

РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ В КОНТЕКСТА НА СТРАТЕГИЯТА ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И ИКОНОМИЧЕСКАТА КРИЗА В СТРАНАТА

Христина Николова¹

ВЪВЕДЕНИЕ

Транспортът има ключова роля за икономическото и общественото развитие. Той генерира растеж чрез улесняване на търговията с индустриални и селскостопански стоки, както и чрез увеличаване на възможностите за достъп до здравеопазване, образование и други национални и регионални обществени услуги.

На *макроикономическо равнище* инвестициите в транспортния сектор повишават растежа чрез увеличаване възвращаемостта на частните инвестиции. На *микроикономическо ниво* усъвършенстването на транспортното обслужване способства за намаляване цените на ресурсите и по този начин – за намаляване на производствените разходи, за увеличаване на възможностите за достъп до различни пазари и косвено подпомага развитието на икономиката на страната.

Транспортната инфраструктура, от своя страна, има съществено значение за икономическия растеж, за мобилността на трудовите ресурси, за предлагането на транспортни услуги и за конкурентоспособността на българската икономика като цяло. Освен това, качеството на транспортната инфраструктура и обществените транспортни услуги влияе значително върху алокационните решения на фирмите и отделните хора (Сох, 2010).

От друга страна, мобилността е изключително важна за просперитета на националната икономика и за свободното движение на хора и стоки в рамките на Европейския съюз (ЕС, 2006). С нарастването на обема на товарните и пътническите превози през последните години се увеличават замърсяването на околната среда и броят на транспортните произшествия. Целта на транспортната политика в страната е да се осигури устойчиво развитие на отделните видове транспорт, както и тяхната енергийна ефективност и екологичност. В тази връзка е необходимо да се разграничат положителните от отрицателните ефекти от повишената мобилност. На национално равнище това означава преди всичко поощряване на ко-модалността, т.е. комбинирането на два или повече вида транспорт в рамките на една и съща транспортна верига, което ще осигури качествено обслужване с товарни транспортни услуги (МТИТС, 2010). Техническите иновации и пренасочването към по-малко замърсяващи и енергоспестяващи видове транспорт – особено що се отнася до пътуванията на дълги разстояния и градските превози – също ще допринесе за повишена

¹ Христина Николова е доктор по икономика, доцент в катедра “Икономика на транспорта” на УНСС; сл. тел.: 81-95-284, e-mail: hnikolova@unwe.bg .

устойчивост на транспортната система на страната, както и за осигуряването на по-висока конкурентоспособност на транспортните предприятия в условията на икономическа криза от последните 5 години.

Промените в глобалната икономика доведоха до промени в търсенето на транспортни услуги, породени вследствие на икономическото развитие. С цел да се възползват от изгодите на глобалната търговия, транспортните оператори трябва да предложат превозни услуги, които са бързи, надеждни и преди всичко гъвкави, при задоволяването на нуждите на клиентите. Трябва да се има предвид, че търсенето на по-гъвкави транспортни решения през последните години доведе до повишена зависимост от автомобилния транспорт. Използването на този вид транспорт обаче наложи повишаване на общата консумация на енергия и предизвика замърсяване на околната среда и други странични ефекти, които не винаги са обратими и без съмнение противоречат на принципите за устойчиво развитие (ЕС, 2011). На практика, тези вредни екологични и социални ефекти много трудно могат да се поправят след като обществото и бизнесът са ориентирали своите дейности и са се приспособили към високата степен на зависимост от автомобилния транспорт.

Предизвикателството в случая е да се изработи стратегия и да се разкрият възможностите за повишаване на устойчивостта и конкурентоспособността на транспортната система на страната. Следва да се има предвид обаче, че проблемите в отделните подсектори са много и разнообразни (Първанов, 2003). Лошото състояние на инфраструктурата и затруднения достъп до нея са най-тежките от тях, докато ниското качество на транспортните услуги остава на втори план. Необходими са последователна политика за развитие на отделните видове транспорт и институционални промени, за да се повиши икономическата, екологичната и социалната устойчивост и да се постигне по-висока конкурентоспособност на превозвачите на транспортния пазар.

1. НАЦИОНАЛНА ПОЛИТИКА ЗА УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТА

Повишаването на устойчивостта в развитието на транспорта, без това да доведе до намаляване на икономическия растеж и на свободата на движение в рамките на ЕС, е ключова тема при изграждането на политиката на общността. Транспортът е изправен пред предизвикателството да подпомогне бъдещото икономическо развитие, да отговори на нарастващото търсене на превози – без да се влоши качеството на транспортните услуги и да отговори на високите критерии за екологосъобразно развитие. Същевременно в условията на икономическа криза възникват допълнителни ограничения и затруднения в дейността на транспортните оператори и инфраструктурните управители. В съответствие с възприетата в ЕС политика за устойчиво развитие на транспорта, както и в отговор на набелязаните стратегии, мерки и приоритети, се налага предприемането на адекватни мерки в областта на транспорта и в България с цел постигане на неговото устойчиво развитие.

За осъществяване на целите на устойчивото развитие и вследствие на ангажиментите, поети на международно равнище, правителството на Република България изработи проект на национална стратегия за устойчиво развитие (НСУР). Тя се базира на обновената Стратегия за устойчиво развитие на ЕС и на обновената Лисабонска стратегия. Част от НСУР е и проекта за стратегия на Министерство на транспорта за устойчиво развитие на транспортната система на страната до 2020 година (МТИТС, 2007). В нея са представени шест приоритетни области, а именно:

- ***Насърчаване използването на по-екологични автомобили***

Целите в тази област са свързани с подновяване на националния автопарк с автомобили, отговарящи на европейските екологични норми, и стимулиране на иновациите, както и подготвяне на законови и институционални мерки за ограничаване вноса на стари автомобили. Предвидените действия за постигане на поставените цели в тази област са фискални, административни и организационно-управленски.

- ***Използване на по-чисти горива и енергия в транспорта***

Поставените цели са свързани с разширяване приложението на по-чисти горива чрез предприемането на данъчни мерки за стимулиране производството и разпространението на биогорива за транспорта, с цел достигане на 5,75 % пазарен дял на биогоривата в България към 2010 г.²; поощряване използването на железопътен транспорт и повишаване на степента на неговата електрификация; стимулиране на предлагането на превози с обществен транспорт в градовете и градските агломерации, за сметка на използването на лични моторни превозни средства, както и разширяване използването на вътрешноградски електротранспорт.

- ***Модернизиране на пътната инфраструктура***

Една от най-важните области на действие за постигане на устойчиво развитие на автомобилния транспорт е неговото модернизиране. Поставените цели са свързани с доизграждане на автомагистралите в страната; реконструкция и рехабилитация на пътни отсечки по направление на Трансевропейските транспортни коридори и в рамките на участващите на мрежата TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment); подобряване и уеднаквяване на транспортно-експлоатационните показатели на основни пътища от републиканската пътна мрежа чрез реконструкция и рехабилитация. По всеки от очертаните приоритети са предложени конкретни проекти, включени в рамките на оперативна програма „Транспорт” и Стратегията за развитие на транспортната инфраструктура на страната до 2015 г. (МТИТС, 2006 г.), а именно:

- ***Развитие на обществения транспорт***

Този процес изисква изясняване на ангажиментите на държавата по отношение на обществените превози; оптимизиране на транспортните схеми на големите градове в страната, улесняване на достъпа до транспортни услуги на лица

² Във връзка с постигането на тази цел е разработена Национална дългосрочна програма за насърчаване потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020 г.

с увреждания. Постигането на поставените цели в тази област е предвидено да се изпълни преди всичко чрез подобро планиране, базирано на изследване, анализ и оценка на основните показатели за обем и качество на извършените обществени превози, както и развиване на нормативната база и контролните функции на държавната администрация.

- ***Въвеждане на модерни схеми за управление на транспортния процес***

Тази приоритетна област е насочена преди всичко към модернизиране на железопътната мрежа и парка от превозни средства; изграждане на жп товарни възли и повишаване качеството на превозите по железопътен транспорт – с цел насърчаване на неговото използване от товародателите; изграждане и внедряване на управленски информационни системи за движението на превозните средства и подобряване на достъпа до транспортната инфраструктура в страната.

- ***Намаляване на пътнотранспортните произшествия***

Дефинираните цели в тази област са: ускоряване иновацията на експлоатирания подвижен състав за пътнически превози и завишаване контрола над организациите за техническо поддържане на моторните превозни средства и тези за провеждане на технически прегледи чрез разработването и прилагането на законови, фискални, административни и контролни мерки и процедури за подобряване на състоянието и сигурността на инфраструктурата и превозния парк; ускоряване иновацията на пътната и вътрешноградската транспортна инфраструктура; повишаване качеството на първоначалното и последващото обучение на водачи на моторни превозни средства; повишаване на ефективността от превантивната дейност на пътните контролни органи; изграждане на по-висока култура на поведение у всички участници в транспортния процес.

2. АНАЛИЗ НА ПОКАЗАТЕЛИТЕ ЗА РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ

Постигането на устойчиво развитие на транспорта и повишаването на неговата конкурентоспособност е обвързано с изпълнението на множество мероприятия на национално, регионално и секторно ниво, както и с предприемането на редица оперативни мерки от страна на инфраструктурните предприятия и транспортните оператори (МТИТС, 2010). Освен това, пред транспортния сектор стои и предизвикателството да се справи с последствията от икономическата и финансовата криза в страната. В този контекст не винаги обществените и фирмените интереси съвпадат, а това затруднява до голяма степен изпълнението на предвидените действия и постигането на поставените цели. С оглед да се разкрият възможностите за постигането на тези цели е необходимо да се анализира състоянието и развитието на транспортния сектор в страната през последните години.

2.1. Относителен дял на отделните видове транспорт в общия обем на товарните превози

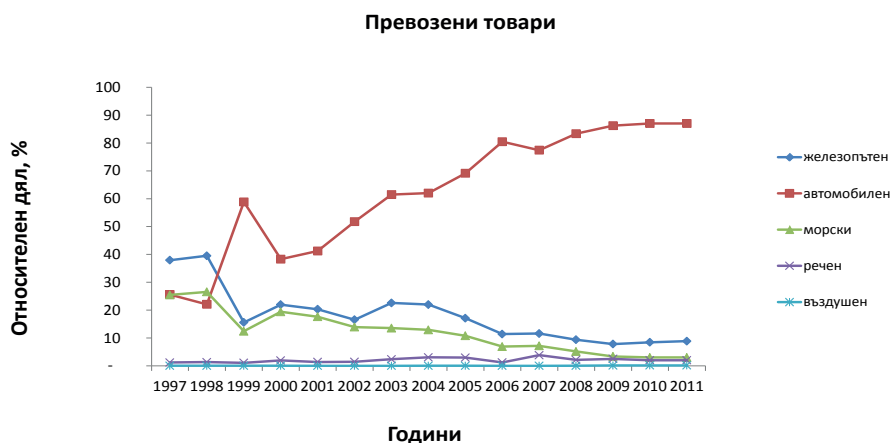
Този показател отразява баланса между отделните видове транспорт, използвани за извършването на превози. Той може да бъде използван за оценка

на въздействието на всеки вид транспорт върху икономиката на страната и за дефиниране структурата на транспортния пазар (EUROSTAT, 2009).

При анализа на постигането на целите на транспортната политика по отношение на участието на отделните видове транспорт в общия обем на товарните превози е много важно да се определи степента на използване на автомобилен транспорт, който е най-неекологичният начин за превоз на товари (Gudmunsson, 2004). Той е с най-ниска енергийна ефективност и произвежда повече емисии за тонкилометър, отколкото железопътният и речният транспорт, взети заедно, а също така допринася за висока степен на зависимост на цените на стоките и услугите от цените на течните горива. Всичко това допринася за задълбочаване на финансовите проблеми в условията на криза, както и за ниско равнище на конкурентоспособност на националния транспорт на европейския пазар и ниска конкурентоспособност на националната икономика като цяло.

Анализът на данните за общите количества превозени товари по видове транспорт показва, че действително условията на пазара на товарните превози в страната все повече и повече водят до висока степен на зависимост на националната икономика от автомобилния транспорт.

Данните за относителния дял на отделните видове транспорт в общия обем на товарните превози в национален мащаб показва, че автомобилният транспорт има най-значително участие на транспортния пазар (62 % средногодишно), а железопътният транспорт е на второ място със средно процентно участие от 18 %. Морският транспорт заема около 12 % от националния транспортен пазар, а речният и въздушният – съответно по 2 % и 0,04 % средногодишно (фигура 1).



