

КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТ НА ТРАНСПОРТНИЯ ПАЗАР В БЪЛГАРИЯ

Разгледани са проблемите на конкурентоспособността на транспортния пазар. Обосновано е, че всеки вид транспорт има ефективна сфера, в която той е най-конкурентен спрямо другите видове, и е посочено доколко всеки вид транспорт е конкурентен при превози на товари и пътници.

Отделено е внимание на конкуренцията и конкурентоспособността на железопътния и автомобилния транспорт, а също на мястото на морския и речния транспорт в предлагането на транспортни услуги.

Изтъкнато е, че проблемите на конкурентоспособността на транспорта са свързани със състоянието и развитието на техническата инфраструктура в железопътния транспорт, пристанищата, летищата, с участието на частни капитали в модернизацията на инфраструктурата и развитието на иновациите и иновационната практика в транспортната система.

JEL: R41

Транспортният пазар включва търсене и предлагане на транспортни услуги, които се формират на територията на България или се създават извън нея, но се реализират в държавата ни. Този пазар може да се характеризира като пазар с излишък на предлагането в количествен аспект и с по-голямо търсене на определено качество на тези услуги.

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

Преструктурирането на транспортния сектор е едно от важните предизвикателства, стоящи пред него в началото на XXI век.

В тази насока Стратегията за развитие на транспортната система в България до 2020 г. възприема следните основни европейски принципи (Стратегия за..., 2010):

¹ Мария Славова-Ночева е доц. д-р във Висше транспортно училище „Тодор Каблешков” – София, e-mail: m.slavovanocheva@abv.bg.

- хармонизиране на националното законодателство и на транспортните разпоредби с тези на страните-членки на Европейския съюз;
- развитие на транспортната инфраструктура;
- осъществяване на структурната реформа и приватизация в определени сектори на транспорта;
- елиминиране на тесните места в инфраструктурата;
- поставяне на потребителите в центъра на вниманието на транспортната политика;
- управление на последиците от процесите на глобализация и т.н.

Чрез провеждане на политика на активно съживяване на железопътния транспорт, поощряване на морския и вътрешноводния транспорт до 2020 г. трябва да се постигне уравнивяване на дяловете на участие на различните видове транспорт в общия обем превози.

Целта е да се прилагат пазарните принципи и механизми, да се създават нови стопански субекти, с нови икономически интереси на основата на: разширяване на частната собственост, отпадането на стари и създаването на нови структури, внасянето на промени в организацията и технологията на превозите, изменения на съотношението между видовете транспортни продукти и др.

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

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

Балансираното и взаимообвързаното развитие на отделните видове транспорт, спазването на принципите за равнопоставеност между тях, за мултимодален транспорт, комбиниран транспорт, спазването на екологичните изисквания, хармоничното развитие на инфраструктурата на отделните видове транспорт са в основата на пазарните принципи с цел поощряване на конкуренцията за удовлетворяване на конкретните национални потребности. Конкуренцията в транспортната икономическа система премахва монопола, създава стимули за намаляване цените на превозите, за повишаване качеството на транспортните услуги при условията на ограничено търсене на транспортния пазар. Тя активира фирмите на транспортния пазар да повишават организационното равнище на своята дейност и заедно с това да подобряват квалификацията на персонала, да минимизират разходите и да максимизират своята полза (приходи, доходи, печалба). Така конкуренцията на транспортния пазар създава предпоставка за развитие на конкурентоспособността, от една страна, а от друга, конкурентните транспортни фирми да са устойчиви в конкурентната надпревара.

Тъй като конкурентоспособността е резултатност или ефективност от фирмената дейност, то тя е свързана със следните характеристики: заемане на определени позиции на транспортния пазар, понижаване на транспортните разходи, намаляване на административно-управленския апарат, съкращаване на постоянните и на променливите разходи, на разходите за материали и др. Тези и други аспекти в дейността на транспортната система могат да се постигнат чрез повишаване качеството на превозите; постигането на сигурност и безопасност, скорост, редовност, масовост, директност, чрез политика на конкурентни цени, правилна технологична и техническа политика, бизнес-ориентирани инфраструктурни и технологични проекти.

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

Крайният резултат е постигането на определени икономически резултати, които се проявяват в увеличаване на приходите и намаляване на административните разходи.

