транспортно обслужване на населението и икономиката за устойчиво развитие на обществения транспорт;
- разработване на стратегия и инвестиционна програма за развитие на националната транспортна инфраструктура до 2020 г., в т. ч. определяне на инфраструктурните обекти с национално и международно значение; разработване на стратегическа инвестиционна програма за реконструкция на съществуващата и строителство на нова инфраструктура;
- определяне на приоритетите и алтернативите за финансиране на: обновяването на транспортните средства и технологии; иновационната политика и цялостното технологично обновяване; усъвършенстване на управлението на всички равнища; стратегически приоритети, свързани с ускоряването на интеграцията с европейските структури;
- разработване на отделна програма (съгласувана със стратегията) за ускорена рехабилитация на основната транспортната инфраструктура и транспортните средства за подобряване на обслужването през междинните периоди до завършване на стратегическите проекти;
- разработване на пакет от нормативни документи, уреждащи ролята на държавата за регулиране на транспортните услуги и развитието на видовете транспорт при съобразяване със следните критерии: икономическа, екологична и социална ефективност в обществен мащаб; равнопоставеност на конкурентните условия между видовете транспорт; ускорена интеграция в европейските структури; конкретизиране на отношенията между държавата и транспортните организации и създаване на благоприятни условия за ползване на обществен транспорт от инвалиди, граждани с ниска покупателна способност или други групи със специален статут за ползване на транспортни услуги; усъвършенстване на системата за ценообразуване и компенсиране на социалните обществени превози; стимулиране при разработване и внедряване на съвременни транспортни технологии; усъвършенстване на режимите за достъп до пазара и на системите за достъп и използване на транспортната инфраструктура; повишаване на координацията между транспортните организации и държавните органи за управление за повишаване на качеството и безопасността на транспорта;
- разработване на комплекс от мерки за насърчаване на регионалната интеграция между видовете транспорт чрез координиране на разписанията между тях, стимулиране на развитието на най-подходящите за качествено обслужване видове транспорт;
- рационализиране на системата за управление на участието на България в европейските транспортни организации и

общоевропейските транспортни коридори, в т.ч. определяне на приоритетите, които осигуряват реализиране на максимални ползи от географското положение на страната; активна външна политика за осигуряване на ефективни транспортни връзки с всички потенциални партньори от ЕС и държави извън него за увеличаване на транзитния поток през България при отчитане на националните интереси;

- укрепване и развитие на административния и професионалния капацитет за: осигуряване на ефективно разработване и управление на проекти, осигуряващи динамично развитие и обновяване на транспорта; привличане на инвестиции, финансирани от международни финансови институции и фондове на ЕС; създаване на системи за усъвършенстване и развитие на кадровия потенциал и т.н.

Посочените основни задачи могат да се реализират успешно чрез следните организационни решения:

- изграждане на единна система (агенция) за управление на инвестициите в транспорта;
- създаване на междуетатствена комисия на равнище Министерски съвет за качествено и количествено определяне на параметрите на транспортното обслужване на икономиката и населението и на разходите за тяхното осигуряване;
- формиране на програмни екипи за разработване стратегии и програми за развитие; внедряване на системи за комплексно транспортно обслужване и развитие на регионалния транспорт; планиране и управление на единната транспортна система, съгласувано с регионалното развитие и при тясно сътрудничество с областните и общинските власти;
- анализ на състоянието и изготвяне на програма за организационно и кадрово реструктуриране; възраждане и укрепване на отрасловата наука и нейното активно привличане за разработване и управление на проекти; обучение на персонала и цялостно технологично и организационно обновяване на транспорта.

Задача със самостоятелно значение е създаването на национална структура за изследване, анализ, индикативно моделиране и контрол на междуетатствите връзки за осигуряване на ефективно стратегическо планиране на транспорта.

Анализът на състоянието и очертаните приоритети за развитие на транспорта са основа за по-нататъшна мащабна изследователска работа. Стратегическото планиране на развитието на транспорта в съответствие с комплекса от фактори и интеграцията в единната европейска транспортна система е обективна необходимост. На тази основа може да се вземат ефективни управленски решения за развитие на транспортния отрасъл, съответстващ на съвременните потребности.

Литература

1. Барбов Т. С. И. Д. Ламбев. Организация и управление на железопътния транспорт в България. С., Техника 1976.
2. Брешков, Ив. Управление на транспорта. С., изд. Стопанство, 1993.
3. Громов, Н., В. Персианов. Управление на транспорта. Москва, изд. Транспорт, 1990.
4. Василев, В. Управление на транспортни системи. С., Стопанство, 2004, с. 39.
5. Директиви на ЕС относно за транспортната политика, по видове транспорт.
6. Златев, В. Мениджмънт без граници. С., Стопанство, 1999.
7. Радков Й. Мениджмънт наука и практика. Мениджмънт Иновации, 2005г.
8. Информация за дейността на транспорта на Националния статистически институт.
9. Мирчев, А. Производствен мениджмънт. Варна, Princeps, 1996.
10. Латър , У. Стратегическото мислене. С., Лик , 2001.
11. Разработки, доклади, отчети и др. на Министерството на транспорта и съобщенията и правилници за устройството и дейността, годишни отчети и доклади на изпълните агенции по видове транспорт и статистическите годишници.
12. Тофлър А. Новата цивилизация. С., изд. Обсидиан, 1995.
13. Цанков, Ст. Ролята на транспорта за повишаване на общественото производство. С., Стопанство, 1994.
14. Strategic Management – Concepts and Cases, Thompson Strickland 4th edition, Homewood, Illinois, 1987, 60430.