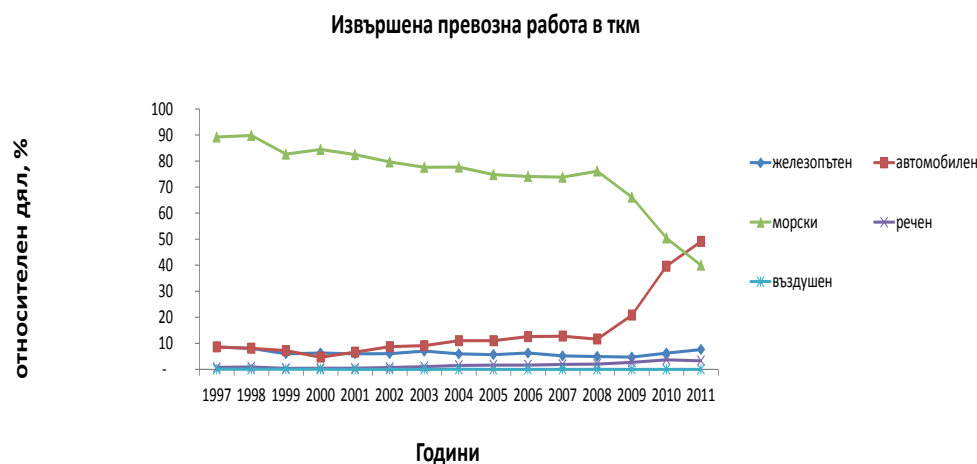
Фигура 1. Относителен дял на отделните видове транспорт в общите количества на превозените товари в страната

Източник: НСИ

През периода 2000-2011 г. относителният дял на автомобилния транспорт в общия обем на товарните превози нараства от 38 % до 87 %. Обратно, дялът на железопътния транспорт намалява от 22 % през 2000 г. до 9 % през 2011 г.,

а делът на речния транспорт постепенно се увеличава от 2 % през 2000 г. до 4 % през 2011 година.

През анализирания период водещо място в обслужването на товарния трафик до и от България има морският транспорт. Основната причина, освен големите количества на стоките, които се превозват с морските кораби, са и дългите превозни разстояния, на които се извършват тези превози. Относителният дял на морския транспорт обаче спада от 89 % през 1997 г. до едва 40 % през 2011 година. Спадът е плавен до 2008 г., а след това е драстичен. Основните причини за това са както необходимостта от реструктуриране и обновяване на морския търговски флот на страната, така и спадът в обема на работата, а драстичният спад през годините след 2008-ма се дължи изцяло на икономическата криза в световен мащаб и спад на търсенето на транспортни услуги по морски транспорт. Тези тенденции са обвързани със стагнацията в стопанския живот и с намаляване на икономическата активност на предприятията товародатели и товарополучатели.



Фигура 2. Относителен дял на отделните видове транспорт в общия обем на извършената товарна превозна работа от българските превозвачи

Източник: НСИ

Автомобилният транспорт е единственият подсектор в транспорта, който се развива възходящо, като увеличава непрекъснато пазарния си дял в общия обем на извършената превозна работа. Както е видно от фигура 1, той увеличава дела си от 9 % през 1997 г. до 49 % през 2011 година. Рязкото увеличение през последните 3-4 години се дължи както на абсолютния ръст в извършената тонкилометрова работа от автомобилния транспорт, така и на намалението на абсолютните стойности на извършената товарна превозна работа от морския транспорт. Очевидна е тенденцията автомобилният транспорт да става все по-важен за обслужването на стокообмена както вътре в страната, така и извън нея. Това поставя националната транспортна система в положение на доминация на един вид транспорт, който е не само с ниска енергийна ефективност и

екологичност, но и с висока степен на зависимост от цените на течните горива. По този начин националната икономика като цяло е заплашена от ниска конкурентоспособност на международните пазари, а целите на политиката за устойчиво развитие на транспорта не биха могли да бъдат изпълнени.

Железопътният транспорт се характеризира с непрекъснато намаляващ относителен дял от обема на товарните превози в ткм – от 9 % през 1997 г. до 5 % през 2009 г. и 8 % през 2012 година. През последните две години се забелязва нарастване на относителния дял на железопътния транспорт на транспортния пазар, но това не се дължи на абсолютно увеличение на извършената превозна работа, а по-скоро на значителния спад в осъществените тонкилометри в транспортната система на страната и на спада в обема на превозите, извършени по море. Причината е, че въпреки кризисните условия железопътният транспорт запазва своите клиенти през последните три години от периода и на фона на развитието в другите подсектори при него това води до покачване на пазарния дял. Все пак в този подсектор целите на транспортната политика са далеч от изпълнение и неговата конкурентоспособност спрямо гъвкавия и адаптивен автомобилен транспорт е изключително ниска.

Въздушният транспорт поддържа изключително нисък дял от обема на товарните превози в ткм. Това е обяснимо с неговата специфика и важното му значение при експресните доставки на скъпоструващи товари, които могат да понесат високата цена на транспортните услуги.

Речният транспорт има нарастващ относителен дял в извършената превозна работа в ткм – от 0,8 през 1997 г. до 4 % през 2010 и 3 % през 2011 година.

Промените в търсенето на превози по отделните видове транспорт, а следователно и промените в съотношението между тези видове транспорт, имат пряко въздействие върху консумацията на енергия, а също и върху замърсяването на въздуха, околната среда и върху здравето на хората. Чрез изчисляването на този показател се създава възможност да се оцени ефективността на провежданата транспортна политика в страната, чиято основна цел е да се пренасочат потребителите към по-енергийно ефективните и по-екологичните видове транспорт. Доминацията на автомобилния транспорт на националния транспортен пазар обаче показва, че такова пренасочване все още не е постигнато.

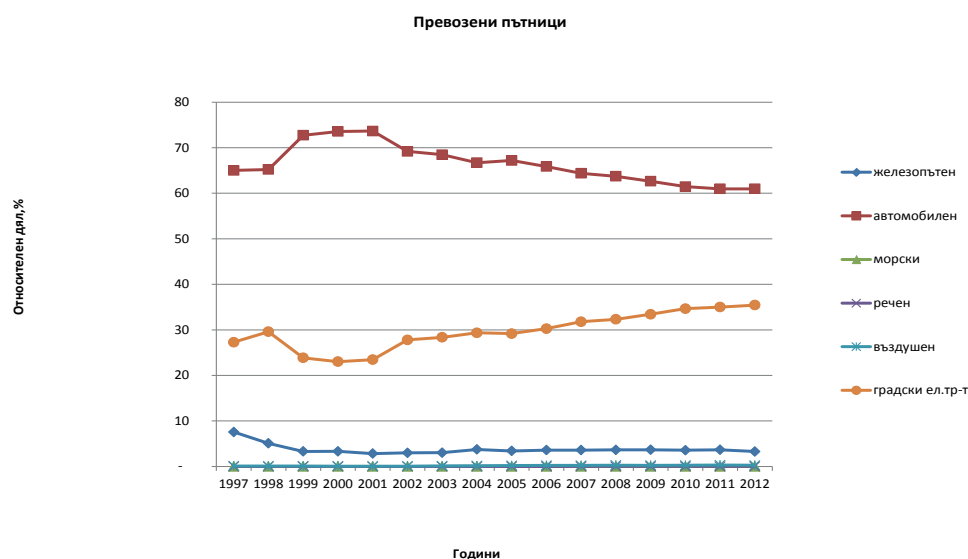
Вниманието на европейската и националната транспортна политика е концентрирано върху пренасочването към алтернативни на автомобилния видове транспорт, включително развитие на Трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T)³ и интермодалните връзки за осигуряване на логистични-

³ Идеята за Трансевропейските мрежи (TEN) възниква в края на 80-те години на XX век във връзка с идеята за Общоевропейски пазар. Законодателството на ЕС осигурява правната рамка за изграждането на тези мрежи. Съгласно условията на глава XV от Договора на ЕС (чл. 154, 155 и 156), Европейският съюз трябва да подпомага развитието на Трансевропейските мрежи като важен елемент от създаването на вътрешния пазар и постигането на икономическо и социално единство. Развитието на тези мрежи включва осигуряването на връзки и оперативна съвместимост на националните транспортни

те процеси (DG MOVE, 2009). Насърчаването на развитието на речния транспорт е друга важна цел на програмата за действие на Комисията по транспорт на ЕС “NAIADES”⁴ и на програмата “MARCO POLO II”⁵.

2.2 Относителен дял на отделните видове транспорт в общия обем на пътническите превози

По отношение на общия брой превозени пътници отново **автомобилният транспорт е с най-висок относителен дял**, който нараства от 65 % през 1997 г. до 74 % през 2001 г., след което плавно започва да намалява до 61 % през 2012 година. (фигура 3).



Фигура 3. Относителен дял на отделните видове транспорт в общия брой на превозените пътници в транспортната система на страната

Източник: НСИ

мрежи и осигуряването на достъп до тях. Изграждането на TEN има важно значение за икономическия растеж и осигуряването на заетост. (Генерална дирекция по енергетика и транспорт, 2008.)

⁴ Европейската комисия е приела програма за стимулиране развитието на речния транспорт наречена **NAIADES** (План за действие за насърчаване развитието на речния транспорт в Европа) през януари 2006 година. Тази програма включва препоръки относно действията за развитие на речния транспорт, които трябва да се предприемат в периода от 2006 до 2013 г. от ЕС, страните членки и трети страни.

⁵ MARCO POLO е програма на ЕС за финансиране на проекти, реализирането на които ще доведе до пренасочване на товарни превози от автомобилен към морски, железопътен и речен транспорт. Втората част на програмата се изпълнява през периода от 2007 до 2013 година.

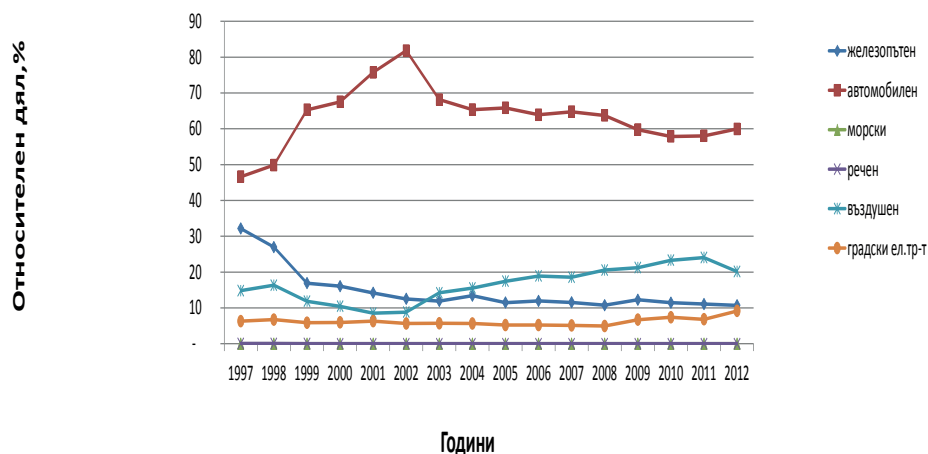
Както вече беше посочено, освен с условията на икономическа криза в страната, тази тенденция може да се обясни с нарастващата автомобилизация и повишаването на броя на пътуванията с лични автомобили. Броят на пътниците, превозвани с железопътен транспорт, намалява непрекъснато – от 8 % през 1997 г. до 3 % през 2012 г., което се дължи основно на ниското качество на предлаганите транспортни услуги (особено в параметрите: бързина, сигурност и комфорт). През последните години този вид транспорт се използва предимно от социалните групи от населението, на които се предоставят намаления при пътуване. Заедно с кризисните условия, това е допълнителен фактор за влошаване на финансовото състояние на единствения превозвач, предлагащ пътнически превози – „БДЖ Пътнически превози“ ЕООД.

Въздушният транспорт има все по-нарастващо значение за пътуванията до и от страната. Неговият дял в общия брой на превозените пътници обаче остава нисък (около 0,3 %) поради ограничения капацитет на вътрешните авиолинии и факта, че той е приложим основно в сегментите на туристическите и бизнес пътувания, които не се характеризират с висока честота.

Градският електротранспорт има все по-нарастващо значение за обслужване на населението, неговият относителен дял в общия брой на превозените пътници нараства от 27 на 35 %. Предвид факта, че около 72,9 % от населението живее в градовете и тенденциите са този дял да нараства, градският електротранспорт ще има все по-съществено значение при обслужването на пътническите превози. Освен това, той е и по-екологичен и енергоефективен в сравнение с автомобилния транспорт и в този смисъл нарастващият му дял всъщност допринася за постигането на целите на политиката за развитие на транспорта, свързани с ребалансирането на транспортната система на страната.

Относителният дял на всеки вид транспорт в общия обем на пътническите превози, измерен в пътничкилометри, е ключов показател за развитието на транспортния сектор. Данните от анализа показват, че извършената превозна работа по автомобилен транспорт има най-голям относителен дял от общия обем на пътническите превози в страната, като този дял нараства от 47 % през 1997 г. до 82 % през 2002 г., след което намалява до 60 % през 2012 година (фигура 4). Това снижение се дължи на повишаването на автомобилизацията на населението през последните години и извършването на все повече превози с лични автомобили. Очевидно е, че тенденцията на развитие на пътническите превози не отразява пренасочване към по-екологичен вид транспорт, т.е. целите на политиката за устойчиво развитие не са изпълнени и тенденцията на развитие не осигурява тяхното постигане.

Извършена превозна работа



Фигура 4. Относителен дял на отделните видове транспорт в общия обем на пътническите превози

Източник: НСИ

От своя страна превозите по градски електротранспорт постепенно увеличават относителния си дял от 6 % през 1997 г. до 9 % през 2012 година. Пътническите превози по железопътен транспорт бележат спад. Техният относителен дял се променя от 32 % през 2000 г. до 11 % през 2012 година. Въздушният транспорт е единственият, който има непрекъснато нарастващ относителен дял през целия анализиран период. Делът му в обема на пътническите превози нараства от 15 % през 1997 г. на 20 % през 2012 година. Основната причина за това е нарастващата мобилност на хората и все по-голямото търсене на пътнически превози по този вид транспорт вследствие на европейската интеграция и глобализацията. Речният и морският транспорт, чието основно предназначение по отношение на пътническите превози е насочено към туристическите превози, имат незначителни относителни дялове на транспортния пазар.