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

Железопътният транспорт например е водещ в структурата на транспортната система. Той осъществява около 21% (за 2010 г.) от извършените превози в транспортната система на България. По-голяма част от тях (близо 85%) се

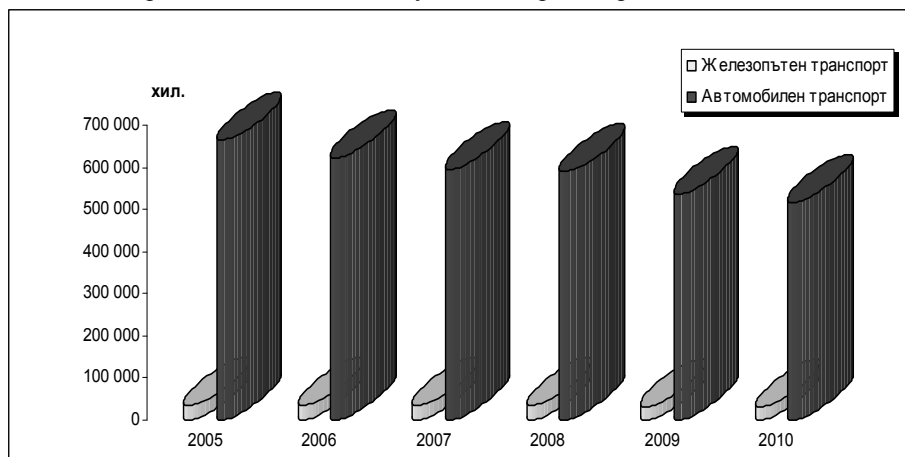
осъществяват с електрически локомотиви. Електрифицирани са някои от направленията, свързващи страната с европейската железопътна система, други сега се електрифицират.

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

В резултат на тона превозените пътници в железниците през 2010 г. са 30 101.9 хил. при 33 748 хил. през 2005 г. (НСИ).

Фигура 1

Превозени пътници със сухопътен транспорт 2005-2010г.



Още по-значим е спадът на товарните железопътни превози през този период – от 20 298 хил. тона през 2005 г. те стават 12 940 хил. тона през 2010 г. (НСИ).

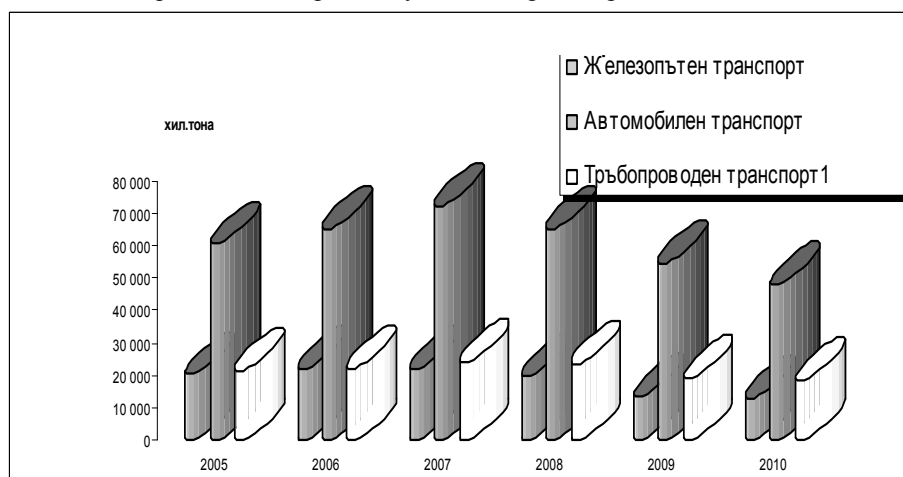
Това се дължи на понижаването на обема на производството на добивната промишленост, на селското стопанство и някои големи товародатели на железниците като „Кремиковци“ и др.; пренасочването на големи количества товари (предимно нефт) към автомобилния транспорт поради по-изгодни договорни условия на превоз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

Поради дефицита на средства за поддържане и ремонт железопътната инфраструктура и подвижния състав непрекъснато влошават експлоатационните си параметри. Цената би трябвало да благоприятства насочването на превозите към ж.п. транспорта. За целта трябва да се провежда по-гъвкава тарифна политика, която да включва различни технологични

транспортни технологии, улесняващи клиентите, политика на откриване а не на закриване на нови индустриални железопътни клонове.

Фигура 2

Превозени товари със сухопътен транспорт 2005-2010г.



Един от ефективните начини за развитие на транспортната инфраструктура е ускоряването на процедурите за концесии, които представляват интерес както за държавата, така и за частните инвеститори. През последните години се наблюдава напредък в концесионирането на обекти от транспортната инфраструктура, но все още се отчитат редица проблеми при предоставянето на обекти на концесия, свързани основно с процедурите и качеството на концесионните документи, с нереални изисквания за инвестиции, за концесионни такси и др. (Тодорова, 2011).

Спадът на товарните и пътническите превози трябва да се преодолее на основата на очаквания икономически растеж и икономическо възстановяване през 2012-2013 г., на подобряване на производителността на труда, която ще продължи да нараства средно с темпове, близки до 4%, като се достигне реален обем товарни и пътнически превози. Особено важни в това отношение са международните транзитни товарни превози. Те биха могли да бъдат удвоени, което в дългосрочен план ще доведе и до удвояване на приходите. Във връзка с това решаваща е ролята на транспортните технологии за комбинираните превози, екологичните проекти и бъдещите европейски коридори (Национална програма..., 2010).

Загубата на пазарен дял от железопътния транспорт се дължи на недостатъчно и неефективно използване на основните му конкурентни предимства – сигурност, редовност, масовост, екологичност на превозите и извършването им при относително по-ниски експлоатационни разходи. Транспортът е индустрия, подобна на всички останали индустрии, където конкурентното предимство се печели или губи. Наличието на такова обаче все

още не означава предлагане на конкурентоспособен продукт. Конкурентното предимство създава потенциална възможност за проявление на конкурентоспособността, което всъщност става ясно на пазара при сблъсъка на аналогични продукти.

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

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

Затова търговската политика трябва да се превърне в решаващ фактор за оздравяване на железниците. Усъвършенстването на информационните технологии за управление на разходите и активите значително ще намали огромния финансов дефицит на железниците.

Услугите в железопътния транспорт са най-конкурентоспособен превоз на дълги разстояния, на масови и тежки товари, на превози във връзка с вноса и износа на стоки и др. При автомобилния транспорт конкурентоспособността е при превози на ширококоменклатурни товари на къси разстояния, на леки и дребнопартидни товари на различни разстояния, при бързите доставки на товари и др.

На сегашния етап автомобилният транспорт играе съществена роля в икономиката и за разпределението на материалните ресурси. Структурната реформа в този вид транспорт е най-напреднала. Средната възраст на автомобилния парк, с който се извършва обществен превоз на пътници и товари, е над 10 години. Изследвано е, че за пътническите превози услугите на автомобилния транспорт са най-евтини. Те имат неограничена сфера на използване, защото се извършват по всички направления в страната.

Конкуренцията между железопътния и автомобилния транспорт е преди всичко за извършване на превози на територията на страната. Железопътният транспорт може да противодейства на автомобилния чрез повишаване на конкурентоспособността и чрез преодоляване на редица фактори и причини, които трябва да се анализират и своевременно да се реагира към перспективните сектори на транспортния пазар. В това отношение трябва да се развиват регионалните транспортни връзки, градските пътнически и

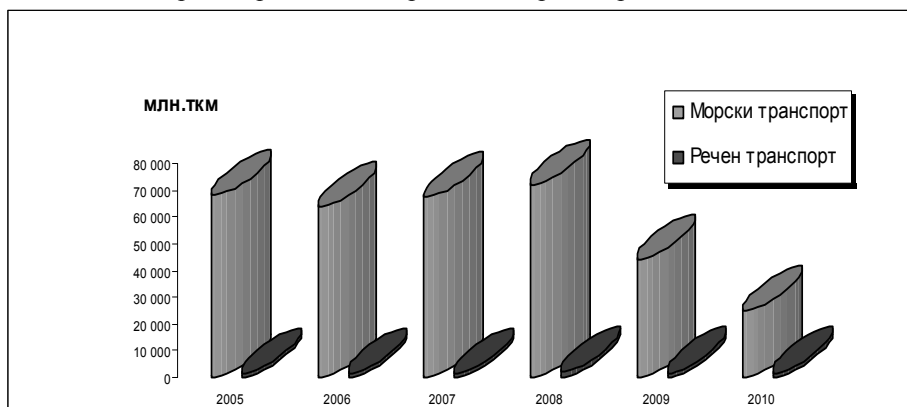
крайградските пътнически превози, градските железници в големите центрове: да се увеличат деловите туристически пътувания, да се въведе система за комбиниран превоз на хора с тежки физически увреждания и т.н. Необходимо е да се повишава качеството на пътническите и товарните превози, безопасността на движението на влаковете, да се намалява енергоемкостта на превозите, да се осигурява защита на околната среда и здравето на хората от вредното въздействие на транспорта.