Общият обем на извършените превози в ткм намалява в годините след 2008-ма, което отразява негативното влияние на икономическата криза върху транспортния сектор. Абсолютното намаление на извършената транспортна работа е налице основно в железопътния и автомобилния транспорт, докато въздушният запазва и дори увеличава обема на превозите, а в градския електротранспорт е налице непрекъснат ръст.

Важен момент в анализа на относителния дял на отделните видове транспорт в общия обем на пътническите превози е да се оцени степента на използване на лични моторни превозни средства (МПС), която има негативно влияние върху устойчивото развитие на транспорта. Извършването на превози с лични автомобили има значителен принос за замърсяването на околната среда

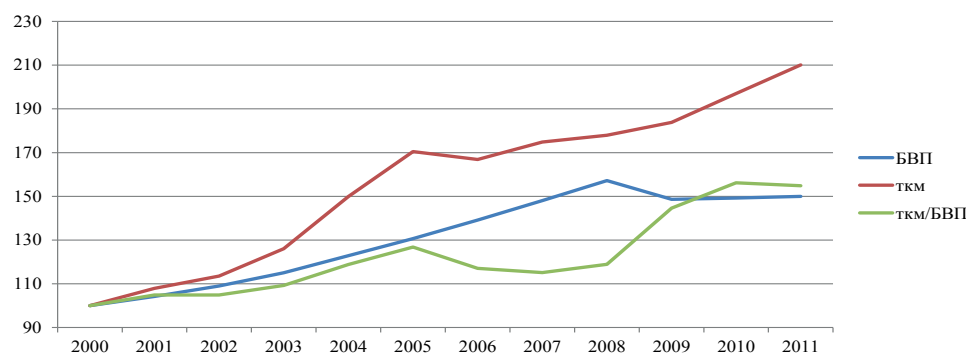
и глобалното затопляне, а също и съществен дял в броя на пътнотранспортните произшествия, като по този начин предизвиква негативни икономически ефекти. Средногодишният относителен дял на превозите с лични автомобили в България е 70 % (77,7 % през 2012 г.), което отразява ниската ефективност на провежданата транспортна политика в страната, чиято основна цел е пренасочване към използването на по-енергийно ефективни и по-екологични видове транспорт за осъществяване на пътнически превози в страната.

Този показател е свързан също така с постигането на общата цел на обновената европейска стратегия за устойчиво развитие *„да се осигури такова развитие на транспорта, което ще отговори на икономическите, социалните и екологичните нужди на обществото при минимизиране на негативните ефекти“* (ЕС, 2011). Декомпозирането на тази цел е свързано с пренасочването от търсене основно на автомобилни превози към железопътни или поне обществени пътнически превози. Очевидно, в България тази цел не е постигната. Освен това, показателят „относителен дял на отделните видове транспорт в общия обем на пътническите превози“ е свързан и с постигането на целта за намаляване на парниковите и другите вредни емисии. Средният относителен дял на автомобилния транспорт от 94,7 % (вкл. превозите с леки автомобили и автобуси) от обема на пътническите превози показва, че тази цел не може да бъде постигната при подобен баланс в транспортната система на страната.

2.3. Обем на товарните превози спрямо БВП

Товарният транспорт е от изключителна важност за всички икономически дейности, а търсенето на товарни превози е пряко свързано с икономическото развитие. Нарастването на БВП в общия случай води до ръст в обема на товарните превози и обратно. В тази връзка низходящата крива на съотношението между обема на товарните превози (в ткм) и БВП отразява отделянето на ръста в обема на превозите от икономическия растеж, а нарастващата крива отразява обратното.

С население от 7,6 милиона и територия от 110,9 кв.м. България генерира 0,2 % от БВП, произведен в целия Европейски съюз. Като резултат от провежданите през последните 15 години икономически реформи и постигнатата стабилизация след преходния период средногодишният ръст на БВП в страната е 4,4 %. Тенденциите на нарастване на обема на превозите, особено тези на товарния транспорт, не следват ръста в икономиката. За разлика от тенденциите в ЕС, в България БВП (измерен по цени от 2000 г.) нараства средно с 3,4 %, а промяната в обема на товарните превози, измерен в тонкилометри, варира от спад от 12,1 % до нарастване с 16,4 % (виж фигура 5). Средногодишният ръст в обема на товарните превози през периода 2000-2011 г. е 0,6 %.

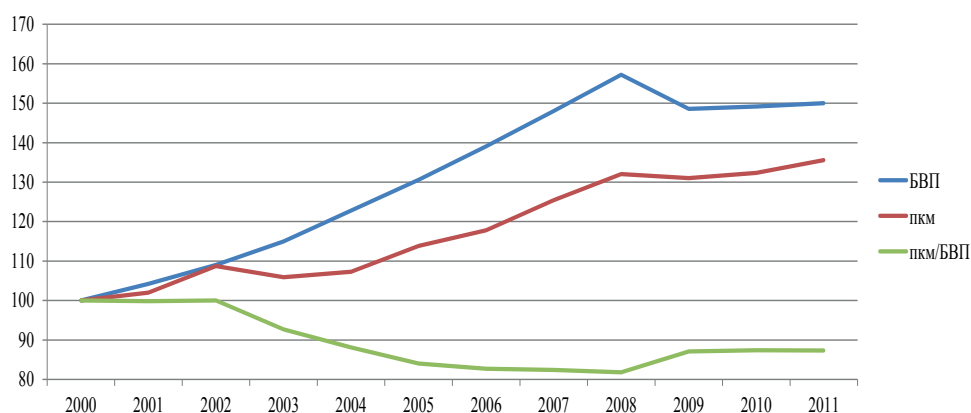


Фигура 5. Изменение в обема на товарните превози спрямо ръста в БВП в България
Източник: НСИ

Чрез измерването на съотношението между ръста в обема на превозите и ръста на БВП може да се оцени степента на отделяне на обема на превозите от икономическия растеж (EUROSTAT, 2011). През периода 2005-2008 г. се наблюдава такова отделяне. Причините за очертаните тенденции са свързани с промените в структурата и териториалното разположение на производствените предприятия, с процеса на приватизация и реструктуриране на икономиката, а също и с промените в методите на производство и в дистрибуционните канали, както и с процеса на присъединяване на страната към ЕС. От друга страна, нарастващите изисквания по отношение на мобилността на труда в сектора на услугите и нарастващата автомобилизация на населението оказват съществено въздействие върху развитието на транспортния сектор. Следователно, на пръв поглед се очертава тенденция за отделяне на ръста на товарните превози от икономическия растеж, но тя трябва да се интерпретира предпазливо, тъй като най-вероятно е временен ефект от структурните промени и икономическата криза.

3. Обем на пътническите превози спрямо БВП

Този показател се определя като съотношение между изменението в обема на пътническите превози в пътниккилометри, извършени от наземните видове транспорт (леки автомобили, автобуси, тролейбуси и превози с железопътен транспорт) във вътрешно съобщение, и ръста в БВП.



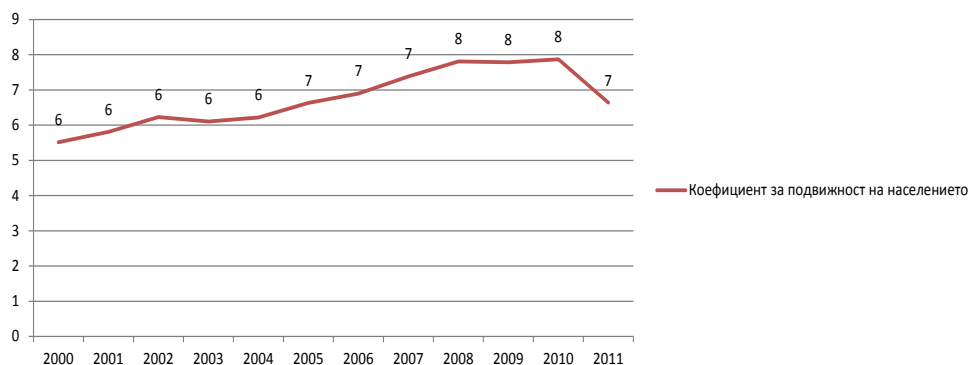
Фигура 6. Изменение в обема на пътническите превози спрямо ръста в БВП в България
Източник: НСИ

През периода 2000-2008 г. обемът на пътническите превози, извършени с наземните видове транспорт, нараства средногодишно с 14,4 %, докато БВП – с 4,4 %. Съответно съотношението между обема на пътническите превози и БВП намалява средногодишно със 6 % (фигура 6).

Икономическата криза от последните години се отразява в значително намаляване на това съотношение със 17,6 % през 2008 г. и с 11,2 % през 2011 година. Това намаление обаче е по-скоро последствие от икономическата криза, отколкото устойчива тенденция за отделяне на ръста в обема на превозите от икономическия растеж.

През същия период ръстът в обема на пътническите превози е по-висок в сравнение с този на товарните превози в ЕС-27.

Важен показател за оценка на развитието на пътническите превози е и коефициента на подвижност на населението.



Фигура 7. Коефициент за подвижност на населението
Източник: НСИ

Както е видно от фигура 7, този коефициент нараства непрекъснато. Това обаче се дължи в голяма степен на намаляването в броя на населението, но, от друга страна, съществено въздействие оказва и повишаването на мобилността на хората в национален и международен мащаб. Средногодишният ръст на коефициента за подвижност на населението е 3,7 %, а общото нарастване спрямо 2000 г. е 120 % (фигура 8).



Фигура 8. Изменение на коефициента на подвижност на населението спрямо 2000 г.

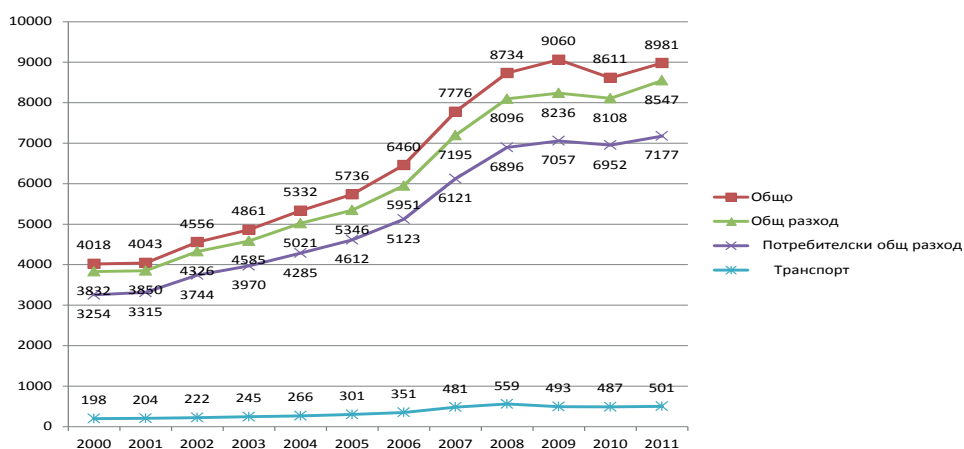
Източник: НСИ

4. Разходи на домакинствата за транспорт

За повече надеждност на анализа и обективност при оценката на влиянието на разходите на обществото върху степента на развитие на транспорта следва да се оценят и **разходите на домакинствата за транспорт**. Общите разходи за транспортна дейност в България са 4,2 млрд. евро или почти 17 % от общите разходи през 2011 г. Около 21 % от тях (898 млн. евро) са използвани за закупуването на превозни средства, 48 % (1,999 млрд. евро) са изразходвани за спомагателни материали в транспорта (за закупуване на горива, резервни части и др.) и останалите 31 % (1,309 млрд. евро) са изразходвани за транспортни услуги (за закупуване на автобусни, влакови и самолетни билети и за заплащане на превози).

За сравнение, в ЕС тези разходи са, както следва: 13 % от общите разходи са за транспорт, от които 27 % са изразходвани за закупуване на транспортни средства, 54 % – за спомагателни материали и 19 % – за транспортни услуги⁶. Сравнението със средното равнище на разходите за транспорт в ЕС показва, че разходите на домакинствата за транспорт в България са по-високи от тези в ЕС, особено що се отнася до разходите за транспортни услуги.

⁶ Източник: EUROSTAT.



Фигура 9. Разходи на домакинствата за транспорт, лв.

Източник: НСИ

Средногодишният относителен дял на разходите за транспорт на домакинствата е 5,4 %. Както е видно от данните и графиките, представени на фигура 9, годишните разходи на домакинствата за транспорт нарастват плавно – от 4,9 % през 2000 г. до 6,4 % от общите разходи на домакинствата през 2008 г. и бележат лек спад до 2011 г. – 5,6 %.



Фигура 10. Изменение на разходите на домакинствата за транспорт спрямо 2000 г.

Източник: НСИ

Причината за по-бързото нарастване на разходите на домакинствата за транспорт в сравнение с общите им разходи и общите им потребителски разходи може да се обясни до голяма степен с нарастващите разходи за закупуване

и експлоатация на лични автомобили, от една страна. От друга страна, намалението през последните години е причинено основно от въздействието на икономическата криза върху търсенето както на обществени превозни услуги, така и на автомобили за лична употреба (фигура 10).