Водният транспорт в България осъществява преобладаващия дял от превози на масови товари на далечни разстояния. За периода 2005-2010 г. при речния транспорт има увеличаване на товарната превозна работа над 1.18 пъти. Тези превози предстои да се увеличават, особено при нарастващото значение на р. Дунав за интегрирането ни в Европа, за създаването на свободни търговски зони и оживяване на международния бизнес с пристанищните градове – Русе, Лом, Видин, Свищов. Количеството на превозените товари по р. Дунав би могло да се увеличи със 180% в сравнение с това до 2010 г., ако се осъществят подобрения свързани с въвеждането на речната информационна система от услуги.

Предлагането на услуги по речен транспорт се измерва с броя на регистрираните превозни средства и техния капацитет. Наблюдава се тенденция към намаляване тонажа на българския речен флот – от 182 броя кораби с тонаж 270 026 тона товароподемност през 2000 г. сега има 157 кораба с товароподемност 244 759 тона (НСИ). Намалението се дължи на високата средна възраст на флота и на необходимостта от извеждане от експлоатация на корабите, които представляват опасност при извършване на превозите.

Фигура 3

Извършена работа – товарен воден транспорт 2005-2010г.



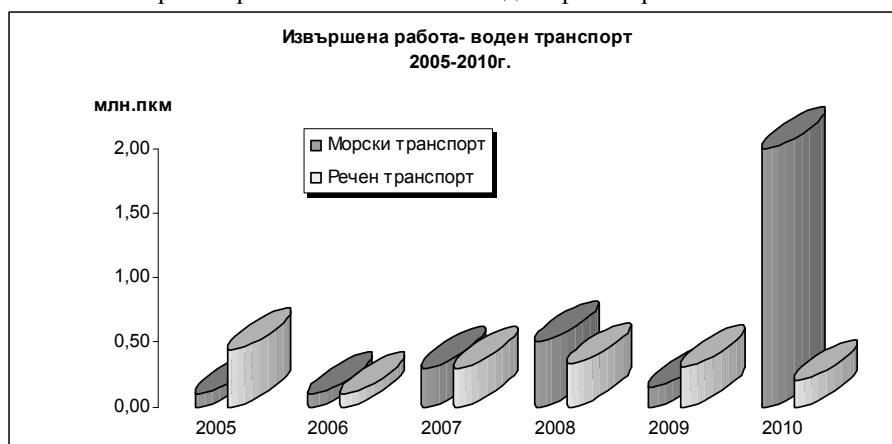
Най-големият български речен оператор е Параходство „Българско речно плаване“ АД. Проблемите на националния превозвач са свързани със застаряване състава на флота и общия застой на развитието му поради

неефективна инвестиционна политика, липса на финансови средства за неговото обновяване и др.

Докато услугите на речния транспорт са главно при превози на товари между дунавските страни, при морския транспорт те са до много държави в различни континенти. Основният оператор в този подсектор е „Български морски флот” ЕАД (БМФ), който е държавна собственост (останалите 5% от brutния тонаж на морския и речния транспорт на страната са притежание на други корабособственици). Морският транспорт играе съществена роля при формиране на платежния баланс на страната. Той има значимо място в транспортната ни система, въпреки финансовите трудности относно неговото обновяване и конкуренцията на международния фрахтов пазар.

Фигура 4

Извършена работа – пътнически воден транспорт 2005-2010г.



През периода 2005-2010 г. превозените товари с морския транспорт и товарната превозна работа са намалели с 0.36 пъти (от 68 096 на 24 722 млн. т км извършена работа) (НСИ). Годишният товарооборот на двете пристанища Варна и Бургас е 18 млн. т. Възможностите на черноморските ни пристанища обаче са по-големи, но пристанищната инфраструктура не е на необходимото техническо равнище.

За разлика от останалите видове транспорт, където има значително намаление на обема на превозите, при водния транспорт, в частност морския, се запазва сравнително по-високо равнище на товарната превозна дейност. Предвидените промени в областта на реструктурирането и приватизацията ще доведат до финансова стабилизация и разширяване позициите на превозвачите. Бъдещото развитие на морския транспорт зависи изключително и от възможностите за предоставяне на сериозни инвестиции в този транспортен подотрасъл.

Състоянието на морския и речния флот е тежко поради силно остарелия корабен парк, непрекъснато увеличаващите се международни изисквания за

качество и сигурност, повишаващата се конкуренция и неефективно управление на компаниите. Поради липсата на обновление на флота компаниите непрекъснато губят пазарни позиции, в резултат от което техните продажни цени намаляват. Средната възраст на корабния тонаж е над 20 години, което води до невъзможност да се работи с първокласни товародатели.

Все по-остро се чувства необходимостта от сигурна сухоземна комуникация – пътна и железопътна, между речните пристанища, която да създава гъвкавост в работата, възможности за привличане на транзитни товари, за ориентирване на товаропотоците към речния транспорт, да насърчава частния бизнес в морския транспорт и др.

Въздушният транспорт в България оперира на пазара на въздушни превози в страната и чужбина с дванадесет основни български авиопревозвачи – приватизираните компании „България Еър“ и „Хемус Еър“ ООД, „ВН Air Bolkan Holydays“ ООД, „Cargo Air“ ООД, „Александров Еър“ ООД и др. Пазарният дял на българските превозвачи в общия брой на превозените пътници по редовни международни линии до и от страната е 21.7%, докато при чартърните полети той е 51.2%. Около 60% от трафика до и от българските летища се осъществяват от чуждестранни компании като „Lufthansa“, „British Airways“, „Austrian Airlines“, „Air France“ и др. (Николова, 2010, с. 46).

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

Проблемите на конкурентоспособността в транспорта са свързани с необходимостта от бързото развитие на техническата инфраструктура в железопътния транспорт, пристанищата, летищата, остарелия и неконкурентоспособен подвижен състав, изоставане в технологичното обновяване на телекомуникационната мрежа, разширяване участието на частни капитали в развитието на инфраструктурата. Затова структурната реформа в транспортна система в България трябва да се извърши на фона на качествено нова промяна на приоритетите на европейско равнище. Това ще ускори придвижването на транспортната политика към стратегия, основаваща се на търсенето на оптимално решение и вариант за развитие на целия спектър транспортни услуги.

Транспортната услуга изисква пазар и затова при анализите и прогнозите трябва да се отчита как да се увеличи участието на българските оператори на този пазар, с какви нови технологии транспортната система ще стане по-конкурентна, каква инфраструктура е необходима за екологосъобразни транспортни услуги и на тази основа да се определят приоритетите на

отделните сектори. Не е логично всеки сектор да си прави самостоятелна политика и приоритети. Това не е европейски подход за политика в транспорта.

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

Освен това антимонополната политика на държавата не стимулира ефективно конкуренцията. Увеличават се разходите на фирмите поради нелоялна конкуренция. Либерализирането на икономиката и оттеглянето на държавата от директно участие в стопанския живот не означава, че тя трябва да намали своята регулираща функция между отделните видове транспорт. Регулатор на отношенията между тях при предлагането на транспортни услуги е държавата и тя е отговорна за прилагането на интегриран подход при планиране на инвестициите в транспорта.

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

Използвана литература

- Национален статистически институт, www.nsi.bg
Национална програма за реформи (2010-2013 г.) Р. България. 2010, С.
Николова, Хр. 2010. Транспортния пазар в България. УИ "Стопанство", С.
Стратегията за развитие на транспортната система в България до 2020 г. 2010. С.
Тодорова, Д. 2011. Оценка на индикаторите за устойчиво развитие на наземния транспорт влияещи върху сигурността и безопасността на превозите. – Механика, Транспорт, Комуникации, ВТУ "Т. Каблешков", част 1, III-3 – II6.