5. Потребителски цени в транспорта

Показателят отразява хармонизираните ценови индекси на пътническите превози по автомобилен, железопътен и въздушен транспорт, както и цените на ново-закупените превозни средства и цените за използването на транспортно оборудване. Хармонизираните индекси на потребителските цени (ХИПЦ) са установени на европейско ниво, изчисляват се по уеднаквена методика и общи дефиниции. ХИПЦ са конструирани с цел да се осигури сравнимост на потребителските цени и инфлацията в страните – членки на ЕС. Те осигуряват официалното измерване на инфлацията в еврозоната за целите на монетарната политика (EUROSTAT, 2009).

Нарастващите цени на превозите могат да имат положителен ефект по отношение на някои екологични аспекти (промените в климата, замърсяването на въздуха и др.), а в резултат на промяната в относителните цени на различните видове транспорт може да се наблюдава и ребалансиране на транспортната система. От друга страна, възникват и определени негативни ефекти в резултат на нарастването на цените в транспорта.

Осигурявайки достъп до основни обществени услуги като здравеопазване, образование, достъп до търговски обекти и обекти за отдих и почивка, транспортът има важно значение за качеството на живот на хората. Освен това, той е изключително важен за ежедневните пътувания до работа и увеличаването на превозните цени може да превърне в пречка пред възможностите за нормално осъществяване на обществения живот на хората. Следователно, промените в превозните цени оказват влияние както върху екологичното измерение на устойчивото развитие на транспорта, така и върху определени социални аспекти като достъп до пазара на труда и до образование.

Цените за пътническите превози в страната нарастват успоредно с нарастването на потребителските цени между 2000 и 2011 година. При това цените за превозите по автомобилен транспорт нарастват най-много.

Индексите на цените на пътническите превози позволяват да се сравняват измененията, които настъпват в цените на различните видове транспорт. При това през периода 2000-2011 г. цените за превозите по автомобилен и железопътен транспорт нарастват средногодишно съответно със 7,3 % и 7,1 %, докато тези за превозите по въздушен транспорт нарастват едва с 1,8 % средно на година (таблица 1). От друга страна следва да се има предвид, че по-голямата част от пътническите превози по автомобилен транспорт се извършва с леки автомобили и лични превозни средства. Именно затова в анализа следва да се включат и цените за покупка на леки автомобили (намаляват с 0,6 % средногодишно) и цените на леките автомобили (намаляват с 0,4 % средногодишно). Сравнението показва, че цените за притежаването и експлоатацията на лични превозни средства в крайна сметка нарастват по-малко, отколкото тези за транспортните услуги.

Таблица 1. Хармонизирани индекси на потребителските цени

ХИПЦ средногодишни	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Потребителските цени	76.4	82.0	86.8	88.8	94.3	100.0	107.4	115.6	129.4	132.6	136.6	141.2
Потребителските цени в транспорта	78.1	83.4	84.1	86.1	90.2	100.0	106.8	113.7	130.7	124.5	131.9	139.9
Цени за покупка на превозни средства	98.3	100.3	99.6	102.2	101.0	100.0	100.8	103.9	109.1	103.0	97.2	91.7
Цени на леките автомобили	95.6	98.5	98.3	101.7	100.9	100.0	100.8	103.9	109.0	102.6	96.6	90.9
Цени на мотоциклети, велосипеди и превозни средства с животноинска тяга	126.4	120.3	116.4	108.5	103.3	100.0	100.0	103.5	110.7	122.6	124.4	127.9
Цени (разходи) за използване на лични транспортни средства	78.8	82.2	82.3	82.8	87.6	100.0	105.8	114.3	129.9	116.0	131.6	145.5
Цени на резервни части и аксесоари за лични превозни средства	93.4	91.8	93.3	93.7	96.0	100.0	103.9	113.5	127.0	132.1	134.3	138.5
Цени на горива и смазочни материали за лични превозни средства	77.6	81.2	80.3	79.7	85.1	100.0	105.9	112.0	128.0	108.6	127.2	143.6
Цени за поддържане и ремонт на лични превозни средства	89.2	93.3	95.9	94.6	96.2	100.0	106.6	115.8	134.9	147.0	151.7	154.0
Цени на транспортните услуги	69.5	78.6	80.7	84.7	89.1	100.0	108.8	114.5	138.4	144.8	143.3	148.5
Цени на пътническите превози по железопътен транспорт	62.4	76.9	80.5	87.7	92.7	100.0	106.7	112.9	136.0	142.0	142.0	142.5
Цени на пътническите превози по автомобилен транспорт	71.9	80.0	81.9	86.2	89.6	100.0	108.6	114.3	139.3	144.7	144.3	149.8
Цени на пътническите превози по въздушен транспорт	93.0	106.4	106.1	92.2	100.1	100.0	106.6	111.1	116.9	117.1	108.5	112.6
Цени на комбинирани пътнически превози	67.9	76.5	78.6	82.7	87.6	100.0	110.7	116.8	149.4	164.7	168.2	177.8

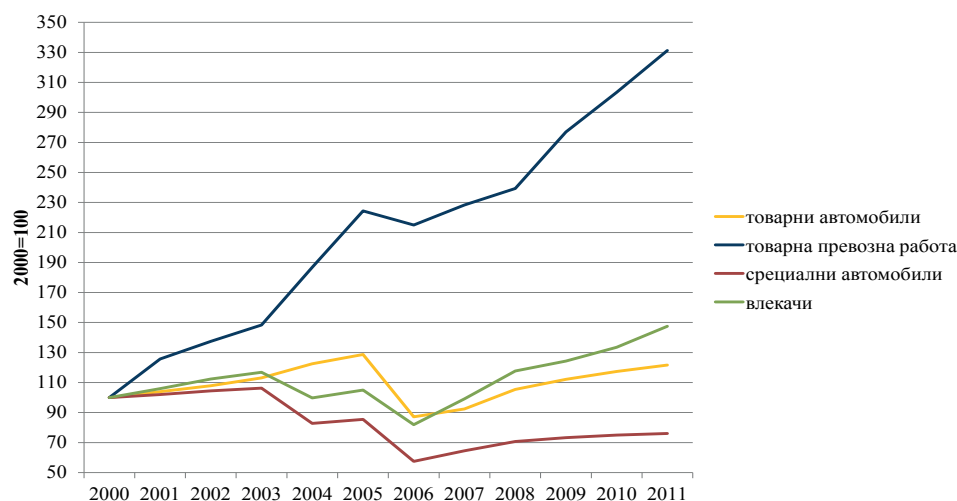
Източник: EUROSTAT, 2012

Предвид това, че транспортните цени оказват решаващо влияние върху търсенето на превози и върху избора на вид транспорт, те имат много важна роля за постигането на целите на политиката за устойчиво развитие и конкурентоспособност на националната транспортна система. Анализът на цените по видове транспорт показва високата степен на зависимост на развитието на транспортния сектор от икономическото развитие.

С цел да се обезпечи по-детайлна информация за развитието на транспорта в страната, ще бъдат анализирани и някои допълнителни показатели, последователно изложени по-нататък в текста.

6. Численост на превозните средства

През периода 2000-2005 г. *броят на товарните и специалните автомобили и влекачите* в страната непрекъснато е нараствал, след което започва да намалява. Причината за това е въвеждането на изисквания за техническа годност на транспортните средства и за съответствие с европейските технически норми след 2002 година. В резултат на тази мярка автомобилните предприятия се налага да обновят своя парк от превозни средства.

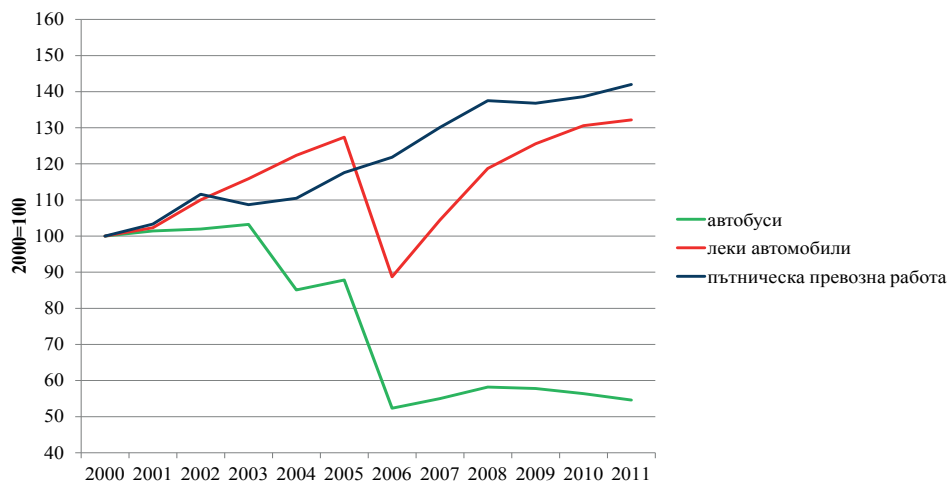


Фигура 11. Изменение в числеността на товарния подвижен състав в автомобилния транспорт спрямо нарастването в обема на товарните превози

Източник: НСИ

Друга причина за намаляването на броя на превозните средства в автомобилния транспорт след 2005 г. е оптимизирането на използването на подвижния състав чрез превоз на по-големи количества товари с по-малко на брой транспортни средства. Както е видно от фигура 11, през последните 5 години от разглеждания период тенденцията е към нарастване на броя на транспортните средства. Темпът на обновяване на подвижния състав след 2006 г. е 3-4 % за товарните автомобили.

Тенденциите в развитието на парка от *пътнически превозни средства* в автомобилния транспорт са представени на фигура 12.

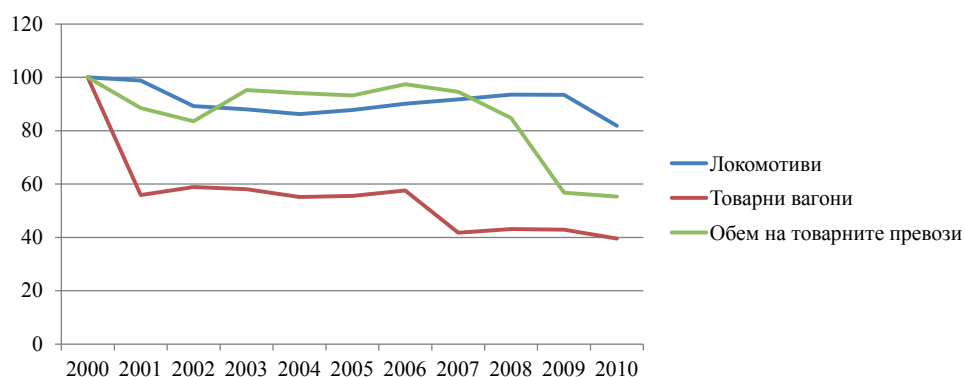


Фигура 12. Нарастване в числеността на пътния подвижен състав спрямо ръста в обема на пътните превози по автомобилен транспорт

Източник: НСИ

Броят на автобусите непрекъснато намалява със среден темп от 5 %, докато броят на леките автомобили се увеличава от 2000 до 2005 година. След 2005 г. са наложени технически изисквания във връзка с подготовката за присъединяване на страната към ЕС, затова новорегистрираните леки автомобили намаляват с 36 % през 2006 г. и се увеличават отново до 2011 г. средногодишно с 3 %. Същевременно обемът на превозите на пътници нараства непрекъснато със средногодишен темп от 7 %. Отново както при товарните превози, така и при пътните, се налага оптимизиране използването на подвижния състав чрез обслужване на повече пътници с по-малко на брой превозни средства, без да се влошава качеството на превозите.

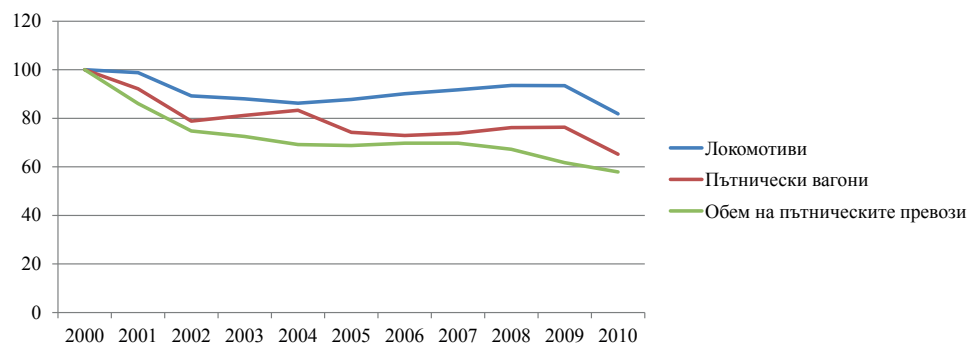
По отношение на *числеността на превозните средства в железопътния транспорт* е характерно това, че тя намалява успоредно с намаляването на обема на превозите (виж фигура 13).



Фигура 13. Изменение в числеността на товарния подвижен състав спрямо обема на товарните превози по железопътен транспорт

Източник: НСИ

Товарните вагони намаляват средногодишно с 6,5 %, обемът на товарните превози – с 4,6 %, докато числеността на локомотивите се снижава плавно с 0,5 % средногодишно. Очертаните тенденции са положителни на пръв поглед, тъй като привеждат броя на товарните вагони в съответствие с обема на превозите по железопътен транспорт. Следва да се има предвид и факта, че степента на обновяване на вагонния парк е изключително ниска, което се дължи на дълбоката криза в този подсектор и невъзможността за отделяне на средства за закупуването на нов подвижен състав, който да съответства на изискванията и стандартите за интероперабилност. Това е и основната причина българските железопътни превозвачи да не могат да участват адекватно на международния транспортен пазар.

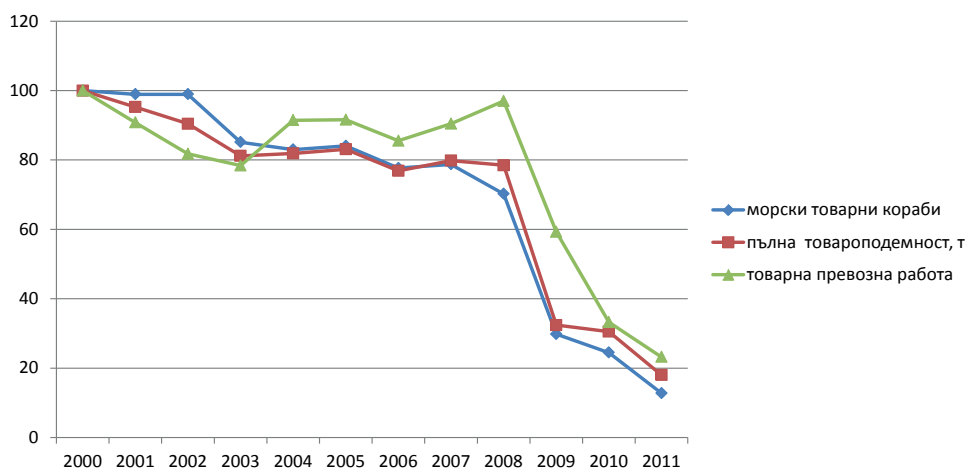


Фигура 14. Нарастване в числеността на пътническия подвижен състав спрямо обема на пътническите превози по железопътен транспорт

Източник: НСИ

Аналогична е тенденцията и при пътническите превози. Средногодишният темп на намаляване на броя на пътническите вагони е 2,4 %, а на пътническите превози – 4,5 % (фигура 14).

Представените на фигура 15 данни за развитието на *морския флот* отразяват тенденция на намаляване на общия брой и бруто тонажа на корабите, успоредно с намаляването в обема на извършената превозна работа.

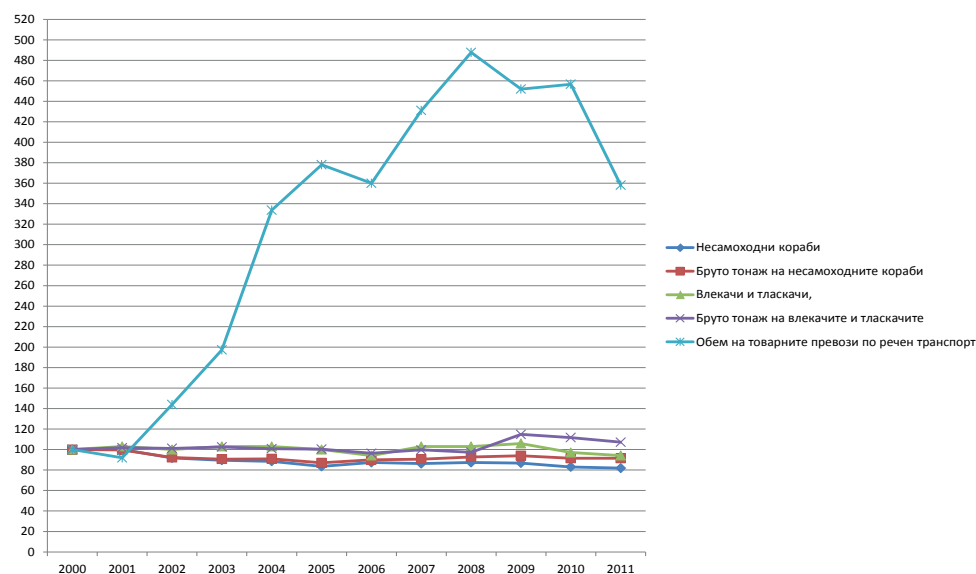


Фигура 15. Изменение в числеността и бруто тонажа на морския флот в страната спрямо 2000 г.

Източник: НСИ

Това явление е негативно и е свързано предимно с високата средна възраст на флота и необходимостта от изваждане от експлоатация на корабите, които представляват опасност при извършване на превозите. Успоредно с това, след 2008 г. – с навлизането на страната в икономическата криза, този подсектор буквално се срива. Междувременно основният български превозвач в сектора два пъти е обявяван в приватизация, което допълнително усложнява състоянието на морския флот.

Аналогично е и състоянието на *речния флот*. Предлагаането на транспортни услуги по речен транспорт може да се оцени с броя на регистрираните превозни средства и техния капацитет (фигура 16). Ясно може да се очертае тенденция, свързана с намаляване на общия брой и бруто регистър тонажа на корабния речен флот – съответно от 182 броя кораби с 270 026 тона товароподемност през 2000 г., на 149 кораба с товароподемност 247 000 тона през 2011 година. Намалението се дължи на високата средна възраст на флота и необходимостта от изваждане от експлоатация на корабите, които представляват опасност при извършване на превозите, както и на реструктурирането на подсектора.

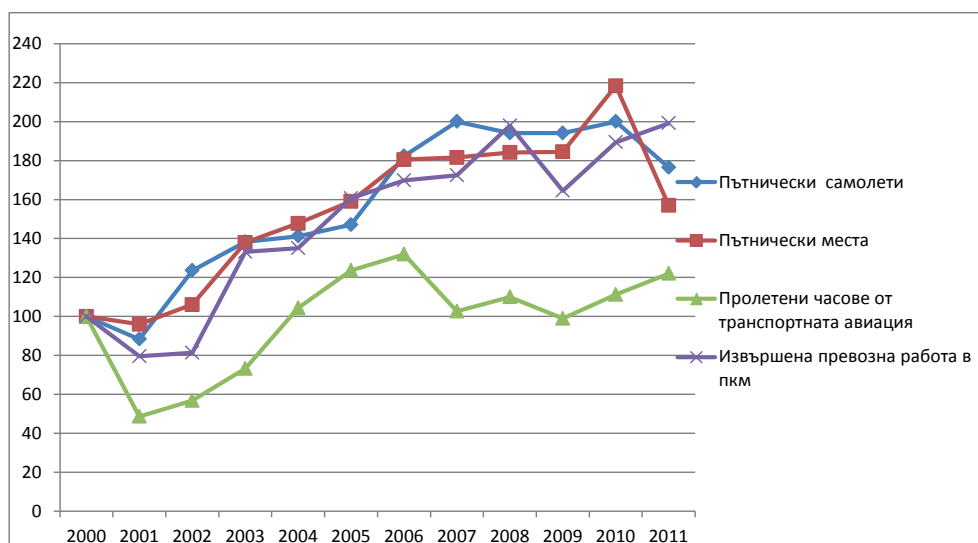


Фигура 16. Изменение в числеността на речния търговски флот и обема на речните товарни превози спрямо 2000 г.

Източник: НСИ

Както е видно от фигура 16, намалението в числеността на флота е съпроводено със значително увеличение в обема на товарната превозна дейност, което отразява подобрена ефективност при използването на речните кораби и повишаване на производителността на един кораб и на един бруто тон от тонажа на флота. Отчетеното намаление в обема на превозите след 2008 г. отразява променените условия на работа вследствие на икономическата криза.

Общият брой на притежаваните *въздухоплавателни средства*, регистрирани в страната в края на 2011 г., е 200, от които 60 – за пътническа превозна дейност, 24 – за товарна, и 116 – за специализирани авиационни работи. Изменението в числеността на парка от пътнически самолети за обществени превози е представено на фигура 17. Както е видно от нея, през разглеждания период броят на самолетите за обслужване на търговски въздушни превози до и от страната намалява от 34 през 2000 г. на 30 – през 2001 г., но отново започва да нараства (42 броя самолети) след 2002 г., която е критична по отношение на въздушния транспорт в страната поради фалита на националната авиокомпания „БАЛКАН“.



Фигура 17. Изменение в числеността на пътническите самолети, броя на пътническите места и пролетените часове от транспортната авиация спрямо 2000 г.

Източник: ГД ГВА

Отбелязаното нарастване до 68 броя самолети през 2010 г. е добра възможност за увеличаване дела на българските компании в този сегмент на международния транспортен пазар. През периода 2000-2001 г. се наблюдава по-бързо нарастване в числеността на самолетите и броя на пътническите места в сравнение с пролетените часове, но, от друга страна, изменението в броя на самолетите съответства на изменението в обема на извършената превозна работа от въздушния транспорт през периода.

Средната възраст на самолетния парк е сравнително висока – 20 г. за пътническите самолети, 34 г. и 5 м. – за товарните, и 27 г. и 5 м. – за другите въздухоплавателни средства⁷. Това е негативен показател за качеството на предлаганите транспортни услуги от българските превозвачи, както и за възможностите за обезпечаване на сигурност и безопасност на полетите, и е проблем, който трябва да бъде разрешен постепенно чрез избор на традиционни (кредити) или алтернативни (лизинг) форми за финансиране (Бакалова, 2007). През последните две години от разглеждания период е предприето обновяване на самолетния парк.

7. Брой на регистрираните предприятия в транспортния сектор

В началото на 2011 г. броя на регистрираните транспортни предприятия в страната е 18 955, от които 17 061 – в автомобилния транспорт, съответно 9515 предприятия за осъществяване на пътнически превози и 7546 – за товарни превози. Относителния дял на предприятията, регистрирани за извършване на то-

⁷ Източник: Министерство на транспорта.

варни превози, е 45,1 %, а за пътнически превози – 54,9 %⁸ (таблица 2). За извършване на превози по железопътен транспорт са регистрирани 9 предприятия, от тях 1 е за пътнически превози, а останалите 8 са за извършване на национални или регионални товарни превози. Речните превози се извършват от 23 предприятия, а регистрираните за извършване на морски превози са 37. В страната са регистрирани 38 авиационни оператори, 18 от тях – за извършване на товарни и пътнически полети, а останалите – за други видове разрешени полети. Броят на предприятията, регистрирани за извършване на спомагателни дейности в транспорта и за складиране и съхранение на превозваните стоки, са 1786.

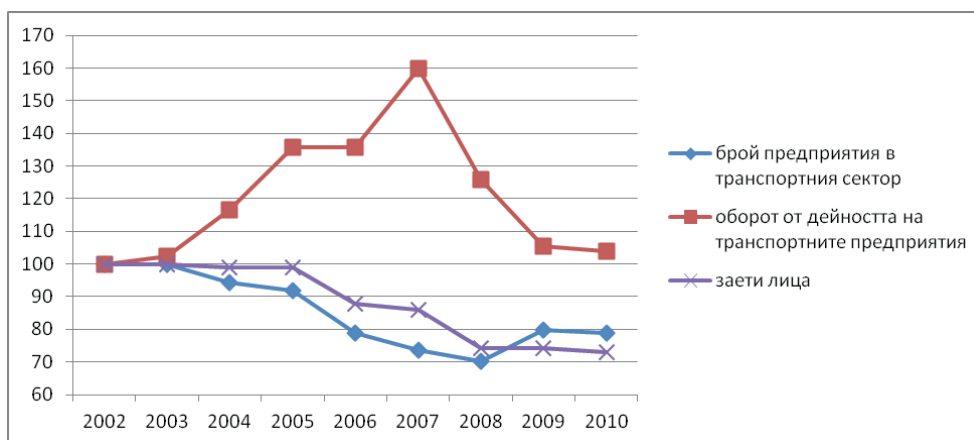
Таблица 2. Брой на транспортните предприятия по видове транспорт

Години	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Товарен автомобилен транспорт	10 000	7 660	7 097	8 188	9 426	9 515
Пътнически автомобилен транспорт	7 847	7 051	6 527	6 719	7 512	7 546
Железопътен транспорт	4	5	8	8	9	9
Тръбопроводен транспорт	1	1	1	1	1	1
Речен транспорт	17	16	20	25	25	23
Морски транспорт	22	8	10	24	35	37
Въздушен транспорт	18	26	37	38	39	38
Спомагателна дейност в транспорта	1 824	1 748	1 643	1 691	1 725	1 786

Източник: EUROSTAT

Както е видно от фигура 18, числеността на предприятията в транспортния сектор намалява непрекъснато до 2008 година. Основната причина за тази тенденция е необходимостта предприятията да отговорят на лицензионните и други изисквания във връзка с присъединяването на страната към ЕС. Именно и затова след 2008 г., въпреки кризисните условия, числеността на предприятията в транспортния сектор започва да се увеличава. Част от предприятията, които са отпаднали от пазара в предходните години, са успели да изпълнят новите изисквания и отново са се лицензирали, за да възобновят своята дейност.

⁸ Източник: EUROSTAT.



Фигура 18. Изменение в броя на предприятията регистрирани в транспортния сектор, оборота от дейността им и числеността на зетите лица спрямо 2002 г.

Източник: НСИ

Очевидно, въпреки въведените високи стандарти и изисквания по отношение на превозвачите в автомобилния транспорт, той остава най-атрактивен за предприемачите. Основната причина за това е ниският размер на необходимите първоначални инвестиции за започване на дейността. Следва да се има предвид и фактът, че голяма част от превозвачите разполагат само с едно превозно средство, но съществуват и големи оператори със значителен парк от автомобили. Товарните превози както в страната, така и в чужбина, се извършват изцяло от частни превозвачи, докато при изпълнението на пътническите превози участват и държавни и общински компании⁹. Въпреки всичко, темповете на намаляване на числеността на предприятията в транспортния сектор през периода 2000-2008 г. са по-бързи, отколкото нарастването на тяхната численост след 2008 година. Това отразява и тенденцията за консолидация на малките фирми в сектора с оглед поддържане на конкурентоспособността им на транспортния пазар.

Освен това, непрекъснат спад е налице и в числеността на персонала. Тази тенденция се запазва през целия анализиран период. При отчитане на ръста в оборота тя отразява повишаването на производителността на труда в транспортния сектор, както и адаптирането на длъжностните разписания към промените в условията за осъществяване на дейността и към новите технологични процеси.

8. Дължина и гъстота на транспортната мрежа

Общата гъстота на пътната мрежа (вкл. републиканска и общинска пътна мрежа) в страната е 0,34 км/кв. км и е малко по-ниска от средната стойност за ЕС – 0,40 км/кв. км). Стойността на този показател в България е по-висока

⁹ Държавните предприятия осъществяват пътнически превози на базата на задължения за извършване на обществени превозни услуги. Тази форма е широко разпространена при изграждането на градските и общински транспортни схеми.

от тези на страни като Полша и Словакия и е равна на стойностите за Латвия, Литва, Румъния и Словения. Гъстотата на пътната мрежа на 10 000 жители от населението е 49,9 км и е по-ниска от средната за ЕС – 94,3 км на 10 000 жители, както и от тази в новите страни членки, с изключение на Унгария и Чехия. Предвид това, че около 40 % от територията на България е с планински релеф и е с ниска населеност, то общата гъстота на пътищата е достатъчна за страната.

Изводът, който може да се направи от сравнението на дължината и гъстотата на пътно-шосейната мрежа в Република България с тези в другите европейски страни със сходни условия (виж таблица 3), е, че величините на тези показатели в нашата страна са по-ниски, което налага влагането на значителни инвестиции в изграждането на нови и реконструкцията на съществуващите републикански пътища.

Таблица 3. Сравнения на дължината и гъстотата на пътно-шосейната мрежа в страната с тези в други страни – членки на ЕС, 2012 г.

Страна	Територия (хил кв.км)	Население (млн. души)	Дължина на пътната мрежа (км)	Гъстота на пътната мрежа (км/ 1000 кв.км от територията)	Осигуреност с пътна мрежа (км/ 10000 жители от населението)
България	110.9	7.327	37287	336.22	50.89
Португалия	92.1	10.542	79447	862.62	75.36
Ирландия	70.3	4.583	96525	1373.40	210.62
Австрия	83.9	8.443	110206	1313.87	130.53
Унгария	93.0	9.958	198344	2132.04	199.18

Източник: Генерална дирекция по мобилност и транспорт, 2013 г.

Класификацията на пътищата в България е административно определена и не се основава нито на техническите параметри на пътищата, нито на интензивността на трафика (с изключение на автомагистралите). През 1999 г., с одобряването на новата класификация, четвъртокласните пътища са изключени от републиканската пътна инфраструктура, поради което 5257 км пътища от четвърти клас са прекласифицирани като третокласни. Целта на тази мярка е да се оставят пътищата, свързващи общинските центрове и малките населени места, за управление от общинските власти. Тези пътища са строени по стандартите за четвъртокласни пътища и не отговарят на стандартите за включване в трети клас. Състоянието на голяма част от четвъртокласните пътища е изключително лошо. В резултат на това основната част от републиканската пътна мрежа – частта с най-натоварен трафик – включва магистралите, пътищата от първи, втори и трети клас.

При оценката на общото състояние на пътната мрежа в страната следва да се отбележи също така, че голяма част от пътищата не са ремонтирани от повече от 15-20 години, въпреки че периодични ремонти се предвиждат на всеки 5-7 години, а основни – на всеки 12 години¹⁰.

¹⁰ Съгласно „Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г.”, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Таблица 4. Основни данни за пътна инфраструктура в България

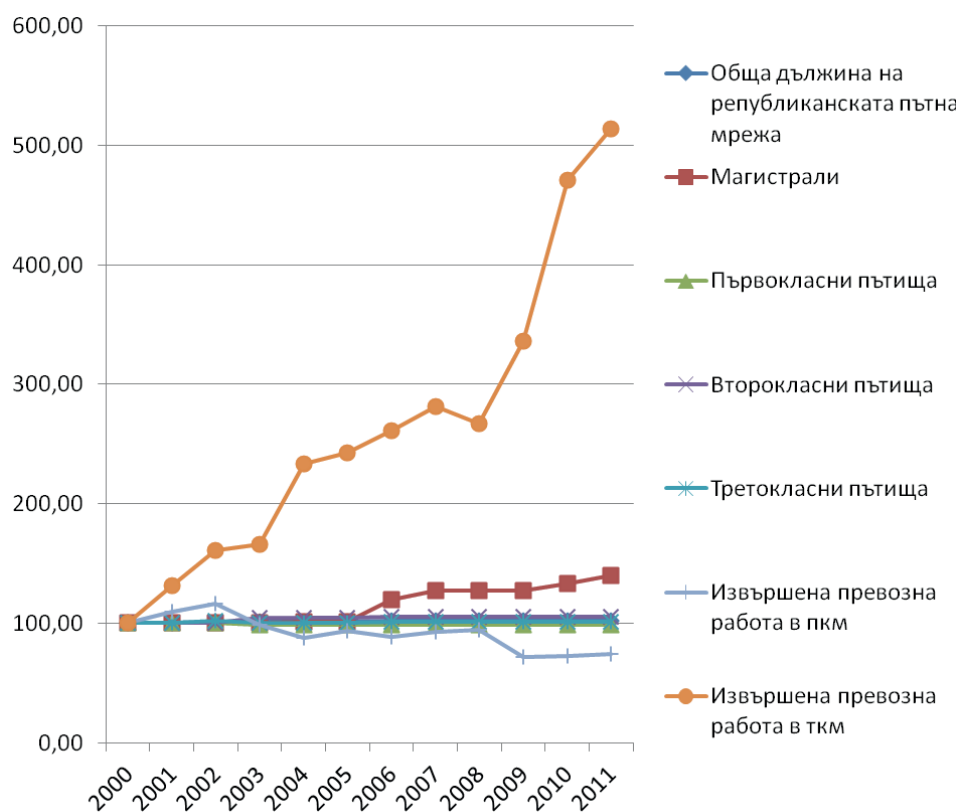
Показатели	Години											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Обща дължина на републиканската пътна мрежа, км	19061	19061	19280	19265	19276	19288	19373	19425	19435	19435	19456	19512
Относителен дял на магистралите	1.721	1.7208	1.7012	1.7026	1.7172	1.7161	2.0338	2.1519	2.1508	2.1508	2.2461	2.3473
Относителен дял на първокласните пътища	15.8	15.802	15.622	15.37	15.361	15.393	15.325	15.315	15.307	15.307	15.265	15.221
Относителен дял на второкласните пътища	20.08	20.078	19.85	20.825	20.813	20.8	20.756	20.7	20.731	20.725	20.713	20.654
Относителен дял на третокласните пътища	62.4	62.4	62.827	62.102	62.108	62.09	61.885	61.833	61.811	61.816	61.775	61.777
Гъстота на пътната мрежа на кв. км	0.172	0.1719	0.1739	0.1737	0.1738	0.1739	0.1747	0.1752	0.1752	0.1752	0.1754	0.1759
Гъстота на пътната мрежа на 10 000 жители от населението	23.27	23.389	24.433	24.554	24.709	24.989	25.228	25.425	25.55	25.695	25.925	26.63

Източник: НСИ и Агенция „Пътна инфраструктура”

По-голямата част от прекласифицираните пътища се нуждаят от реконструкция, за да отговорят на стандартите за трети клас. Пътищата в направление изток-запад са по-добре развити от тези в направление север-юг, а тези в периферните райони са в незадоволително състояние (особено що се отнася до пътищата в близост до северната граница и тези, разположени между транспортни коридори № 4 и № 9). Поради хроничния недостиг на средства за поддържане на пътищата, състоянието на пътната мрежа в страната все още е незадоволително.

Ниският относителен дял на автомагистралите е пречка за привличането на транзитни товаропотоци през територията на страната (таблица 4). Общото експлоатационно състояние на пътищата в България е незадоволително, а липсата на достатъчно преходни гранични пунктове на север и твърде дългото изграждане на вторият мост над р. Дунав са сериозни препятствия за интеграционните процеси на националната транспортна система. Значителен е относителният дял на пътищата с изчерпана пропускателна способност.

При сравняване на темповете на нарастване на обема на превозите по автомобилен транспорт и изменението в дължината на републиканската пътна мрежа и отделните категории пътища положителна е тенденцията за нарастване на дължината на автомагистралите (фигура 19). Темповете на нарастване обаче са много по-ниски в сравнение с нарастването на обема на товарните превози, продиктувано от непрекъснатия ръст в търсенето. Очевидно е, че през анализирания период пътната инфраструктура на страната не се развива с адекватни темпове, за да отговори на равнището на търсене на достъп и съответно на търсенето на превози от страна на клиентите. Следователно, освен по качествени параметри, пътната инфраструктура не се развива в съответствие с поставените цели на политиката за устойчиво развитие и в количествено отношение.



Фигура 19. Изменение в дължината на пътната мрежа спрямо изменението в обема на превозите по автомобилен транспорт

Източник: НСИ

При анализ на данните в таблица 5 ясно се очертава тенденцията на непрекъснато намаляване на общата дължина на **железопътните линии** от 6518 км през 2000 г. на 5661 км през 2011 г., т.е. с 10 %, както и на дължината на текущия път, която намалява с 5,3 % (от 4320 км през 2000 г. на 4072 км през 2011 г.). Тази тенденция се обуславя от процеса по демонтиране на линиите по направления, по които обемът на превозите е много нисък или изобщо не се извършват превози.

Таблица 5. Дължина и гъстота на железопътните линии в страната

Железопътни линии	Години											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Дължина на железопътните линии	6518	6402	6384	6358	6238	6025	5990	5967	5923	5888	5831	5661
2. Текущ път	4320	4320	4318	4316	4259	4154	4146	4143	4144	4150	4098	4072
3. Текущ път на 1000 км ² от територията на страната	38,9	38,9	38,9	38,9	38,3	37,4	37,4	37,3	37,4	37,4	37,0	36,7
4. Текущ път на 10000 жители от населението	5,3	5,47	5,50	5,49	5,49	5,38	5,40	5,42	5,45	5,49	5,46	5,56
5. Дължина на железопътните линии с нормално междурелсие (1435 mm) от които:	4075	4075	4073	4071	4031	4029	4021	4018	4019	4025	3973	3947
Електрифицирани линии	2744	2847	2847	2871	2854	2880	2812	2806	2827	2833	2785	2862
Удвоени линии	968	966	967	969	948	957	973	971	972	971	969	977
6. Теснопътни железопътни линии (760 mm)	245	245	245	245	228	125	125	125	125	125	125	125

Източник: НСИ

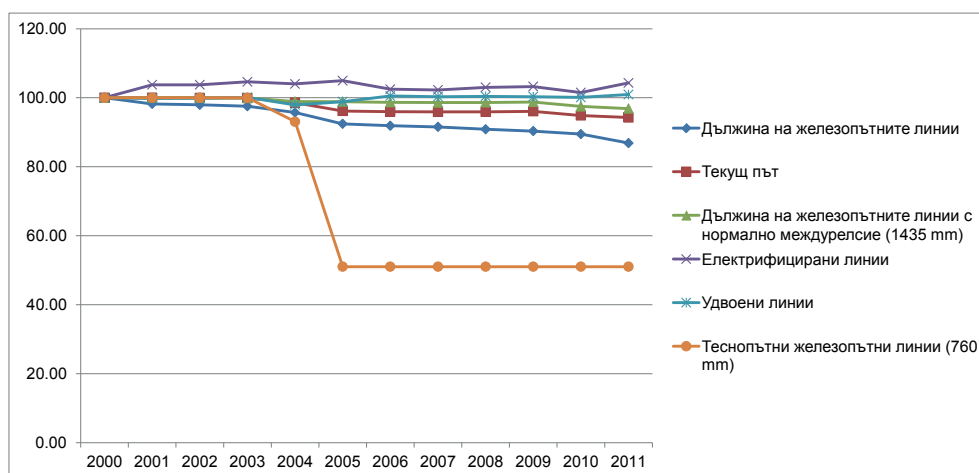
Процесът на оптимизиране дължината на железопътната мрежа на страната в съответствие с обема на извършваните превози има съществено значение за намаляване на разходите за железопътната инфраструктура и в следствие за правилното формиране на таксите за достъп до нея. Следва да се има предвид обаче, че оптимизирането на железопътната мрежа се извършва не само чрез закриване на второстепенни и малодейтелни жп линии, но и чрез строителството на нови. Във връзка с това се изпълняват различни проекти по удвояване линиите по някои участъци и по изграждане на нови трасета¹¹(МТИТС, 2007б). Успоредно с това е налице тенденция на нарастване на относителния дял на електрифицираните линии спрямо дължината на текущия път от 63,5 % през 2000 г. на 69 % през 2011 година. Тази тенденция отразява стремежа за подобряване на състоянието на железопътната инфраструктура и предлагането на по-качествени услуги, свързани с достъпа до нея. Не толкова значително е увеличението на относителния дял на удвоените линии – от 22,4 % през 2000 г. на 23,6 % през 2011 г., т.е. само с 1 %.

Към началото на 2010 г. капацитетът на железопътната мрежа на страната е около 14 млн. влаккм за товарни превози и 28 млн. влаккм за пътнически превози. Сравнението със заявления за използване капацитет дава основание да се направи извод, че е налице свръхкапацитет, а следователно търсенето на железопътна инфраструктура, респ. на превози по железопътен транспорт, е ниско. Независимо, че всички мероприятия и перспективи пред този подсектор, заложи в политиката за развитие на транспорта, са в посока увеличаване на пазарния му дял на транспортния пазар, следва да се осъществи рационализиране на железопътната мрежа, с цел оптимизиране на нейното финансиране и привеждането ѝ в съответствие с европейските технически стандарти.

Показателите за осигуреност с транспортна инфраструктура на територията на страната отразяват гъстотата (плътността) на транспортната инфраструктура по териториален признак и имат относително постоянни величини за железопътната мрежа, което се вижда от данните в таблица 5. Липсата на значителни отклонения във величината на този показател през разглеждания период се дължи на относително постоянната дължина на железните пътища. Тенденцията за леко увеличаване на осигуреността с железопътна инфраструктура на 10 000 жители от населението на страната е положителна на пръв поглед. Тя обаче се дължи не на реално увеличение на текущия път (напротив, през разглеждания период се наблюдава намаление на абсолютната му дължина в км). Причината е в снижаване на числеността на населението, дължащо се на мащабните емиграционни процеси и отрицателен естествен прираст.

¹¹ Например: Строителство и електрификация на приблизително 19 км нова жп участък за скорост на движение 160 км/ч, удвояване и електрификация на приблизително 17 км нова жп отсечка за достигане на проектна скорост 160 км/ч.като части от проекта “Реконструкция и електрификация на Пловдив-Свиленград” и др. Източник: Секторна оперативна програма “Транспорт” на Министерство на транспорта, 2007.

Всичко това се потвърждава и от тенденциите в изменението на дължината на железопътните линии спрямо 2000 година (фигура 20).



Фигура 20. Изменение в дължината на железопътната мрежа спрямо 2000 г.

Източник: НСИ

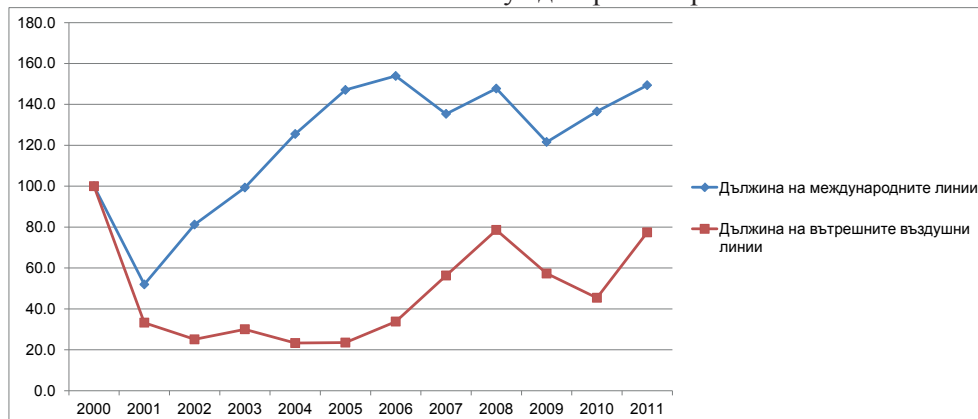
Степента на **осигуряване на населението на страната с въздушни линии** може да се оцени с показателите за дължина и гъстота на въздушните линии. Данните, представени в таблица 6, показват тенденция на намаляване дължината на вътрешните въздушни линии от 1606 хил. км през 2000 г. до абсолютния минимум от 378 хил. км през 2005 г., след което се забелязва постепенно увеличение до 1262 хил. км през 2008 г. и спад до 729 хил. км през 2010 година. През 2011 г. дължината на вътрешните въздушни линии нараства отново до 1243 хил. км.

Таблица 6. Степен на осигуряване на населението на страната с въздушни линии

ПОКАЗАТЕЛИ	ГОДИНИ											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Дължина на международните линии	29697	15434	24122	29490	37264	43681	45701	40184	43871	36108	40552	44356
Дължина на вътрешните въздушни линии	1606	534	403	482	374	378	542	904	1262	920	729	1243
Вътрешни въздушни линии на 1000 км ² територия	14,5	4,8	3,6	4,3	3,4	3,4	4,9	8,1	11,38	8,3	6,6	11,2
Вътрешни въздушни линии на 10 000 жители	1,97	0,68	0,51	0,58	0,49	0,49	0,71	1,18	1,66	1,22	0,97	1,70

Източник: НСИ

По отношение на дължината на международните въздушни линии е налице увеличение от 29 697 хил. км през 2000 г. на 45 701 хил. км през 2006 г. и снижаване до 36 108 хил. км през 2009 година. Наблюдава се известно нарастване на дължината на обслужваните въздушни линии през 2010 и 2011 г., което се дължи преди всичко на повишената мобилност на хората и по-честите бизнес и туристически пътувания до и от страната (фигура 21). Превозите по голяма част от тези линии обаче се поемат от чуждестранни превозвачи.



Фигура 21. Дължина на обслужваните въздушни линии, хил. км

Източник: НСИ

Осигуреността на населението с въздушни линии намалява от 1,97 хил. км на 10 000 жители от населението през 2000 г. до 0,49 хил. км на 10 000 жители през 2005 г., след което се наблюдава нарастване до 1,70 хил. км на 10 000 жители от населението през 2011 година. Това до голяма степен се дължи на повишеното търсене на превози през летните месеци и обслужването на активните туристически дестинации в страната. От друга страна, осигуреността с въздушни линии на 1000 кв. км от територията на страната първоначално бележи спад от 14,5 хил. км на 1000 кв. км през 2000 г. до 3,4 хил. км на 1000 кв. км през 2005 г., след което постепенно се увеличава до 11,38 хил. км на 1000 кв. км през 2008 година. След това – поради настъпилата икономическа и финансова криза отново се забелязват намаление до 6,6 хил. км на 1000 кв. км. през 2010 г., а през 2011 г. отново се установява увеличение. Промяната във величината на този показател отразява възможностите за достъп на пътниците до въздушен транспорт в рамките на страната.

В Република България има изградени 10 граждански летища, от които 4 са със статут на международни (София, Варна, Бургас, Пловдив), 10 обслужват селскостопанската авиация и 22 сертифицирани летателни площадки, предназначени за използване от авиационни оператори с предмет на дейност изпълнение на специализирани авиационни полети и други видове въздухоплавателна дейност.

През българските **морски и речни пристанища** преминават около 65 % от износа и 79 % от вноса на стоки в страната, съответно 65,7 % от вноса се

осъществява през морските и 13,5 % – през речните пристанища. След 2008 г. обемът на превозите по тези видове транспорт спада драматично, както вече беше изяснено в анализа по-горе. В страната съществуват два големи морски и два речни пристанищни комплекса, които обединяват всички пристанища за обществен транспорт с национално значение.

Пристанищен комплекс Варна включва най-голямото българско контейнерно пристанище и е главната “врата” за износ на промишлена и селскостопанска продукция от Северна България. То се намира на кръстопът между Паневропейски транспортен коридор № 8 и Трансконтиненталния път TRASEKA (Европа-Кавказ-Азия) и предлага фериботна услуга до Украйна и Русия. Пристанището разполага с единствения пътнически терминал между Истанбул и Одеса и кратка сухопътна връзка между р. Дунав и Черно море с използване на транзитната жп връзка Русе-Варна.

Пристанищен комплекс Бургас е ключов инфраструктурен обект от Паневропейски транспортен коридор № 8, свързващ Италия, Албания, Македония и България, с излаз към Средна Азия. Той обслужва всички големи промишлени центрове в Южните Балкани, а също така и много от транзитните товари, насочени към или произхождащи от Македония, Сърбия и Централноевропейските страни. Пристанище Бургас изпълнява ролята на hub¹² за търговските райони в черноморския басейн. Общият товарооборот на пристанището, броят на обработените кораби и техният тонаж показват устойчиви тенденции на растеж.

Проектите за развитие на двете морски пристанища включват разширение на порт Бургас, чрез изграждане на нов източен вълнолом, подходящ навигационен канал и терминал за насипни товари и отдаване за използване на концесия на отделни пристанищни терминали от порт Варна.

Река Дунав е международен воден път, по който е ориентиран паневропейски транспортен коридор №7. На територията на Република България има два основни пристанищни комплекса – Лом и Русе.

Пристанищният комплекс Лом включва пристанищата: Лом (разположено между 742-ри и 743-ти км по р. Дунав, т.е. на 200 км по течението – източно от шлюза “Железни врата”, разполага с 13 корабни места), Видин (разположено между 785 и 795-ти км на реката) и Оряхово (на 678-и км на реката, с 2 товарни и 1 пътническо корабно място). Комплексът реализира около 40 % от българския товарооборот по р. Дунав.

Пристанището има добре развита инфраструктура и свободен капацитет за преминаване на транзитни стоки и товари, свързано е директно с националната железопътна и пътно-шосейната мрежа, разполага с RO-RO и фериботна връзка с Румъния.

В пристанищен комплекс Русе се извършва широка гама от дейности, свързани с предоставяне на пристанищни услуги и съответните местни и чуж-

¹² От английски език – hub – главина, разпределителен център.

дестранни търговски услуги. То е ключово за седми (каналната връзка Рейн-Майн-Дунав), девети (Хелзинки-Санкт Петербург-Москва-Киев-Букурещ-Русе-Александруполис), десети европейски транспортен коридор (за извършването на комбинирани превози на транзитни товари по сухопътната транспортна връзка Варна-Русе по "Пътя на коприната"), както и за транспортен коридор TRASEKA (Узбекистан-Азербайджан-Грузия-България до Европа). При добра конюнктура пристанищен комплекс Русе има капацитет да преработва 6,5 млн. тона товари на година.

Въз основа на направения преглед на равнището на предлагане и степента на изграденост на транспортната инфраструктура може да се направи извод, че основните недостатъци на транспортната инфраструктура в страната са свързани с ниската степен на поддържане и сравнително застарялата материална база. Основните предимства на националната инфраструктура (с изключение на пътната) са свързани с наличието на свободен капацитет и многофункционалност, което означава при всички случаи възможност за растеж чрез привличането на транзитни товаропотоци при използването на кръстопътното положение на страната. За осъществяването на тази цел обаче е необходимо влягането на сериозни инвестиции в транспортната инфраструктура, което от своя страна поставя проблема за нейното управление, както и за привличането на частни капитали за модернизацията и концесионирането на отделните обекти.

9. Изводи от анализа на състоянието и развитието на транспортния сектор в страната и въздействието на икономическата криза

Резултатите от анализа на развитието на транспортния сектор през периода 2000 – 2011 г. разкриват **редица неблагоприятни тенденции:**

- Непрекъснат ръст на автомобилния транспорт както при извършването на товарните, така и при пътническите превози, което създава предпоставки за влошаване на показателите за социално и екологично устойчиво развитие на транспорта (оказва влияние за нарастване на консумацията на енергия, повишаване на емисиите на парникови газове, повишаване на равнищата на шум и др.);
- Цените за автомобилните и железопътните транспортни услуги нарастват с по-бързи темпове в сравнение с тези за въздушните превози, което отразява високата степен на зависимост на развитието на транспорта от икономическия растеж;
- Спад в обема на превозите вследствие от икономическата стагнация през последните години след 2008 г., което засяга най-тежко морския транспорт. Обемът на извършената от него работа спада повече на половина и успоредно с намаляването на числеността и бруто тонажа на морския търговски флот показва изключително неблагоприятни промени в структурата на транспортната система, които допълнително затвърждават позициите на автомобилния транспорт;

- Всичко това създава предпоставки за много силна зависимост на транспортния пазар и на националната икономика като цяло от цените на течните горива, което неминуемо води до ниска конкурентоспособност на българските стоки на международните пазари;
- Прекомерното развитие на автомобилния транспорт не способства за правилно балансиране на транспортната система на страната и не позволява постигането на целите на единната европейска транспортна политика и политиката за устойчиво развитие на транспортния сектор.

Следва да се отбележат и **някои положителни моменти**:

- Тенденция за отделяне на ръста на товарните и пътническите превози от икономическия растеж в периода след 2007 г., което е по-скоро резултат от икономическата криза, отколкото целенасочено въздействие от мерките на политиката за устойчиво развитие на транспорта в страната.

10. Матрица за оценка на развитието на транспортния сектор в съответствие с целите на транспортната политика

Въз основа на направения анализ на показателите за развитие на транспортния сектор в страната през последните години и съпоставката с целите за развитие, дефинирани в политиката за устойчиво развитие, е разработена матрица, която нагледно представя степента на изпълнение на тези цели, както и въздействието на икономическата криза. Матрицата е разработена при използване на метода на Маккинзи-Дженерал Електрик за оценка на развитието на конкретен сектор или подсектор на икономиката (McKinsey&Company, 2008). Първият етап на оценката за развитието на транспортния сектор обхваща дефинирането на показатели за определяне на неговата привлекателност. За тази цел са определени балните оценки по всеки от анализирания показател. Тези оценки са дефинирани на базата на съпоставката с поставените цели в политиката за устойчиво развитие на транспорта, като са използвани оценки за тежестта на всеки показател на ниво икономически сектор по модела на Маккинзи-Дженерал Електрик. Зададените бални оценки са, както следва:

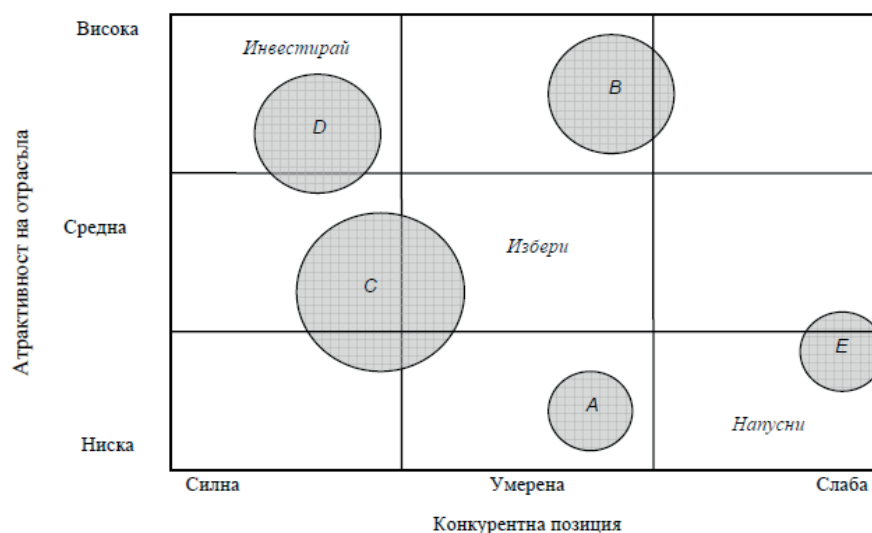
- 1 – постигнати цели на политиката за устойчиво развитие на транспорта, с тенденция за постигане на цели „2020“ и „2050“;
- 2 – постигнати цели на политиката за устойчиво развитие на транспорта;
- 3 – постигнати цели вследствие на икономическата криза при липса на устойчива тенденция за постигане на цели „2020“ и „2050“;
- 4 – целите не са постигнати, но тенденцията е в посока на тяхното постигане;
- 5 – целите не са постигнати и тенденциите не са ясно очертани;
- 6 – целите не са постигнати и тенденциите са в противоположна посока на тези в стратегията за устойчиво развитие на транспорта.

Таблица 6. Матрица за оценка на степента на развитие на транспортния сектор в съответствие с целите на политиката за неговото устойчиво развитие

Аспекти на транспортния пазар	Показатели	Тегло	Оценка (1-6)	Стойност
Търсене на транспортни услуги	Относителен дял на отделните видове транспорт в общия обем на товарните превози	0,20	6	1,2
	Относителен обем на отделните видове транспорт в общия обем на пътническите превози	0,20	3	0,6
Предлагане на транспортни услуги	Численост на транспортните предприятия	0,10	2	0,2
	Численост на персонала	0,10	2	0,2
	Численост на превозните средства	0,20	3	0,6
Достъп до транспортната инфраструктура	Дължина на пътна и железопътна инфраструктура	0,10	4	0,4
	Развитие на пристанищната и летищна инфраструктура	0,10	4	0,4
		1,00		3,8

Източник: По оценка на автора

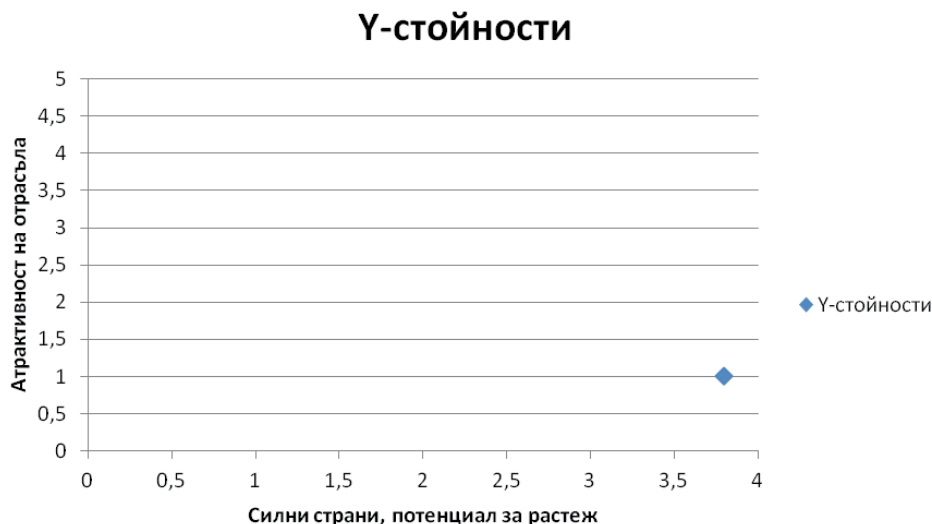
Въз основа на така изведената оценка за степента на развитие на транспортния сектор в съответствие с целите на политиката за устойчиво развитие на транспорта, по нататък ще бъде конструирана класическата матрица на Маккинзи-Дженерал Електрик (Александрова, 2007) представена на фигура 21.



Фигура 21. Матрица на Маккинзи – Дженерал Електрик

Целта е да се оцени пазарният потенциал за развитие на транспортния сектор и да се идентифицират неговите силни страни. Тази матрица може да послужи за по-детайлен анализ на конкурентоспособността на транспортните предприятия и за оценка на възможностите и перспективите за тяхното развитие.

При използването на метода на Маккинзи-Дженерал Електрик за оценка на атрактивността на транспортния сектор и въз основа на изводите за тенденциите и перспективите пред неговото развитие (неговите силни страни) и потенциал за растеж, се получава следващата матрица, разделена условно на 9 квадранта. Полученият резултат отразява неблагоприятното развитие на транспортния сектор през анализирания период (фигура 22). Оценката по този метод показва, че транспортният сектор в страната не е с особено висока привлекателност.



Фигура 22. Оценка на развитието на транспортния сектор по метода на Маккинзи-Дженерал Електрик

Източник: Собствени изчисления

Възможностите за излизане от кризата и справяне с проблемите, които са довели сектора до това състояние, са свързани с *предлагането на специализирани услуги*, както и с *разработването на нови пазарни ниши и услуги*, които да съдействат за повишаване конкурентоспособността на транспортните предприятия и в същото време да гарантират пазарен ръст по видове транспорт. Други възможности са *разширяването на дейността на отделните предприятия* с цел осигуряване на по-висока ефективност на приходите, както и *следването на поведението на лидера на пазара* – автомобилния транспорт. Последният вариант обаче би довел до невъзможност за постигане целите на политиката за устойчиво развитие на транспорта, от една страна, а, от друга – до прекомерно завишаване на зависимостта на националната икономика от цените на горивата, което ще я направи още по-неконкурентоспособна на европейския пазар.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

При оценката на приноса на транспортната система на страната към устойчивото развитие следва да се има предвид това, че обществото и политическите решения в областта на транспорта изхождат от презумпцията, че транспортната политика и инфраструктурните проекти имат съществено значение и генерират икономически растеж и по-висока заетост. Транспортният сектор обаче има и още една роля освен приноса към произведения БВП и заетостта. Политиката за неговото развитие и реализираните транспортни проекти имат както краткосрочно, така и дългосрочно въздействие върху регионалното развитие. Чрез участието си в брутното капиталобразуване инвестициите в транспортна инфраструктура са един от основните инструменти за стимулиране на икономическото развитие.

На базата на анализа на основните показатели за развитие на транспортния сектор в страната може да се направи изводът, че въпреки важното значение на транспорта за мобилността на хора и стоки в страната, неговото развитие не осигурява изпълнение на целите за устойчиво развитие и повишаване на конкурентоспособността на националната икономика и не съдейства за преодоляване на последиците от икономическата криза.

ИЗПОЛЗВАНА ЛИТЕРАТУРА

1. Cox, P. (2010). *Moving People; Sustainable Transport Development*. UCT Press London-New York.
2. Directorate General for Mobility and Transport (2009). *Trans-European Networks*. Available online at http://ec.europa.eu/ten/index_en.html
3. European Commission, Directorate-general for Energy and Transport (2006). *Keep Europe Moving: Sustainable Mobility for our continent*. Brussels. <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/818&format=HTML&aged=1&language=en&guiLanguage=en>
4. European Commission (2011). *White paper: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*. Brussels. Available online at: <http://eur-ex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:EN:NOT>
5. EUROSTAT (2009). *Sustainable development indicators: Sustainable Transport*. Luxembourg.
6. EUROSTAT (2011). *Sustainable Development in the European Union: 2011 monitoring report of the EU sustainable development strategy*. EUROSTAT Statistical Books.
7. Gudmundsson, H. *Sustainable Transport and Performance Indicators*. In: Hester,

-
- R. Et al. (eds). Transport and the Environment. Thomas Graham House, UK, 2004, pp. 35-62.
8. McKinsey & Company. (2008). Enduring Ideas: The GE–McKinsey nine-box matrix. The McKinsey Quarterly, September 2008. [Online] Available: https://www.mckinseyquarterly.com/Enduring_ideas_The_GE-McKinsey_nine-box_matrix_2198
 9. Александрова, М. (2007) Управление на портфолио от проекти: методи и възможности за приложение. Научни трудове на УНСС, том 1/2007, стр. 80-05.
 10. Бакалова, В. и Хр. Николова,. (2010) Икономика на транспорта, УИ „Стопанство“, София.
 11. Бакалова, В. (2007) Икономически анализ на транспортната фирма. УИ „Стопанство“, София.
 12. Министерство на икономиката и енергетиката и Министерство на транспорта, (2007). Национална дългосрочна програма за насърчаване потреблението на биогорива в транспортния сектор 2008-2020г. Достъпна онлайн от <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=2901>
 13. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията (МТИТС) (2006). Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Република България до 2015 г. Достъпна онлайн от <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=2022>
 14. Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията (МТИТС) (2007а). Развитие на устойчива транспортна система в Република България до 2020 г. Достъпна онлайн от <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=2276>
 15. Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията (МТИТС) (2007б). Секторна оперативна програма «Транспорт». Достъпна онлайн от <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=173&id=3601>
 16. Министерство на транспорта информационните технологии и съобщенията (МТИТС) (2010). Стратегия за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. Достъпна онлайн от <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=451&id=3756>
 17. Първанов, Хр. (2003) Транспортни системи. УИ „Стопанство“, София.

**РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНИЯ СЕКТОР В БЪЛГАРИЯ
В КОНТЕКСТА НА СТРАТЕГИЯТА ЗА УСТОЙЧИВО
РАЗВИТИЕ И ИКОНОМИЧЕСКАТА КРИЗА В СТРАНАТА****Резюме:**

Студията представя анализ на ключовите показатели и тенденциите в развитието на транспортния сектор в страната, както и оценка за тяхното съответствие с принципите на устойчивото развитие. Поставен е акцент върху въздействието на икономическата криза и възможностите за постигане на устойчивост в развитието на този сектор на икономиката. Представени са аргументи в защита на тезата, че развитието на транспортния сектор в Република България не осигурява постигане на целите на стратегията за устойчиво развитие и това води до високи обществени разходи за икономиката. За целта са анализирани редица показатели и е разработена матрица за оценка, които дават възможност да се разкрият възможностите за подобряване на привлекателността и конкурентоспособността на транспортния сектор в страната.

Отделните раздели на студията насочват към реалните проблеми, които възникват в резултат от очертаните тенденции в развитието на транспорта. Представен е подход, който позволява да се оцени приносът на анализа за разрешаването на проблемите с ефективността от функционирането на транспортния сектор в страната.

Целта на студията е да осигури базов анализ за състоянието и развитието на транспортния сектор и въздействието на икономическата криза върху него, въз основа на който могат да се разработват допълнителни изследвания. Тя няма претенции за изчерпателност, а е насочена към очертаването на ключовите проблеми в сектора и към необходимите анализи и изследвания, които следва да допринесат за разкриването на тенденциите и възможностите за решаване на тези проблеми.

Ключови думи: икономическа криза, устойчиво развитие на транспорта, транспортна политика.

JEL: O18, R41.

**ECONOMIC CRISIS IMPACT AND SUSTAINABLE DEVELOPMENT
OF BULGARIAN TRANSPORT SECTOR: CURRENT STATE AND
DEVELOPMENT TRENDS****Abstract:**

The paper explores the indicators and measures for economic sustainability of transport, with particular emphasis on the economic crisis impacts and opportunities for achieving economic sustainability. Several arguments substantiated by empirical evidence from Bulgarian transport sector development are put forward to demonstrate that current mega-trends in transport are at odds with a sustainable development and lead to high social costs. A variety of indices is discussed to improve the current threatening situation.

The various paragraphs of this article concentrate on the real problems which performance of transport present to policy-makers and assess the contribution that the analysis can make to handling more effectively the transport system in Bulgaria. The aim of this article is to provide a general background against which the new research may be set. It does not aim either to be comprehensive in its treatment of sustainable development policy in transport or to provide answers of the questions that it or its paragraphs raise. It is hoped, however, that it may flag some of the key issues where uncertainty remains and where subsequent research could prove beneficial.

Key words: economic crisis, sustainable development of transport, transport policy.

JEL: O18, R41.